

Tillgänglighet i passagerarfartygstrafiken





Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare) Annamari Ruonakoski, Antti Meriläinen och Sakari		Typ av publikation Rapport	
Somerpalo, Linea Konsultit Oy; Eero Sänkiaho och		Uppdragsgivare Kommunikationsministeriet	
Nina Henriksson, Deltamarin Contracting Ltd.		Datum för tillsättandet av organet	
Publikation Tillgänglighet i passagerarfartygstrafiken			
Referat <p>En tillgänglig miljö och trafikservice ger alla som färdas en bra betjäning, såväl personer med funktionshinder som andra. Behovet av tillgänglighet ökar hela tiden i och med att befolkningsstrukturen blir äldre. Kommunikationsministeriet godkände år 2003 tillgänglighetsstrategin Mot ett tillgängligt transportsystem (Kohti esteetöntä liikumista). Samma år utfärdade Europeiska unionens råd direktiv 2003/24/EG om att förverkliga tillgängligheten i passagerarfartygstrafiken på inrikes sjöresor. Detta arbete har gjorts för att verkställa den del av tillgänglighetsstrategin som berör sjötrafiken samt för att verkställa ovannämnda direktiv. För direktivets vidkommande begränsades arbetet till främjandet av tillgängligheten på existerande fartyg.</p> <p>Rapporten innehåller en översikt av tillgänglighetssituationen i passagerarfartygstrafiken samt förslag till åtgärder för att utveckla tillgängligheten i sjötrafiken. Ett utkast till en nationell handlingsplan, gällande fartygen i Finland, för att verkställa artikel 6b i direktivet 2003/24/EG som berör tillgänglighet, har bifogats till rapporten. Ovannämnda direktiv, 2003/24/EG, har redan för nya fartyg verkställts i Finland genom statsrådets förordning (1028/2005) 15.12.2005 gällande ändring av förordningen om säkerheten på vissa passagerarfartyg som används på inrikes resor.</p> <p>Direktivet gäller allmän sjötrafik på inrikes resor och innehåller en mängd begränsningar, bland annat på fartygets storlek, ålder och byggnadsmaterial, varvid en stor del av passagerarfartygen blir utanför direktivets tillämpningsområde. I direktivet ställs likaså krav närmast på fartygets strukturella egenskaper.</p> <p>Åtgärdsförslagen som har gjorts för att verkställa tillgänglighetsstrategin fokuserar på att utveckla fartygens fysiska tillgänglighet, även på fartyg i allmän passagerartrafik som blir utanför direktivets tillämpningsområde, såvida det ekonomiskt sett är skäligt och möjligt. I åtgärdsförslagen behandlas dessutom utvecklingen av besättningens utbildning i tillgänglighetsfrågor, passagerarnas jämlika rättigheter samt ökad information om tillgänglighet i sjötrafiken.</p>			
Nyckelord Tillgänglighet, sjötrafik, passagerarfartyg, tillgänglighetsstrategi, direktiv 2003/24/EG, direktiv 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg			
Övriga uppgifter Kommunikationsministeriets kontaktperson: Irja Vesanen-Nikitin Bilder på sidorna 14, 27, 32 och 46: Joni Huopana			
Seriens namn och nummer Kommunikationsministeriets publikationer 34/2007		ISSN 1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	ISBN 978-952-201-896-0 (trycksak) 978-952-201-987-7 (nätpublikation)
Sidoantal 62	Språk svenska	Pris 12 €	Sekretessgrad offentlig
Distribution Edita Publishing Ab		Förlag Kommunikationsministeriet	



Utvecklings- och forskningsprogram för tillgänglighet och rörlighet ”Elsa” 2003–2006.

”Trafiksystemet skall vara sådant att även barn, ålderstigna och funktionshindrade personer dagligen kan röra sig tryggt.”

Elsa var kommunikationsministeriets tväradministrativa forsknings- och utvecklingsprogram för tillgänglighet. Flera olika ministerier, trafikledsverken och organisationer står bakom programmet och delfinansiering av projekt. Programmet Elsa har genomförts åren 2003-2006.

Det treåriga Elsa-programmet har stött arbetet med förbättring av tillgänglighet och tillgängligheten har lyfts fram till allmän kännedom. Genomförandet av projekten och informationen om resultaten har varit en viktig del av programmet.

Elsa-programmet förverkligar för sin del kommunikationsministeriets tillgänglighetsstrategi. Målet i strategin, som publicerades år 2003, är att servicen i den trafikinfrastruktur som staten upprätthåller och i den allmänna trafiken skall vara tillgänglig och trygg för alla. Statsförvaltningen samarbetar med kommunerna och den privata sektorn när det gäller att förbättra de delar av trafiksystemet som de ansvarar för.

Förord

En tillgänglig miljö ger alla som färdas en bra betjäning, såväl personer med funktionshinder som andra. Behovet av tillgänglighet ökar hela tiden i och med att befolkningsstrukturen blir äldre. Kommunikationsministeriet godkände år 2003 tillgänglighetsstrategin Mot ett tillgängligt transportsystem (Kohti esteetöntä liikkumista). Samma år utfärdade Europeiska unionens råd direktiv 2003/24/EG om att förverkliga tillgängligheten i passagerarfartygstrafiken på inrikes sjöresor. Detta arbete har gjorts för att verkställa den del av tillgänglighetsstrategin som berör sjötrafiken samt för att verkställa ovannämnda direktiv. För direktivets vidkommande begränsades arbetet till främjandet av tillgängligheten på existerande fartyg.

Arbetet var en del av kommunikationsministeriets forskningsprogram för tillgänglighet, Elsa. Konsultativ tjänsteman Irja Vesanen-Nikitin från kommunikationsministeriet fungerade som ordförande för styrgruppen. Gruppens övriga medlemmar var regeringsrådet Aila Salminen, överinspektör Katariina Myllärniemi och överinspektör Topi Siren från kommunikationsministeriet, byråchef Pertti Haatainen, sjöfartsöverinspektör Tapio Maskulin och sekreteraren för internationella ärenden Ann-Christine Kivelä från Sjöfartsverket samt teknisk inspektör Göran Holmberg från Ålands landskapsstyrelse. Kommunikationsministeriet finansierade projektet.

Annamari Ruonakoski vid Linea Konsultit Oy var projektchef. Sakari Somerpalo och Antti Meriläinen från Linea Konsultit Oy, samt Eero Sänkiaho och Nina Henriksson från Deltamarin Contracting Ltd ingick dessutom i konsultarbetsgruppen.

Vi tackar alla som har gett kommentarer och intervjuer, speciellt representanterna för handikapporganisationerna och rederierna.

*Irja Vesanen-Nikitin
konsultativ tjänsteman
kommunikationsministeriet*

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Inledning.....	13
1.1 Arbetets bakgrund och mål.....	13
2. Passagerarfartygstrafiken i Finland.....	15
2.1 Inrikes passagerarfartygstrafik	15
2.2 Fartygsflottan för inrikestrafik	17
2.3 Olika slag av inrikes linjetrafik	18
2.4 Säkerhetsbestämmelserna som berör inrikes passagerarfartygstrafik.	24
3. Tillgänglighetssituationen på fartygen.....	26
3.1 Tillgängligheten på passagerarfartygen i inrikes trafik.....	26
3.2 Tillgängligheten på passagerarfartyg i internationell trafik	28
3.3 Problem när tillgängligheten utvecklas	29
4. Verkställande av tillgänglighet enligt direktiv 2003/24/EG.....	38
4.1 Innehållet i direktiv 2003/24/EG beträffande tillgänglighet.....	38
4.2 Tillämpningsområdet för direktiv 2003/24/EG och passagerarfartygen i Finland.....	39
4.3 Beaktande av tillgänglighet och verkställande av direktiv 2003/24/EG i passagerarfartygstrafiken i Finland.	40
4.4 Beaktande av tillgänglighet och verkställande av direktiv 2003/24/EG i passagerarfartygstrafiken i Sverige	42
5. Övrig utveckling av tillgängligheten i passagerartrafiken.....	45
5.1 Tillgänglighetsstrategi	45
5.2 Servicens och fartygens kvalitet samt tillgängligheten i statens sjötrafik.....	45
5.3 Jämlika rättigheter för fartygstrafikens passagerare.....	46
5.4 Personalutbildning i tillgänglighetsfrågor	48
6. Slutledningar och åtgärdsförslag.....	49
6.1 Sammandrag av tillgängligheten på passagerarfartyg.....	49
6.2 Utvecklingsbehov	49
6.3 Verkställande av tillgänglighetsstrategin	50
Källor.....	54
BILAGA 1. Nationell handlingsplan för tillämpande av riktlinjerna som avses i direktiv 2003/24/EG artikel 6b.....	57
BILAGA 2. Definitioner.....	61
BILAGA 3. Riktlinjer för säkerhetskrav för passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg när det gäller personer med nedsatt rörlighet.....	63
BILAGA 4. Särskilda bestämmelser om nya passagerarfartygs konstruktion och drift för att de skall svara mot äldre och funktionshindrade personers behov.....	64
BILAGA 5. Problem som handikapporganisationerna har rapporterat.....	68

1. Inledning

1.1 Arbetets bakgrund och mål

En verksamhetsmiljö utan hinder och en tillgänglig trafikservice innebär att alla skall beredas lättillgängliga och trygga möjligheter att resa. Tillgängligheten gör det lättare speciellt för personer med nedsatt rörlighet att resa, men det betyder samtidigt också en kvalitativ miljö och service för övriga resenärer. I detta arbete används begreppet personer med nedsatt rörlighet enligt direktiv 2003/24/EG, med vilket avses alla personer som har särskilda svårigheter att använda kollektivtrafik, inbegripet äldre, handikappade, personer med sensoriska funktionshinder och rullstolsburna, gravida och personer som reser i sällskap med små barn. Antalet personer med nedsatt rörlighet eller som annars har uppenbar nytta av tillgänglighet ökar i och med att befolkningen blir allt äldre.

Kommunikationsministeriet publicerade år 2003 en tillgänglighetsstrategi, vars mål är att trafikinfrastrukturen och kollektivtrafiktjänsterna som staten upprätthåller skall vara tillgängliga och trygga för alla. Europeiska unionens råd har år 1998 utfärdat ett direktiv om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg och år 2003 direktivet 2003/24/EG om ändring av det tidigare direktivet. Samtidigt togs kraven på fartygens tillgänglighet och säkerhet upp, gällande personer med nedsatt rörlighet. I detta arbete behandlas såväl tillgänglighetsstrategin som verkställigheten av direktivet 2003/24/EG.

I denna rapport framläggs åtgärdsförslagen för att verkställa kommunikationsministeriets tillgänglighetsstrategi inom sjötrafiken. Förutom fartygens fysiska tillgänglighet behandlar rapporten dessutom tillgången till information, säkerheten för personer med nedsatt rörlighet samt behovet att utveckla personalens yrkesskicklighet. Föreskrifterna i direktivet 2003/24/EG har beaktats i arbetet och en nationell handlingsplan för att verkställa direktivet har presenterats i bilaga 1. Tillgänglighetsstrategin berör all passagerarfartygstrafik och direktivet är begränsat till inrikes, allmän passagerarfartygstrafik på havsområdena. Det är viktigt för rörelsehindrade personer att hela reskedjan fungerar och att det finns tillgång till information och service. I denna rapport fokuserar man dock på fartygen.

Direktivets 2003/24/EG krav sammanställdes och nuläget utreddes beträffande tillgängligheten enligt direktivet, på passagerarfartygen som trafikerar inrikes. Målet med arbetet var att utreda hur kraven på tillgänglighet och säkerhet kan uppfyllas för personer med nedsatt rörlighet på de fartyg som avses i direktivet. Åtgärdernas ekonomiska rimlighet granskades också visavi direktivets verkställighet. Direktivet har redan tidigare verkställts för nya fartygs vidkommande med förordningen 1028/2005. Enligt förordningen skall fartyg som framdeles byggs fylla direktivets krav på tillgänglighet.

Avsikten är att direktivet skall verkställas med Sjöfartsverkets bestämmelser, som utfärdas med stöd av fartygssäkerhetslagen, vilken för närvarande bereds. I samband med fartygsbesiktningarna övervakas hur bestämmelserna följs. Övervakningen av nya fartyg inleds redan när fartygens konstruktionsritningar granskas. Sjöfartsverket kan av speciella skäl bevilja lättnader i bestämmelserna, varvid den ekonomiska rimligheten, som nämns i direktivet, kan beaktas när tillgängligheten förverkligas.

Som bakgrund till genomförandet av *tillgänglighetsstrategin* utreddes nuläget i passagerarfartygstrafiken, samt praxisen när personer med nedsatt rörlighet reser såväl på insjöarna som i den internationella trafiken. Dessutom utreddes eventuella planer på att förbättra servicen för personer med nedsatt rörlighet och förslag gavs till hur sjötrafikpersonalens yrkesskicklighet bör utvecklas.

Åtgärdsförslagen är styrgruppens konkreta synpunkter på åtgärderna i tillgänglighetsstrategin. Åtgärdsförslagen omfattar olika lösningar på problemen för personer med nedsatt rörlighet. En del av problemen kan lösas genom att utveckla handlingsätten, en del kräver konstruktionsförändringar som är dyrare och kan genomföras på längre sikt.

Vid förverkligandet av den fysiska tillgängligheten på fartygen har man hållit sig till definitionerna i direktivet 2003/24/EG och dess bilagor gällande tillgänglighet (se bilaga 3 och 4). En översättning av IMO:s (International Maritime Organization) cirkulärbrev MSC/Circ. 735 framgår av bilaga 4. Definitionerna avviker i någon mån från definitionerna exempelvis för husbyggnad i Finland (Finlands byggbestämmelsesamling F1 och G1), men de är internationellt godkända inom sjöfarten.

Tillgänglighetsbestämmelserna enligt direktivet kan till tillämpade delar utsträckas till att beröra de fartyg som blir utanför direktivets bestämmelser och tillgänglighetsstrategin kan därmed verkställas.



Bild 1. Direktiv 2003/24/EG gäller över 24 meter långa fartyg som kör inrikes sjötrafik. På bilden M/S Gudingen.

2. Passagerarfartygstrafiken i Finland

2.1 Inrikes passagerarfartygstrafik

Inrikes passagerarfartygstrafik, dess nuläge och utveckling

Passagerarfartygstrafiken i Finland består av linjetrafik, beställningstrafik och övrig trafik. I linjetrafiken kör fartyget mellan två eller flera platser enligt utsatt tidtabell. Landsvägsfärja eller förbindelsefartyg, turisttrafiken mellan städer vid insjöarna, samt sjöbusstrafiken till städernas rekreationsholmar är exempel på dylik trafik. I beställningstrafiken har fartyget reserverats för privat bruk och beställaren bestämmer restiden och ruten. Sightseeingturerna räknas också som beställningstrafik. Övrig trafik är bland annat semester- och fritidsresor, som företag och samfund anordnar för personalen, samt försvarsmaktens persontransporter.

Direktiv 2003/24/EG tillämpas på ”allmän trafik” som allmänt definieras som kollektivtrafik öppen för alla. Begreppet linjetrafik, som har beskrivits ovan, motsvarar till sitt innehåll definitionen för allmän trafik och används i denna rapport för att beskriva allmän passagerartrafik till sjöss.

Olika slag av passagerarfartygstrafik på insjöar, samt nationell och internationell sjötrafik framgår av bild 2. Trafiken som hör till tillämpningsområdet för direktiv 2003/24/EG har anvisats med streckad linje. Direktivet tillämpas inte på trafiken mellan Åland och fastlandet, som sker med internationella fartyg mellan Sverige och Finland, trots att det gäller inrikes sjötrafik. Kommunikationsministeriets tillgänglighetsstrategi berör däremot alla slag av sjötrafik som beskrivs på bild 2.

Linjetrafiken som nämns på bilden och som betjänar fritid och turism omfattar vanligen linjetrafik med rätt så små fartyg som går till rekreationsområden på olika holmar, samt på turistrutter mellan olika orter. Största delen av fartygen som trafikerar dessa rutter blir på grund av fartygets storlek (längd under 24 meter), ålder (historiska fartyg), byggnadsmaterial (bl.a. trä) eller p.g.a. annan egenskap utanför tillämpningsområdet för direktiv 2003/24/EG. Gränserna för direktivets tillämpningsområde behandlas närmare i kapitel 4.2 samt i bilaga 1.

Olika slag av passagerarfartygstrafik

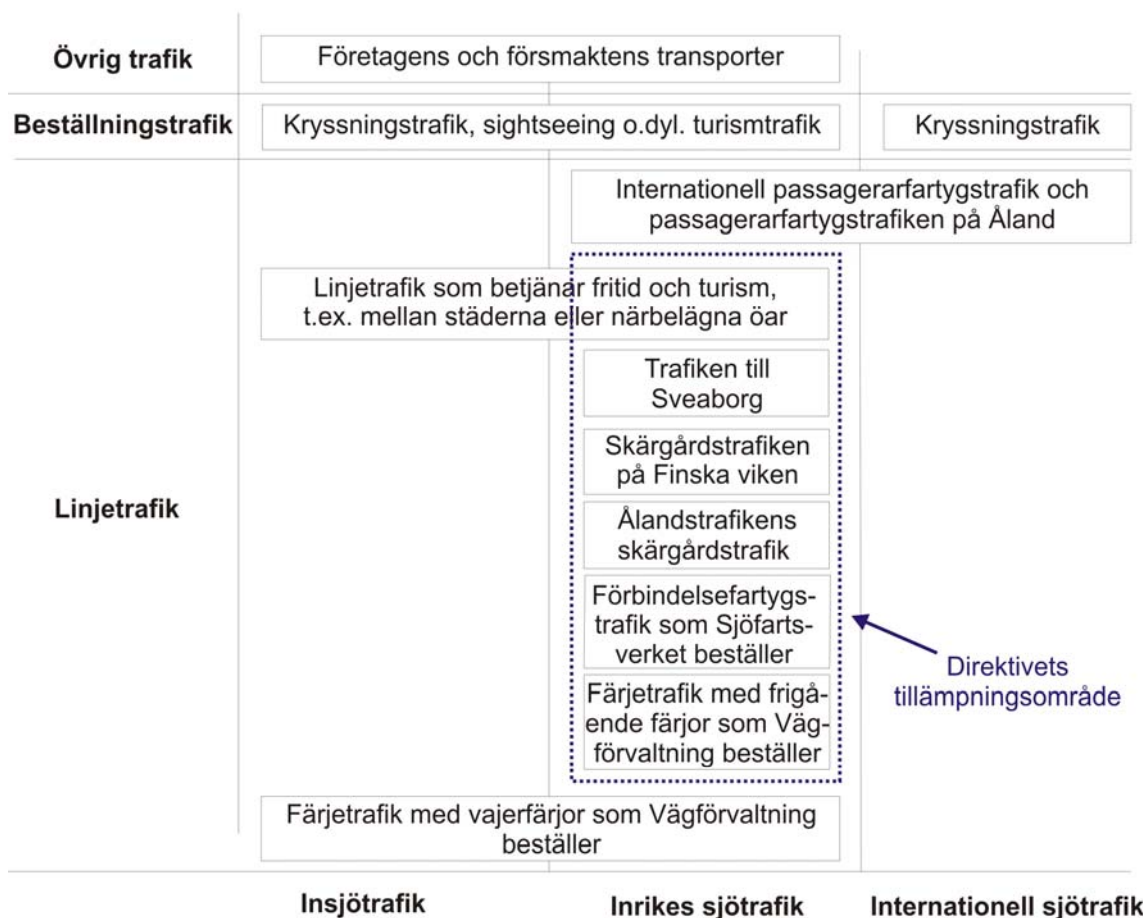


Bild 2. Olika slag av fartyg i passagerartrafiken.

Enligt Sjöfartsverkets statistiker uppgick passagerarmängden i passagerarfartygstrafiken år 2005 till sammanlagt 4,22 miljoner passagerare, varav 3,82 miljoner reste inom kusttrafiken och 0,40 miljoner på insjöarna (bild 3). Passagerarmängderna inom kusttrafiken ökade klart från slutet av 1980-talet till 2000-talsskiftet, varefter passagerarmängden har varit så gott som oförändrad. Landsvägsfärjornas passagerare ingår inte i Sjöfartsverkets statistiker. Vägförvaltningen beräknar att passagerarmängden på vajerfärjor och frigående färjor är av storleksklassen 10 miljoner passagerare per år och att antalet passagerare ökar hela tiden.

Linjetrafikens andel av inrikestrafiken som Sjöfartsverket har statistikfört uppgick till 3,66 miljoner passagerare, varav 3,44 miljoner reste inom kusttrafiken och 0,21 miljoner på insjöarna. Passagerarmängden inom kusttrafiken omfattar även de passagerare som har rest mellan Finland och Åland, på passagerarfärjorna som trafikerar mellan Finland och Sverige. Passagerarna uppgick år 2005 till 0,49 miljoner.

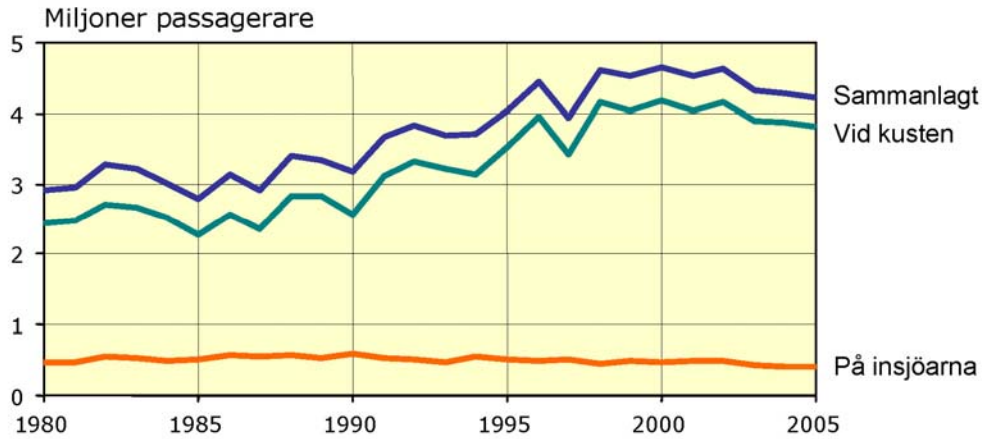


Bild 3. Passagerarmängdens utveckling inom inrikes passagerarfartygstrafiken åren 1980-2005 (Sjöfartsverket).

2.2 Fartygsflottan för inrikestrafik

Granskade som helhet är inrikestrafikens fartygsflotta i Finland rätt så gammal (bild 4). Cirka 40 % av Finlands fartygsflotta har byggts före år 1960. Största delen av de äldsta fartygen är dock inte i linjetrafik. Särskilt innevarande decennium har ytterst få nya fartyg anskaffats. Tillämpningsområdet för direktiven 1998/18/EG och 2003/24/EG berör fartyg som har byggts efter år 1965. En betydande del av Finlands fartygsflotta blir sålunda utanför tillämpningsområdet.

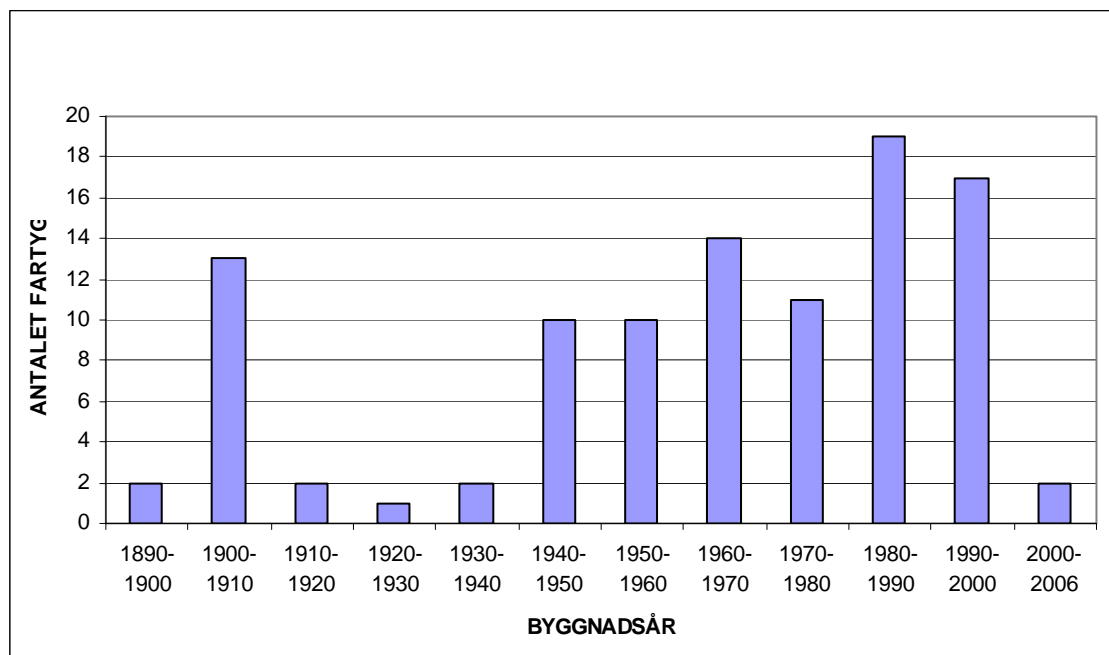


Bild 4. Finlands fartygsflotta klassificerad enligt byggnadsår.

Fartygen är också små med hänsyn till passagerarkapaciteten (bild 5). Inemot 75 % av fartygen har registrerats för färre än 200 passagerare och ca 35 % av fartygen för färre än 100 passagerare. Gränsen hundra passagerare är betydande därför att av fartyg som har registrerats för ett större antal passagerare än det krävs ett säkerhetsansvarighetssystem enligt ISM-koden (International Safety Management). I Sverige används gränsen 100 passagerare också som grund för tillgänglighetskrav på olika nivåer

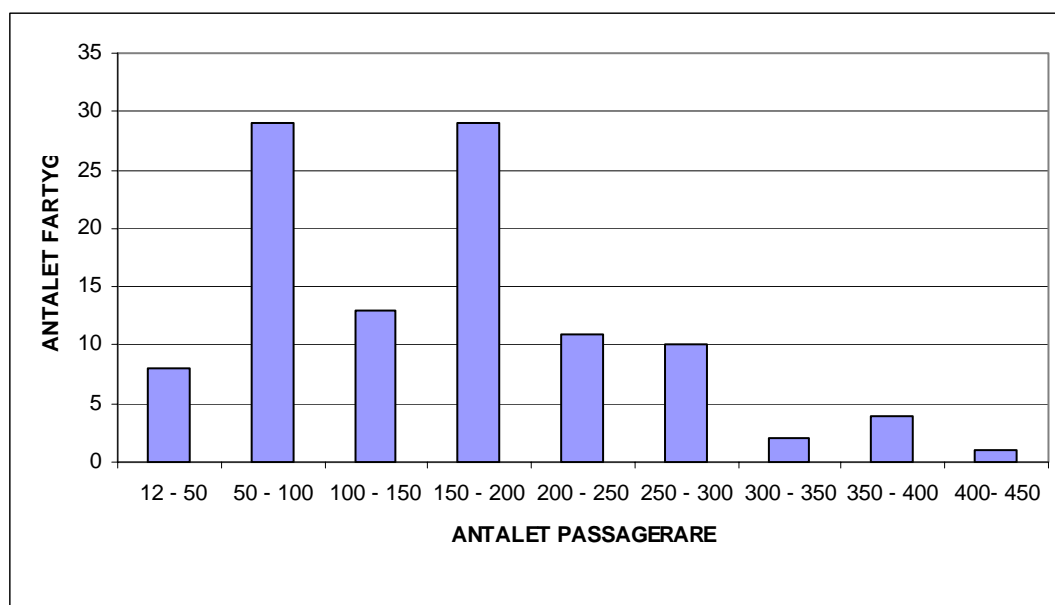


Bild 5. Finlands fartygsflotta klassificerad enligt passagerarmängd.

Förutom de ovannämnda egenskaper är dessutom fartygets längd också en betydande faktor när direktiven 1998/18/EG och 2003/24/EG tillämpas, eftersom direktiven inte berör existerande fartyg vars längd är under 24 meter. Däremot berör direktiven alla nya fartyg som har kölsträckts efter oktober 2004.

2.3 Olika slag av inrikes linjetrafik

Passagerarfartygstrafik som staten beställer eller understöder

Landsvägsfärjetrafik

Det finns 43 färjepass på landsvägarna i Finland. I början av år 2007 utökades antalet med två, när förbindelsefartygen mellan Iniö och Hitis ändrades till landsvägsfärjor. Vägförvaltningen ansvarar för landsvägsfärjeförbindelserna och de utgör en del av det allmänna vägnätet. Resorna på landsvägsfärjorna är gratis för alla, såsom på landsvägsnätets övriga delar. Landsvägsfärjorna kör årligen inemot fyra miljoner kilometer och transporterar ca 4,6 miljoner fordon (Vägförvaltningen 2006). Talet innehåller inte trafiken till Iniö och Hitis.

Lauttapaikat 1.1.2005

- | | |
|-----------------------|--------------------|
| 1. Alassalmi | 24. Mossala |
| 2. Arvinsalmi | 25. Mönni |
| 4. Bergö | 26. Nauvo-Korppoo |
| 5. Bårö sund | 27. Oikarainen |
| 6. Eskilö | 29. Palva |
| 7. Halluoto | 30. Saverkeit |
| 8. Hanhivirta | 31. Pellinki |
| 9. Hirvisalmi | 32. Pinoperä |
| 10. Hämärönsalmi | 33. Parainen-Nauvo |
| 11. Hätinvirta | 34. Puutosalmi |
| 12. Högsar | 35. Rongonsalmi |
| 13. Kietävälä | 36. Rälsälä |
| 14. Kivimo | 37. Skagen |
| 15. Kolvukanta | 38. Skäldö |
| 16. Kokkila | 39. Tappuvirta |
| 17. Korppoo-Houtskär | 41. Ulkoluoto |
| 18. Korppoo-Norsekata | 42. Vartsala |
| 19. Koriesalmi | 44. Vekaransalmi |
| 20. Kuparovirta | 45. Velkuanmaa |
| 21. Kyliemiemi | 46. Väno |
| 22. Lamposaari | 47. Keistiö |
| 23. Lövdö | |

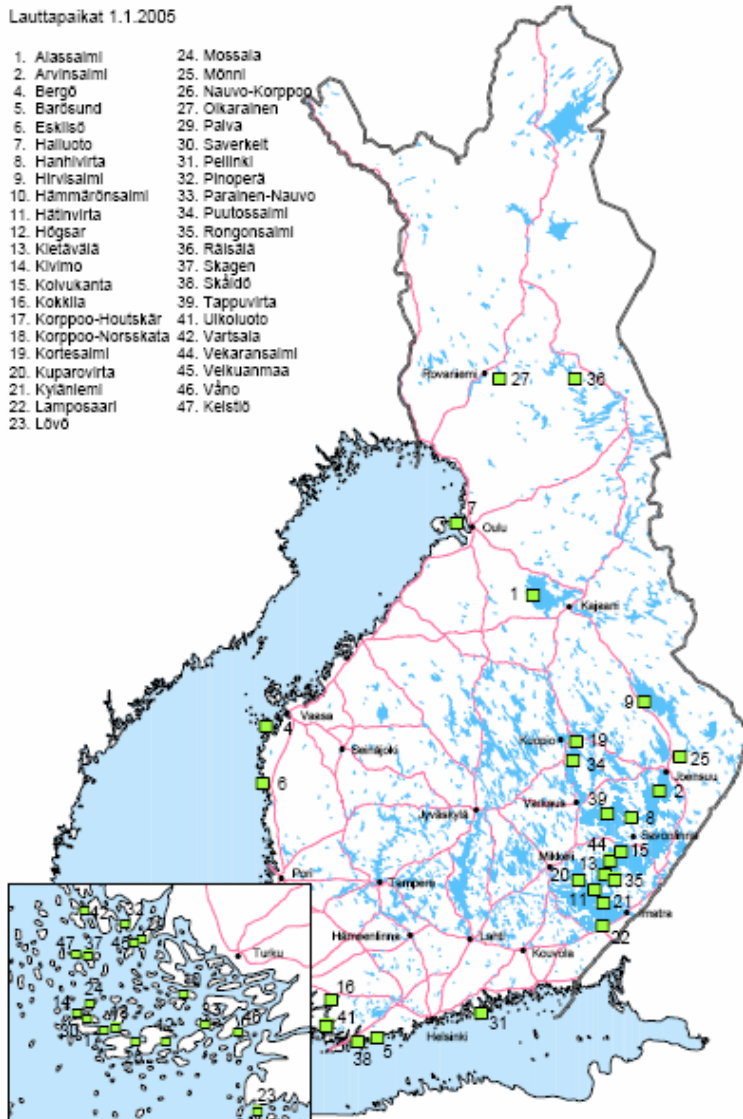


Bild 6. Landsvägarnas färjepass i början av år 2005 (Vägförvaltningen). Färjorna i Pinoperä och Mönni ersattes med broar år 2006. Nya färjepass finns i Iniö och Hitis, där förbindelsefartygen i början av år 2007 ersattes med landsvägsfärjor.

Färja är Vägförvaltningens gemensam benämning för vajerfärjor (lindragna) och frigående färjor. Färjan kan vara en lindragen eller med annan anordning styrd färja som Sjöfartsverket har godkänt eller ett fritt manövrerbart fartyg (frigående färja). Bemanningen är också olika: en vajerfärja manövreras av en förare, medan en frigående färja enligt lag skall ha en besättning på 2-4 personer.

Trettiosex färjeavsnitten i skärgården och på insjöarna trafikerades med vajerfärjor. Färjeavsnitten är i allmänhet korta. Det kortaste är Kivimo på Houtskär, där det tar tre minuter för färjan att avverka sin 169 meters rutt. De längsta vajrarna är uppspända i Iniö kommun för vajerfärjan till Keistiö. Sundet är 1602 meter brett och överfarten tar ca tio minuter. Vajerfärjornas storlek varierar: de minsta tar 8 personbilar ombord, de största tar över 30 bilar (Vägfärsverket 2006).

I början av år 2007 finns det sju färjförbindelser med frigående färjor; sex i Åbo skärgård och en på havsområdet utanför Uleåborg. Avsnittet mellan Nagu och Korpo är det kortaste avsnittet som sköts med en frigående färja. Restiden är ca fem minuter. Den längsta resan med frigående färja går mellan Korpo och Houtskär. Resan är drygt 9 kilometer och den tar ca en halv timme. De frigående färjorna är större än vajerfärjorna och de största medför maximalt drygt 60 personbilar.

Tabell 1. De frigående färjorna vid Vägaffärsverkets färjerederi (Sjöfartsverkets fartygsförteckning).

Namn	Längd (m)	Passagerare	Personbilar	Byggnadsår	Rutt
L/A Prosvik 1	48	138	32	1983	Nagu–Korpo
L/A Mergus	47	199	27	1984	Korpo–Houtskär–Norrskata
L/A Merituuli	47	360	27	1967	Korpo–Houtskär–Norrskata
L/A Sterna	59	259	66	1992	Pargas–Nagu
L/A Falco	50	250	54	1993	Pargas–Nagu
L/A Merisilta	60	250	55	1987	Oulunsalo–Karlö
L/A Meriluoto	50	250	45	1996	Oulunsalo–Karlö
L/A Replot 2	45	199		1962	
L/A Nagu 2	40	199		1960	

Vägaffärsverkets Färjerederi sköter i dag trafiken på alla färjeavsnitt. Färjerederiet äger också de nuvarande, allmänna landsvägsfärjorna. Undantag utgör förbindelserna till Iniö och Hitis, där förbindelsefartygen för en tid sedan ändrades till landsvägsfärjor. Rederi-affärsverket (Finstaship) sköter trafiken på dessa avsnitt.

En arbetsgrupp, som kommunikationsministeriet har tillsatt, har utrett konkurrensutsättningen av Vägaffärsverkets färjetrafik och Sjöfartsverkets förbindelsefartygstrafik. Konkurrensutsättningen inverkar inte på tjänsterna för vägtrafikanterna, utan Vägförvaltningen definierar även i framtiden servicenivån på vart och ett färjepass, såsom antalet turer per dygn, turtätheten i medeltal, trafikering på natten och färjornas bärighet.

Förbindelsefartygstrafiken som Sjöfartsverket beställer

Med förbindelsefartygstrafik avses regelbunden trafik som staten sköter och som huvudsakligen betjänar den fast bosatta befolkningen i skärgården. Trafiken sköts antingen inom skärgården eller på rutter mellan skärgården och fastlandet, där det inte finns tillräckligt med annan regelbunden trafik eller där vägförbindelse saknas. Den fast bosatta befolkning i skärgården har sedan år 1975 kunnat resa gratis med förbindelsefartygen. Lagen om främjande av skärgårdens utveckling (494/1981) är i dag bakgrunden till avgiftsbefrielseerna. Av övriga passagerare uppbärs en transportavgift för person-, fordons- och godstransporter enligt gällande taxor som fastställts enligt kommunikationsministeriets förordning.

Sjöfartsverket har ansvarat för skötseln av förbindelsefartygstrafiken. Sjöfartsverkets organisation förnyades i början av år 2004, varvid förbindelsefartygen överfördes i Rederi-affärsverkets (Finstaship) regi. Sjöfartsverket handhar förbindelsefartygstrafikens

myndighets- och beställarpuppger. Sjöfartsverket beställer förbindelsefartygstjänsterna som köptjänster av Finstashes Skärgårdsrederi och av privata rederier, enligt medel som anvisas i statsbudgeten.

Förbindelsefartygstrafiken som Sjöfartsverket beställer körs för närvarande på Skärgårdshavet. År 2006 transporterades sammanlagt ca 310 000 personer och ca 120 000 fordon med Sjöfartsverkets förbindelsefartygstrafik. Cirka 60 % av passagerarna betalade för transporttjänsterna. Cirka hälften betalades för transport av fordon. Den totala mängden passagerare i Sjöfartsverkets förbindelsefartygstrafik har åren 2000-2006 ökat med ca 24 % och antalet transporterade fordon med ca 40 %. Samtidigt har såväl andelen betalande passagerare som fordonstransporterna ökat med ca 5 procentenheter.

Finstashes Skärgårdsrederi är i dag det största rederiet som sköter förbindelsefartygstrafik. År 2005 hade Skärgårdsrederiet 13 förbindelsefartyg som transporterade ca 231 000 passagerare och ca 98 000 fordon. Skärgårdsrederiets två största fartyg är drygt 50 meter långa. De medför drygt 200 passagerare och ca 50 fordon och på fartygen finns cafétjänster. Fartygen som trafikerar stomrutterna till Iniö och Hitis är sedan början av år 2007 inte längre förbindelsefartyg, utan landsvägsfärjor. De minsta förbindelsefartygen medför ca 30 passagerare och några fordon. Fartygen erbjuder ingen passagerarservice.

Tabell 2. Förbindelsefartygen vid Finstashes Skärgårdsrederi (Sjöfartsverkets fartygsförteckning).

Namn	Längd (m)	Passagerare	Personbilar	Byggnadsår	Rutt
Aura *)	54	197	52	1994	Långnäs–Kasnäs
Aurora *)	54	247	52	1995	Kannvik–Heponiemi
Falkö	33	110	8	1976/1988	
Jurmo II	33	157	7	1975/1984	Själö–Norrby
Rosala II	33	110	8	1975/1981	Kasnäs–Vänö–Dalsbruk
Viken	32	73	14	1987/2004	Granvik–Kuggö
Kaita	25	58	8	1993	Röölä–Haapala
Kivimo	25	58	8	1994	Teersalo–Salavainen
Bergö	20	60	2	1991	
Finnö	20	36	2	1989	Korpo–Houtskär
Fiskö	20	36	2	1988	Nagu–Kirjais–Borstö
Antonia	49	197	27	1967	Mossala–Dalen
Ursus	27			1979	Godstrafik

*) Aura och Aurora trafikerar stomrutterna i Hitis och Iniö, som från och med början av år 2007 ändrades från förbindelsefartygstrafik, som Sjöfartsverket beställde, till trafik med landsvägsfärjor, som Vägförvaltningen beställer.

Tabell 3. Övriga förbindelsefartygstrafik som Sjöfartsverket beställer (Sjöfartsverkets fartygsförteckning).

Namn	Längd (m)	Passagerare	Personbilar	Byggnadsår	Rutt
Cheri					Nagu södra ruttområde
Eivor	37	196	2	1990	Utö ruttområde
Karolina	14	28	--	1988	Houtskärs ruttområde
Satava	23	82	2	1976	Nagu norra ruttområde
Taxen					Hitis ruttområde

Finska vikens skärgårdstrafik

På holmar som saknar vägförbindelse i Finska viken bor ca 1800 personer. Bosättningen är spridd och på varje holme bor endast några personer. Förbindelserna till fastlandet sköts på egen hand eller av privata trafikidkare som får statsstöd. Enligt statsrådet förordning 371/2001 om understöd som beviljas för stödjande av skärgårdstrafik, kan understöd beviljas privata trafikidkare som idkar reguljär sjötrafik och som i skärgården betjänar den fasta befolkningen, antingen på sådana rutter inom skärgården eller mellan skärgården och fastlandet som saknar annan reguljär trafik eller vägförbindelser. Med understöden strävar man efter att bevara invånarnas färdmöjligheter i sådana skärgårdsområden där det saknas förbindelsefartygstrafik. I trafik som får understöd bestämmer den privata trafikidkaren tidtabellerna, fartygstypen och transportavgifterna. Befrielserna från transportavgifter är förenliga med en förbindelsefartygstrafik (Utveckling av skärgårdstrafiken ...2005).

År 2004 reste ca 21 000 personer i trafik som får stöd. Av det totala antalet passagerare var 22 % fast bosatta i skärgården och 78 % var betalande passagerare (Utveckling av skärgårdstrafiken ...2005).

Statsstödet riktas i dag närmast till att anordna person- och godstransporter till den fasta befolkningen på rutterna i Kotka, Borgå, Sibbo och Ekenäs. Numera får ingen trafik på insjöarna statsstöd. Förbindelsefartygstrafiken i Kotka-Pyttis skärgård sköts med fartyget Tekla I. Fartyget är 23 meter långt och har utrymme för ca 70 personer och 5 fordon. Vintertid trafikerar fartyget Bergö i Borgå skärgård. Finstashtips Skärgårdsrederi hyr ut fartyget som är 20 meter långt och har utrymme för 60 passagerare och 2 fordon. Sommartid trafikerar två mindre fartyg i Borgå skärgård. Fartygen har ca 40 passagerarplatser. I Sibbo skärgård sköter M/S Sibbe skoltransporterna. Övriga passagerare kan också mot avgift resa med fartyget. Vid menföre trafikerar en svävarfarkost, med plats för fem personer, i Ekenäs skärgård och under den isfria tiden ett lastfartyg.

Tabell 4. Trafik som beviljas understöd enligt förordningen 371/2001 (Utveckling av skärgårdstrafiken ...2005).

	2002	2003	2004
Frakt tn	467	341	291
Passagerare	21048	18611	21077

Trafiken till Sveaborg

Sveaborg är beträffande folkmängden en av de största holmarna i Finland som saknar fast vägförbindelse. På Sveaborg bor 850 personer. Trafiken till Sveaborg beviljas inte understöd enligt moment 31.60.64, enligt statsrådets bestämmelser om understöd som beviljas för stödjande av skärgårdstrafiken (371/2001). Staten och Helsingfors stad har för trafiken grundat bolaget Sveaborgs Trafik Ab, som sköter person- och servicetrafiken till Sveaborg. Undervisningsministeriet har i dag sin representant i bolaget (Utveckling av skärgårdstrafiken ...2005).

Persontrafiken är en del av Helsingfors stads trafikverks, HST:s, kollektivtrafik som finansieras med HST:s betalningsandel. HST:s inkomster kommer från allmänna biljettintäkter och stadens subventioner, som utgör hälften av HST:s inkomster. Den fast bosatta befolkningen på Sveaborg betalar sin resa enligt HST:s normala tariffer och får samtidigt rätt att också resa på HST:s övriga linjer på fastlandet. Sveaborgs Trafik Ab transporterade år 2004 sammanlagt 1,4 miljoner passagerare och 15 000 bilar (Utveckling av skärgårdstrafiken ...2005).

Sveaborgs Trafik Ab sköter servicetrafiken till Sveaborg enligt ett avtal med staten och Helsingfors stad, så att kostnaderna som inte kan täckas med avgifterna fördelas jämt mellan parterna. Cirka en tredjedel av kostnaderna har täckts med avgifterna, Helsingfors stad har betalat en tredjedel och staten en tredjedel. År 2004 uppgick statens andel till 180 000 euro, vilket betalades ur undervisningsministeriets budget (Utveckling av skärgårdstrafiken ...2005).

Tabell 5. Fartygen som trafikerar till Sveaborg (Sjöfartsverkets fartygsförteckning).

Namn	Längd(m)	Passagerare	Personbilar	Byggnadsår	Rutt
Suomenlinna II	34	350	2	2002	Salutorget-Sveaborg
Suokki	33	450	2	1952	Salutorget-Sveaborg
Tor	26	350	1	1952/1992	Salutorget-Sveaborg
Ehrensverd	40	200	12	1978	Skatudden-Sveaborg

Ehrensverd kan lasta 95 ton. Färjan transporterar huvudsakligen lastbilar och skåpbilar, vilka utgör ca 75 % av de transporterade fordonen.

Förbindelsefartygstrafiken på Åland

Bolaget Ålandstrafiken, som Ålands landskapsstyrelse äger, ansvarar för skärgårdstrafiken på Åland. Bolaget äger också färjorna och sköter trafiken på 8 rutter, fördelade på fyra huvudlinjer. År 2006 reste sammanlagt ca 610 450 passagerare och ca 284 500 fordon transporterades i skärgårdstrafiken på Åland (exkl. lindragna färjor).

Ålands landskapsstyrelse har 9 frigående färjor i förbindelsefartygstrafik och en reservfärja. De största färjorna medför 300 passagerare och 52 personbilar, de mindre har utrymme för 70 passagerare och 18 bilar. På de större färjorna finns café, på de övriga

endast passagerarutrymmen. Med undantag av en färja kan man förutom med hiss ta sig via trappor till passagerarutrymmena.

Tabell 6. Ålands landskapsstyrelsens förbindelsefartyg (Sjöfartsverkets fartygsförteckning).

Namn	Längd (m)	Passagerare	Personbilar	Byggnadsår	Rutt
M/S Viggen	32	300	58	1998	Åva–Osnäs
M/S Alfågeln	53	300	56	1990	Hummelvik–Torsholma
M/S Spoven	35	70	18	1971	Asterholma–Torsholma
M/S Grisslan	40	150	25	1971	Långnäs–Snäckö
M/S Gudingen	49	250	30	1980	Långnäs–Kökar–Galtby
M/S Knipan	49	150	36	1985	Svinö–Degerby
M/S Skiftet	49	250	42	1985	Långnäs–Kökar–Galtby
M/S Doppingen	32	70	18	1984	Åva–Jurmo
M/S Frida II	35	66	18	1959	Enklinge–Kumlinge
M/S Ejdern	45	200	30	1978	Långnäs–Kökar–Galtby (reservfartyg)

Insjökärgårdstrafiken

Drygt 300 personer bor på insjöholmarna som varken har väg- eller färjeförbindelse. Bosättningen är spridd och på varje holme bor endast några personer. Färdförbindelserna till fastlandet sköts på egen hand eller vid behov med grannens hjälp. Endast på några holmar (folkmängd över 10 personer) sköter en företagare transporttjänsterna som bissyssa. På grund av litet befolkningsunderlag och liten efterfrågan har förutsättningarna att idka regelbunden förbindelsefartygstrafik ansetts vara otillräckliga. I en enkät till insjökommunerna uppgav endast en kommun att den beviljar understöd för resor till dem som bor på holmarna. Några kommuner ger stöd för underhåll av isvägar, men oftast får de som bor på holmarna inget understöd för resekostnaderna (Utveckling av skärgårdstrafiken ...2005).

Övrig linjetrafik

Fartygslinjerna som betjänar turismtrafiken mellan städerna samt sjöbussförbindelserna till städernas rekreationsholmar utgör den övriga linjetrafiken. De mest betydande turismlinjerna på insjöarna trafikerar på Vuoksen, Päijänne och Kumo älv. Linjeförbindelser till rekreationsholmar finns främst i Helsingfors och Åbo.

2.4 Säkerhetsbestämmelserna som berör inrikes passagerarfartygstrafik.

I bestämmelserna om fartygens tekniska egenskaper och utrustning i inrikes passagerarfartygstrafik ingår förordningen om säkerhet på vissa passagerarfartyg som används på inrikes resor (1307/1999; ändring 7/2003, 527/2004 och 1028/2005). I och med förordningen har Europeiska unionens råds direktiv 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och

säkerhetsnormer för passagerarfartyg, inklusive senare gjorda ändringar, verkställts. Direktivet innehåller enhetliga säkerhetsbestämmelser för inrikes resor med passagerarfartyg som trafikerar på medlemsstaternas havsområden inom EU.

För att utveckla fartygssäkerheten på passagerarfartyg i inrikestrafik krävs det dessutom från och med 1.7.1998 av rederierna ett säkerhetsansvarighetssystem enligt ISM-koden (International Safety Management) på fartyg som medför mer än 100 passagerare.

Förutom ovannämnda berörs färjetrafiken av förordningen om landsvägsfärjor (20/2006). Följande paragrafer har närmast betydelse för tillgänglighet:

- 10 § 2 mom: Den som producerar färjtrafikjänster skall övervaka att vägtrafikanterna följer de bestämmelserna som gäller på färjan om förbud mot rökning eller begränsning av tomgång eller andra med hänsyn till allmän säkerhet eller dirigerings- eller nödvändiga bestämmelser.
 - Detta har framförallt betydelse med hänsyn till resförhållanden för personer med allergi eller astma.
- 12 § 2 mom: En landsvägsfärjas däcksutrymme skall lastas så att man åtminstone från ena sidan av varje fordon kan stiga ut obehindrat.
 - Problemen att ta sig ur bilen utan hinder behandlas mera ingående i kap. 3.3.
- 14 §: Vägtrafikanter skall transporteras med landsvägsfärjan i den ordning de anländer till färjeläget. Befälhavaren på en frigående färja eller föraren av en varjerfärja har emellertid rätt att avvika från denna ordning om landsvägsfärjans däcksutrymme eller dräktighet eller väderleksförhållandena inte tillåter att det fordon som står närmast i tur tas ombord för transport.
 - I paragraf 15 §, Förkörsrätt för landsvägstransporter, stadgas om undantag till ovannämnda paragraf. Exempelvis bilar med handikappbeteckning finns inte bland dem med förkörsrätt. Detta gör det i praktiken svårt eller omöjligt att anordna särskilda handikapplatser eller att sköta ombordstigningen. Om bilarna kör ombord på färjan i ankomstordning kan en bil med handikappbeteckning inte dirigeras till en handikapplats, om en sådan skulle finnas. I skärgårdstrafiken på Åland och i den internationella passagerarfartygstrafiken dirigeras en rörelsehindrad passagerares bil till närheten av hissarna, om man på förhand fått uppgift om passageraren. Det kan vara nödvändigt att komplettera förordningen om landsvägsfärjor med förkörsrätt för personer med rörelsehinder. Detta blir aktuellt när handikapplatser anvisas på landsvägsfärjorna.

3. Tillgänglighetssituationen på fartygen

Ombordstigning, bilparkering, ingången till passagerarutrymmena och att röra sig där, toaletterna samt fartygens informations- och alarmsystem med hänsyn till tillgängligheten och möjligheterna för rörelsehindrade personer att resa är centrala faktorer i sjötrafiken. Tillgängligheten har allmänt taget beaktats bäst på de stora passagerarfartygen i den internationella trafiken och problemen är närmast att kunna ge information och larm så att personer med nedsatt hörsel uppfattar dem. Dessutom förekommer det problem vid användning av vissa underhållningstjänster, exempelvis vid simbassängerna och på dansgolven. Varierande problem förekommer på fartygen i inrikes trafik, eftersom de är betydligt mindre. På en del av de mindre fartygen är det omöjligt för rullstolsburna att resa. På nyare fartyg har tillgängligheten redan kunnat beaktas rätt så väl. Exempelvis fisketurer och mindre kryssningar för handikappgrupper har dock anordnats med fartyg som inte formellt fyller kraven på tillgänglighet, men som med vissa arrangemang också lämpar sig för rullstolsburna passagerare.

Diskussioner har förts med handikapporganisationerna och på basis av deras kommentarer har synpunkter på fartygens tillgänglighetssituation sammanställts i bilaga 5. Kommentarer har också beaktats i åtgärdsförslagen i kapitel 6.3.

3.1 Tillgängligheten på passagerarfartygen i inrikes trafik

Ombordstigning

På fartyg som också transporterar bilar kan man utan hinder ta sig till bildäcket. Största delen av passagerarfartygen som kör inrikes linjetrafik på havsområdena är dylika fartyg. På sjöbussarna och på fartygen som kör på insjöarna och i beställningstrafik har tillgängligheten inte säkrats och ombordstigning med elektrisk rullstol är helt omöjligt på en del fartyg.

Bilparkering

Bilplatser för handikappade har inte anvisats på passagerarfartygen som kör inrikes trafik. Skärgårdsfärjorna på Åland har ett bokningssystem som gör det möjligt att beakta rörelsehindrade passagerares behov. Deras bilar prioriteras i kön och platser anvisas för dem på bildäcket nära hissarna. På förbindelsefartygen och på landsvägsfärjorna har parkeringsplatser anvisats för handikappades bilar.

Ingång till däck där passagerarutrymmena finns

Nästan alla skärgårdsfärjor på Åland har redan i byggnadsskedet utrustats med hissar. Hissarna fyller dock inte alltid alla krav som ställs i IMO:s cirkulär MSC/Circ. 735 (bilaga 4), exempelvis dörrar som öppnas automatiskt. Övriga fartyg saknar hissar. Passagerarutrymmet på ingångsdäcket på fartyget Suomenlinna II kan nås utan hinder och två förbindelsefartyg har på samma våning som bildäcket ett separat handikapputrymme. På övriga fartyg leder trappor till passagerarutrymmet. Man bör dock beakta att på fartygen som kör linjetrafik och transporterar bilar stiger man sällan ur bilen och att restiderna vanligen är korta. Det finns dock några längre rutter från en holme till en annan, som kan ta upp till flera timmar.



Bild 7. Trapporna till M/S Ejderens passagerarutrymmen. Fartyget har inte hiss. Fartyget fungerar som reservfartyg på Åland.

Handikapptoalett

På fartygen i inrikes trafik finns inte handikappdimensionerade toaletter. På några fartyg som trafikerar på Åland finns det toaletter med utrymme för rullstol samt handtag, men utrymmena är inte i övrigt handikappdimensionerade. Invalidförbundet har beträffande handikapptoaletter konstaterat att på korta avsnitt kan toaletten också finnas i passagerarterminalen istället för på fartyget (Invalidiliitto ry, kommentarer 27.11.2006). På korta avsnitt är behovet av toalett på fartyget mindre än i hamnen, där väntetiden kan bli lång.

Passagerarutrymmen

Egna platser för rullstolsburna har inte anvisats i passagerarutrymmena men på några av Ålands skärgårdsfärjor har extra utrymme reserverats för dem. Höga trösklar till ingångsdäcket hindrar ofta rullstolsburna att röra sig. Fasta möbler kan göra det svårare för rullstolsburna att inta plats i restaurangen.

Information och kommunikation

Alla fartyg har audiovisuella system, men med ljudåtergivningen förekommer ibland problem och meddelandena är otydliga. Taktila symboler förekommer vanligen inte. Med undantag av grunduppgifterna i fartygets gångar om tidtabeller och fartygets räddningsplaner finns det i allmänhet varken visuell information eller infotavlor.

Alarmsystemen

Alarmer baserar sig på ljudsignaler. Medpassagerarna och besättningen på mindre fartyg antas se till att alla passagerare blir varse om en nödsituation. Problemet är främst att förmedla nödvändig information till personer med nedsatt hörsel.

3.2 Tillgängligheten på passagerarfartyg i internationell trafik

Ombordstigning

På passagerarfärjorna i internationell trafik kan man utan hinder ta sig till bildäcket och det finns hissar till passagerarutrymmena. Man kan stiga ombord med rullstol på höghastighetsfartygen, men ett rederi har en bärplansbåt som inte kan embarkeras med elektrisk rullstol.

Bilparkering

I internationell trafik anvisas rörelsehindrade personers bilar plats nära hissarna på basis av förhandsuppgifter som lämnats när resan har bokats. Det finns inga egentliga handikapplatser. Anvisningen av plats förutsätter att den rörelsehindrade passageraren infin- ner sig i tid till lastningsplatsen.

Passagerardäck

På passagerarfärjorna i internationell trafik kan man utan hinder ta sig till däck med passagerarutrymmen. På höghastighetsfartygen kan alla däck nödvändigtvis inte nås med rullstol.

Handikapptolett

På passagerarfärjorna i internationell trafik finns det handikapptoletter, men dimensioneringen varierar och fyller inte alltid kraven i bilaga 4.

Passagerarutrymmen

På de stora fartygen i internationell trafik kan rörelsehindrade lätt använda passagerarutrymmena. Hinder förekommer bland annat på simbassängsavdelningarna och på dansgolven. Basservicen på resor är dock vanligen mycket lättillgänglig. De sedvanliga hytterna är dock trånga och det finns endast en begränsad mängd handikappanpassade hytter. På höghastighetsfartygen finns inga särskilda platser för rullstolar.

Information och kommunikation

Alla fartyg har audiovisuella system, men med ljudåtergivningen förekommer ibland problem och meddelandena är otydliga. Taktila symboler förekommer vanligen inte. Med undantag av grunduppgifterna i fartygets gångar om tidtabeller och fartygets räddningsplaner finns det varken visuell information eller infotavlor.

Alarmsystemen

Larmen baserar sig på ljudsignaler. Problemet är främst att förmedla nödvändig information till personer med nedsatt hörsel. I den internationella trafiken har det använts bärbara, personliga larmapparater som vibrerar. En del rederier har på grund av stort svinn slutat använda dem.

3.3 Problem när tillgängligheten utvecklas

Det är svårt att förverkliga tillgängligheten framförallt på små och gamla fartyg, där rörelsehindrade personernas behov att resa ursprungligen inte alls har beaktats i fartygskonstruktionerna. På små fartyg är tillgänglighetsproblemen likaså svårare på grund av trånga utrymmen och möjligheterna till att göra ändringsarbeten är begränsade. I många fall är det ekonomiskt förnuftigare att skaffa ett nytt fartyg än att göra besvärliga reparationer på mycket gamla fartyg. Utvecklingen av tillgängligheten berör också större helheter och bestämmelser som indirekt t.ex. kan inverka på att fartygsflottan förnyas. Centrala problem vid utvecklingen av tillgängligheten har sammanställts nedan.

Fartygsflottan förnyas

När nya fartyg byggs beaktas tillgängligheten enligt förordning 1028/2005, som har utfärdats för verkställandet av direktiv 2003/24/EG. När ett begagnat fartyg anskaffas, exempelvis från utlandet, berörs det dock av samma bestämmelser som annars också berör fartyg av motsvarande ålder, varvid tillgängligheten nödvändigtvis inte blir bättre i och med att fartygsflottan byts ut. Uppfyllelse av tillgänglighetskraven på existerande fartyg har enligt direktiv 2003/24/EG bundits till betydande ombyggnad av fartyget. Ifall ändringsarbeten inte utförs behöver kraven på tillgänglighet inte heller uppfyllas.

Vid intervjuer med rederierna som sköter skärgårdstrafiken på Åland och med rederierna som kör internationell trafik kom det inte fram problem i anslutning till att förnya fartygsflottan. Den anmärkningsvärt gamla flottan som används i förbindelsefartygs-, landsvägsfärje- och insjötrafik ansågs vara ett problem och behovet att skaffa nya fartyg är stort. Att förnygra fartygsflottan för denna typ av trafik är en väsentlig faktor med hänsyn till att förbättra tillgängligheten. Det är ofta svårt, till och med omöjligt, att förbättra tillgängligheten på gamla fartyg.

Passagerarkapaciteten på landsvägsfärjorna och på vissa förbindelsefartyg är redan i dag för liten. Utrymmeskrävande lösningar för tillgänglighet strider mot kapacitetsbehovet, eftersom köerna till färjorna och förbindelsefartygen växer i och med bättre tillgänglighet. Kapacitetsproblemen ökar också trycket på att skaffa nya fartyg.

I vissa fall kunde en förlängning av fartygen komma i fråga som en ändring för att förbättra kapaciteten på landsvägsfärjorna och förbindelsefartygen, men det är sällan en hållbar eller en ekonomiskt lönsam lösning. Om det på de mest trafikerade förbindelserna tas i bruk nya fartyg kan de äldre fartygen flyttas till mindre trafikerade rutter. På bildäcket kan då reserveras eller byggas utrymmen för rörelsehindrade.

Hos oss, liksom i andra länder, är havsområdet indelat i **sjötrafikområden**. Fartygens egenskaper har definierats enligt sjötrafikområdet, där fartyget trafikerar (se bilaga 2). Förutom områdena A, B, C och D, har många EU-länder dessutom område E. På grund av låg våghöjd är kraven på område E lindrigare än på de övriga. E-områden har inte definierats i Finland, utan kraven för ett D-område berör också fartyg som trafikerar nära kusten. Detta har befarats göra det svårare att skaffa begagnade fartyg till vårt land. Små passagerarfartyg exempelvis i Sverige, som annars skulle vara lämpliga i Finland, fyller endast stabilitetskraven för E-områden. Fartyg som byggs enligt kraven för D-områden är också dyrare än fartygen för E-områden. Sjöfartsverket kan dock bevilja befrielser eller i enskilda fall undantag från gällande bestämmelser. (Förordning om säkerheten på vissa passagerarfartyg som används på inrikes resor 18 och 19 §; Sjö-

fartsverkets beslut om säkerheten på vissa passagerarfartyg som används på inrikes resor.)

Kajer och hamnar

Strandkonstruktionerna, d.v.s. kajernas höjd och bredd som är olika på olika rutter, begränsar möjligheterna att flytta landsvägsfärjor, förbindelsefartyg och Ålands skärgårdsfärjor från ett förbindelseavsnitt till ett annat. På Åland håller man för närvarande på att ta i bruk en kajstandard som har utvecklats i Norge, varvid flyttningen från en rutt till en annan blir lättare. I denna kajmodell har också fotgängarna avskiljts från biltrafiken till ett separat fotgängarområde, vilket ger bättre säkerhet och tillgänglighet.



Bild 8. I Norge har fotgängare och bilar skilda leder till fartyget.

Ostandardiserade kajer, hamnkonstruktioner och terminaler är också mer allmänt ett problem. Ombordstigningen på ett fartyg som har byggts tillgängligt med tanke på en terminal eller kaj är kanske inte tillgänglig i en annan hamn och reskedjans tillgänglighet förverkligas därmed inte.

Handlingssätt

Rörelsehindrade personer behöver ofta personlig hjälp framförallt när de rör sig på främmande platser. Fartygens besättning har i dag dimensionerats så att det normalt inte finns resurser att i större utsträckning ge enskilda passagerare personlig hjälp. Rederierna som idkar internationell trafik har därför utfärdat separata anvisningar om att rörelse-

hindrade själva skall ha med sig nödvändig hjälp. Anvisningar har inte getts separat för kortare förbindelseavsnitt. I praktiken hjälper personalen då det är möjligt såväl handikappade som andra passagerare. Invalidförbundet framhåller i sin kommentar 27.11.2006 att resan för en personlig assistent bör vara gratis, åtminstone på korta resor.

På fartygen som behandlas här har inte reserverats bilplatser separat för handikappade personer. På normala bilplatser kan det vara svårt för en rörelsehindrad att ta sig ur bilen och vägen till eventuella hissar är besvärlig. På fartygen som har hissar (närmast skärgårdsfärjorna på Åland och i den internationella trafiken) dirigeras handikappades bilar till platser nära hissarna. Detta förutsätter dock att det finns förhandsuppgifter om att en rörelsehindrad passagerare har bokat plats och att bilen anländer i tillräckligt god tid. Både på Åland och i den internationella trafiken frågar man vid bokningen om passagerarens eventuella rörelsehinder och ger anvisningar om ankomsten till fartyget. Åtminstone i den internationella trafiken förkommer det då och då problem vid fartygslastningen när inga förhandsuppgifter har fåtts om rörelsehinder.

Landsvägsfärjorna lastas i den ordning bilarna kommer till platsen och på grund av strama tidtabeller och lagen om landsvägsfärjor finns det för närvarande inga möjligheter till specialarrangemang (se kap. 2.4.).

Handikapporganisationerna har för sin del framfört önskemål om mera täckande förhandsinformation om handikappvänlig service i sjötrafiken.

Problem i anslutning till fartygskonstruktionerna

Enligt förordningen om landsvägsfärjor skall passageraren utan hinder kunna ta sig ut åtminstone från den ena sidan av bilen. I praktiken är detta svårt att genomföra, eftersom det ofta finns flera parallella filer på färjan, fordonen har blivit bredare sedan färjorna konstruerades och på bildörrens insida finns också mera tilläggsutrustning (exempelvis krockkuddar). Avståndet mellan bilarna är därför inte alltid tillräckligt för att en rörelsehindrad skall kunna ta sig ur bilen. Speciellt rullstolsburna behöver bredare utrymme. Om handikapplatser, som är bredare än normala bilplatser, skulle anordnas på bildäcket, skulle det oftast betyda en fil mindre på en del av däcket. Eftersom antalet bilplatser redan i dag är knappt tilltaget för behovet på sommaren, skulle köerna till färjorna på grund av arrangemangen bli allt längre. Motsvarande utrymmesproblem uppstår också om större toaletter eller passagerarutrymmen för rörelsehindrade byggs på samma plan som bildäcket.

På en del landsvägsfärjor har man på grund av förordningen som behandlar möjligheten att kunna ta sig ur bilen utan hinder redan slutat använda s.k. hyllor, d.v.s. lyft- eller svängbara bilramper för transport av fordon, eftersom de nuvarande bildäcken är rätt så smala. Praxisen varierar för närvarande; exempelvis på Åland anses användningen av bilramper inte vara problematisk.

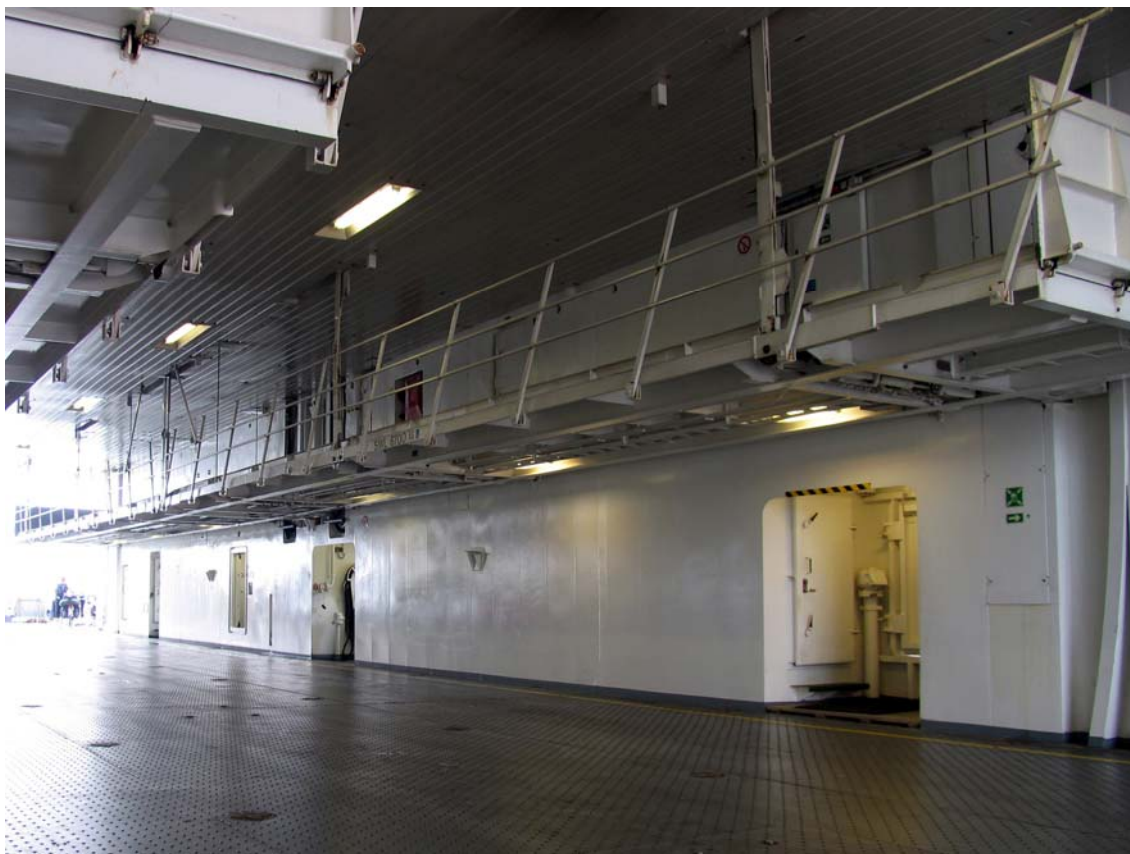


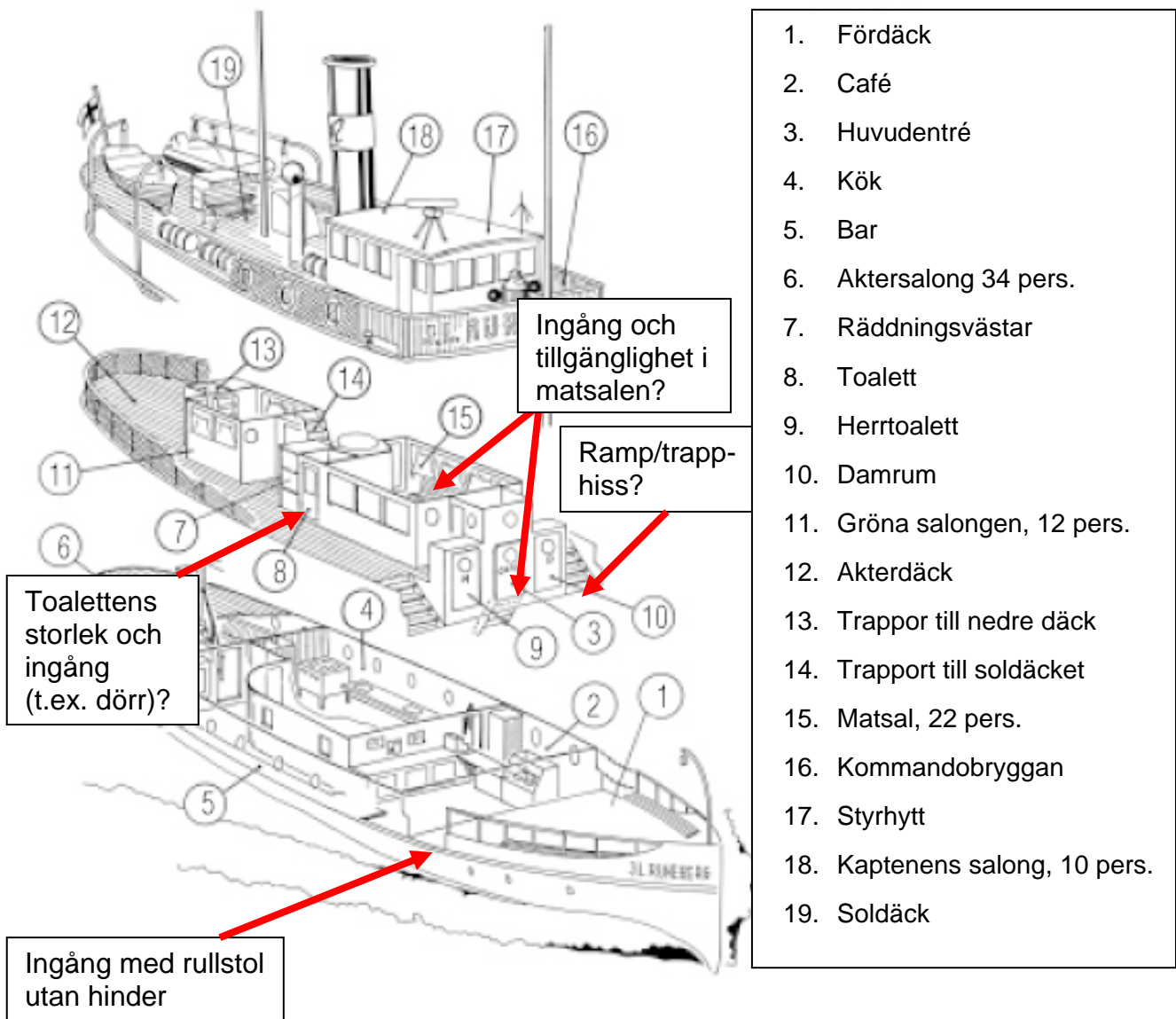
Bild 9. Bildäcket och bilramperna på M/S Viggen. Fartyget har byggts så att det uppfyller kraven i direktiv 98/18/EG.

Speciellt på små fartyg försvårar de trånga utrymmena byggandet av tillgängliga lösningar. Om det finns passagerarutrymmen har de vanligen byggts så att man tar sig till dem via trappor. I de trånga trappgångarna är det i praktiken ofta svårt att bygga ramper eller hissar. Att bygga hissar på små fartyg kan försämra fartygets stabilitet. De höga trösklarna, som fartygssäkerheten kräver, utgör också ett hinder. På passagerarfartygen är möblerna ofta permanent monterade för att de skall hållas på plats vid sjögång. Fasta möbler kan inte flyttas ifall det tillfälligt behövs större utrymme, exempelvis för rullstolar.

Finska Handikappidrottsförbundet har publicerat anvisningar gällande handikappanpassade passagerarfartyg, fritidsbåtar och båthamnar (Vammaiset vesille 1993). Anvisningarna kan användas när åtgärder som förbättrar tillgängligheten planeras.

Nedan behandlas olika exempelfartyg och möjligheterna att på dem göra ändringar som förbättrar tillgängligheten har illustrerats. Grova kostnadsförslag för ändringsarbetena ingår också. Förbättrad tillgänglighet skulle bli aktuell i samband med betydande ändringsarbeten på fartygen som framgår av bilderna. På bilderna presenteras också mindre förbättringar som i anslutning till underhållsarbetena kunde genomföras till relativt låga kostnader.

J.L Runeberg (Helsingfors–Borgå)



Säkerhetskravens inverkan på fartyget enligt direktiv 2003/24/EG, artikel 6b:

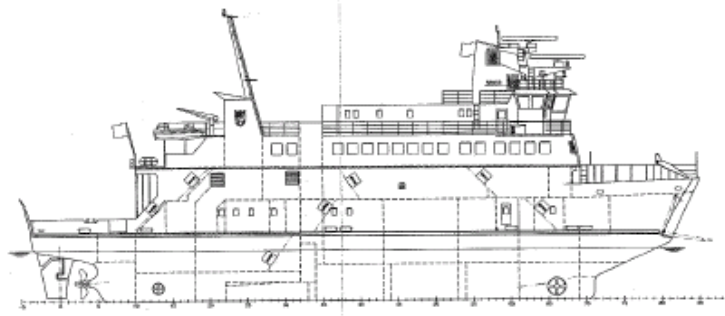
- Fartyget är så gammalt att det inte berörs av direktivets bestämmelser.
- Exempelvis i samband med årligt underhåll eller i samband med andra reparationer kunde mindre förbättringar göras, såsom kontrastmålning, komplettering av ledstänger, rampändringar, skyltning etc. Kostnaderna för dess ändringar skulle vara relativt små (under 10 000 euro).
- Besättningens attityder och utbildning i tillgänglighetsfrågor är betydande på små fartyg. Fartygets befälhavare skall dock alltid i sista hand besluta om besättningen kan ta hand om en rörelsehindrad passagerare under hela resan.

J.L Runeberg

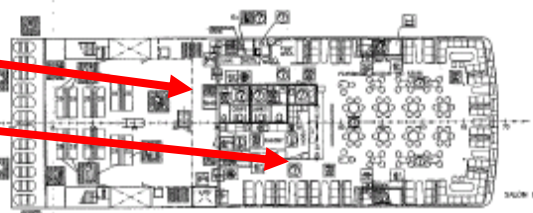
Längd: 27,95 m
 Bredd: 6,6 m
 Djupgående: 2,5 m
 Byggnadsår: 1912
 Passagerare: 222 pers.
 Rederi: J.L Runeberg
 Rederi Ab

M/S Viggen (Ålands skärgårdstrafik, Åva–Osnäs)

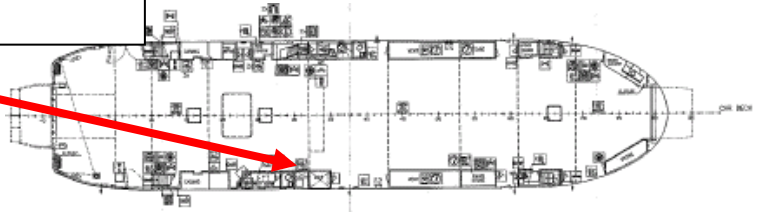
Fartygen har ett bokningssystem, som gör det möjligt att på förhand redogöra för de tjänster som erbjuds



Toaletterna har handtag (men det finns inga handikapptoaletter) och passagerarutrymmena har rum för rullstolar, men varken märkta platser för rörelsehindrade eller möjlighet att fästa rullstolen.



Möjlighet att ta sig till bildäcket nära hissarna före andra bilar förutsätter reservering och att man har meddelat om speciella behov.



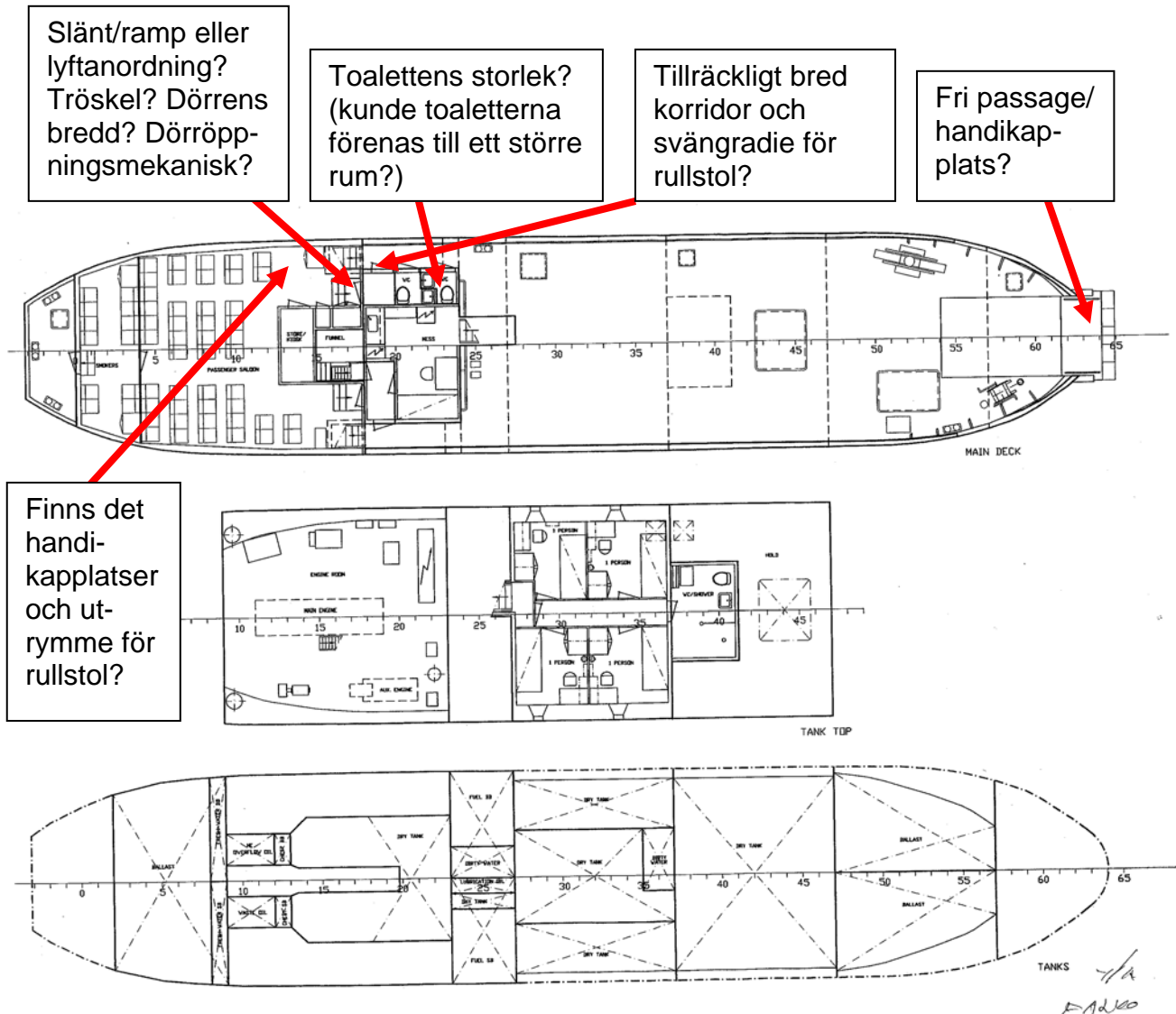
Säkerhetskravens inverkan på fartyget enligt direktiv 2003/24/EG, artikel 6b:

- När en större ombyggnad görs (t.ex. förlängning, ökad kapacitet, större passagerarutrymmen eller ombyggnad av dem) skall de utrymmen som är föremål för ändringarna byggas enligt direktivet. Övriga områden kunde, om man så önskar, anpassat göras tillgängliga. Det skulle då vara aktuellt med audiovisuell teknik, breddning av gångar och dörrar (vid behov), trösklar etc. Kostnaderna för att göra hela fartyget tillgängligt skulle vara rimliga (10 000 – 20 000 euro).
- Exempelvis i samband med årligt underhåll eller vid annat lämpligt tillfälle kunde fartyget/rederiet göra mindre, enkla förbättringar, såsom kontrastmålning, komplettering/ändringar av ledstänger, ramper, sittplatser och skyltning etc. Kostnaderna för dess ändringar skulle vara relativt små (under 10 000 euro).
- Besättningens attityder och utbildning i tillgänglighetsfrågor är betydande på små fartyg. Fartygets befälhavare skall dock alltid i sista hand besluta om besättningen kan ta hand om en rörelsehindrad passagerare under hela resan.

M/S Viggen

Längd: 53,5 m
 Bredd: 12,45 m
 Djupgående: 4 m
 Byggnadsår: 1998
 Passagerare: 300 pers.
 Personbilar: 50 st.
 Rederi: Ålandstrafiken

Y/A Falkö (Förbindelsefartyg)



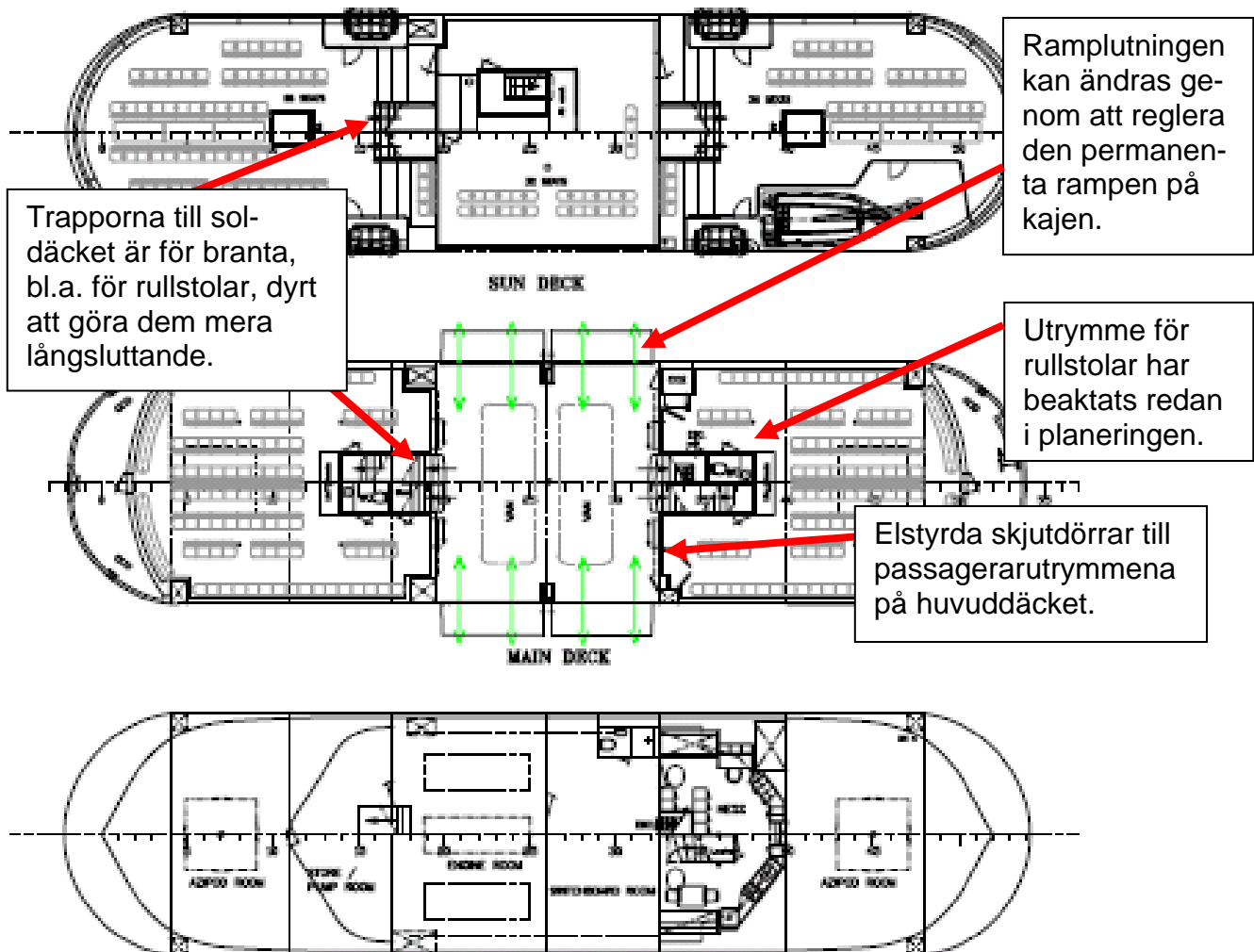
Säkerhetskravens inverkan på fartyget enligt direktiv 2003/24/EG, artikel 6b:

- När en större ombyggnad görs (t.ex. förlängning, ökad kapacitet, större passagerarutrymmen eller ombyggnad av dem) skall de utrymmen som är föremål för ändringen byggas enligt direktivet. Övriga områden kunde, om man så önskar, anpassat göras tillgängliga. Det skulle då bli aktuellt med ombyggnad av toaletterna (kombinering eller byggande av en ny toalett), möjlighet att röra sig, audiovisuell teknik, breddning av gångar och dörrar, trösklar etc. Kostnaderna för att göra hela fartyget tillgängligt skulle uppgå till 20 000 – 50 000 euro.
- Exempelvis i samband med årligt underhåll eller vid annat lämpligt tillfälle kunde fartyget/rederiet göra mindre, enkla förbättringar, såsom kontrastmålning, komplettering/ändring av ledstänger, ramper, sittplatser och skyltning etc. Kostnaderna för ändringarna skulle vara relativt små (under 10 000 euro).
- Besättningens attityder och utbildning i tillgänglighetsfrågor är betydande på små fartyg. Fartygets befälhavare skall dock alltid i sista hand besluta om besättningen kan ta hand om en rörelsehindrad passagerare under hela resan.

y/a Falkö

Längd: 33,3 m
 Bredd: 6,6 m
 Djupgående: 2,4 m
 Byggnadsår: 1976/ -88
 Hastighet: 10 knop
 Besättning: 3 personer
 Passagerare: 110 personer
 Personbilar: 8
 Rederi: Finstashtip

Suomenlinna II (H:fors Salutorget–Sveaborg)



Säkerhetskravens inverkan på fartyget enligt direktiv 2003/24/EG, artikel 6b:

- När en större ombyggnad görs (t.ex. förlängning, ökad kapacitet, större passagerarutrymnen eller ombyggnad av dem) skall de utrymnen som är föremål för ändringen byggas enligt direktivet. Övriga områden kunde, om man så önskar, anpassat göras tillgängliga. Det skall då bli aktuellt med audiovisuell teknik, förbättring av toalettutrymmena etc. Om man anser att rörelsehindre skall kunna ta sig till alla allmänna utrymnen bör det övervägas att ändra trapporna och anlägga hiss till soldäcket. Kostnaderna för att göra hela fartyget tillgängligt kan bli stora (över 50 000 euro).
- Vid annat lämpligt tillfälle kunde fartyget/rederiet göra mindre, enkla förbättringar, såsom kontrastmålning, reglering av sittplatser och komplettering av skyltning etc. Kostnaderna för dessa ändringar skulle vara relativt små (under 10 000 euro).

Suomenlinna II

Längd: 33,8 m
 Bredd: 8,5 m
 Djupgående: 3,25 m
 Byggnadsår: 2004
 Passagerare: 350 personer
 Personbilar: 2 st.
 Rederi:
 Sveaborgstrafiken

4. Verkställande av tillgänglighet enligt direktiv 2003/24/EG

4.1 Innehållet i direktiv 2003/24/EG beträffande tillgänglighet

Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/24/EG om ändring av rådets direktiv 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg har utfärdats 14.4.2003. Ovannämnda direktiv, 2003/24/EG, har redan för nya fartyg verkställts i Finland genom statsrådets förordning (1028/2005) 15.12.2005, gällande ändring av förordningen om säkerheten på vissa passagerarfartyg som används på inrikes resor.

Direktiv 98/18/EG har ändrats beträffande tillgängligheten, genom att komplettera direktivet med säkerhetskrav för personer med nedsatt rörlighet (direktiv 2003/24/EG, artikel 6b), med en definition av person med nedsatt rörlighet (se bilaga 2) samt med en separat bilaga till direktivet ”Riktlinjer för säkerhetskrav för passagerarfartyg och höghastighetsfartyg när det gäller personer med nedsatt rörlighet” (bilaga 3). När dessa riktlinjer tillämpas skall medlemsstaterna dessutom följa IMO:s cirkulär MSC/Circ. 735 ”Recommendation on the design and operation of passenger ships to respond to elderly and disabled persons’ needs” av den 24 juni 1996 (bilaga 4).

Enligt säkerhetskraven för personer med nedsatt rörlighet (artikel 6b i direktivet) skall medlemsstaterna:

- se till att nödvändiga åtgärder vidtas för att passagerare med nedsatt rörlighet skall kunna ta sig ombord under säkra former på alla *nya* passagerarfartyg i klasserna A, B, C och D och på höghastighetspassagerarfartyg som används för allmänna transporter samt på *existerande passagerarfartyg som är certifierade för fler än 400 passagerare*. Medlemsstaterna skall dessutom rapportera till kommissionen om hur säkerhetskraven har uppfyllts för dessa fartygs del.
- när det gäller ombyggnad av *existerande* passagerarfartyg i klasserna A, B, C och D och höghastighetspassagerarfartyg skall ovannämnda riktlinjer tillämpas i den mån det är *rimligt och praktiskt möjligt i ekonomiskt hänseende*, samt en nationell handlingsplan utarbetas för hur riktlinjerna skall tillämpas på dylika fartyg.
- samarbeta och samråda med organisationer som företräder personer med nedsatt rörlighet, när det gäller genomförandet av ovannämnda riktlinjer.

Den nationella handlingsplanen (bilaga 1), som har gjorts i anslutning till detta arbete för att verkställa direktiv 2003/24/EG, berör huvudsakligen ombyggnad av passagerarfartyg i klasserna A, B, C och D och höghastighetspassagerarfartyg.

4.2 Tillämpningsområdet för direktiv 2003/24/EG och passagerarfartygen i Finland

Kraven i direktiv 2003/24/EG avser **inrikes sjötrafik**, d.v.s. skärgårdens linjetrafik. Direktivet tillämpas på finländska eller utländska fartyg på inrikes resor:

- på ett nytt passagerarfartyg:
- på ett existerande, mer än 24 meter långt, passagerarfartyg samt
- på ett höghastighetspassagerarfartyg.

Med passagerarfartyg avses ett fartyg som medför fler än tolv passagerare.

Enligt definitionerna i direktivet blir existerande, **under 24 meter långa** passagerarfartyg och **före år 1965 konstruerade** fartyg utanför direktivet. Direktivet berör inte heller fritidsbåtar eller fartyg som enbart trafikerar inom hamnområden. Förutom dem hör bland annat träfartyg eller fartyg som drivs med annan än maskinkraft inte till direktivets tillämpningsområde.

Fartyg som trafikerar på insjöar eller fartyg som trafikerar på internationella rutter samt fartyg som kör annan än allmän linjetrafik blir således utanför direktivets tillämpningsområde. Största delen av sjöbussarna och andra fartyg som trafikerar korta förbindelseavsnitt blir också p.g.a. 24-metersgränsen utanför direktivets tillämpningsområde. Väg-färjorna har också lämnats utanför denna granskning, eftersom man kan ta sig ombord på dem utan hinder och de inte heller har passagerarutrymmen på vilka tillgänglighetsbestämmelserna måste tillämpas.

Fartygsflottan som kör **linjetrafik** i kustområdet kan indelas i sex fartygstyper enligt byggnadsår, fartygets längd och antalet passagerare (tabell 7). Definitionerna för tillämpning av direktiv 2003/24/EG (före och efter år 2004 byggda passagerarfartyg, mer än 24 meter långa fartyg) samt bland annat gränsen 100 passagerare, gränsen för säkerhetssystemet enligt ISM-koden (International Safety Management) är grunden för klassificeringen av olika fartygstyper. Gränserna används också i följande kapitel 4.3, som noggrannare behandlar allokeringen av olika krav på olika fartygstyper.

Tabell 7. Antalet fartyg av olika typer i inrikes linjetrafik. Kraven i direktiv 2003/24/EG berör fartygstyperna 1-5.

Fartygstyp	Antalet fartyg
1. Nytt passagerarfartyg (minst 24 m och minst 100 passagerare)	0
2. Nytt passagerarfartyg (minst 24 m och under 100 passagerare)	0
3. Nytt passagerarfartyg (under 24 m)	0
4. Existerande passagerarfartyg (minst 24 m och minst 100 passagerare)	27
5. Existerande passagerarfartyg (minst 24 m och under 100 passagerare)	6
6. Existerande passagerarfartyg (under 24 m)	7

Fartygstyp 1-3: Nya passagerarfartyg

Passagerarfartyg som har byggts efter år 2004 hör till fartygstyperna 1-3. Bestämmelserna i direktiv 2003/24/EG berör alla dessa fartyg. För närvarande finns det i Finland inga fartyg av dessa typer, men ett sådant fartyg är under byggnad.

Fartygstyp 4: Befintligt passagerarfartyg; längd minst 24 meter och fartyget medför minst 100 passagerare

Passagerarfartyg som har byggts åren 1965-2004, är minst 24 meter långa och medför minst 100 passagerare, hör till denna fartygstyp. Dessa fartyg berörs av kraven som ställs i direktiv 2003/24/EG för existerande passagerarfartyg.

Sammanlagt 27 passagerarfartyg av denna typ kör inrikes linjetrafik. Av dessa har nästan alla möjlighet att transportera personbilar och de kör huvudsakligen kustens linjetrafik (bl.a. Ålands förbindelsefartygstrafik, Skärgårdshavets förbindelsefartygs- och färjetrafik, trafiken till Sveaborg).

Dessutom finns det ett passagerarfartyg som kör inrikes sjötrafik och medför fler än 400 passagerare ("Soukki", som kör till Sveaborg och har en kapacitet om 450 passagerare). Fartyget har byggts före år 1965 och berörs således inte av direktivets krav.

Fartygstyp 5: Befintligt passagerarfartyg; längd minst 24 meter och medför färre än 100 passagerare

Passagerarfartyg som har byggts åren 1965-2004, är minst 24 meter långa och medför under 100 passagerare, hör till fartygstyp 5. Dessa fartyg berörs av kraven som ställs i direktiv 2003/24/EG för existerande passagerarfartyg.

Sammanlagt 6 passagerarfartyg av denna typ trafikerar inrikes linjer. Av dem har nästan alla fartyg möjlighet att transportera personbilar och de kör huvudsakligen linjetrafik på Skärgårdshavet och på Åland.

Fartygstyp 6. Befintligt passagerarfartyg; längd under 24 meter och medför fler än 12 passagerare

Passagerarfartyg som har byggts åren 1965-2004 och är under 24 meter långa hör till fartygstyp 6. Dessa fartyg berörs inte av kraven som ställs i direktiv 2003/24/EG för existerande passagerarfartyg.

Sammanlagt 7 passagerarfartyg av denna typ trafikerar inrikes linjer. Fartygen blir endast på grund av längden utanför direktivets tillämpningsområde. Med undantag av två fartyg har alla möjlighet att transportera personbilar och de kör linjetrafik på Skärgårdshavet. Därutöver finns det ett stort antal fartyg av denna typ som kör linje- och beställningstrafik, exempelvis sjöbussar, som förutom på grund av längden också på grund av andra egenskaper blir utanför direktivets tillämpningsområde.

4.3 Beaktande av tillgänglighet och verkställande av direktiv 2003/24/EG i passagerarfartygstrafiken i Finland.

En betydande del av passagerarfartygsflottan blir utanför direktivets tillämpningsområde. Man har därför övervägt att tillämpa bestämmelserna i direktivet också utanför di-

rektivets tillämpningsområde enligt en skala som är rimlig och praktiskt möjlig i ekonomiskt hänseende. Bestämmelserna skulle då också gälla existerande under 24 meter långa fartyg, linjetrafiken på insjöarna samt fartyg i internationell trafik. Principerna i tillgänglighetsstrategin kunde då också förverkligas.

Enligt planen skulle direktivet verkställas för existerande fartyg med Sjöfartsverkets bestämmelser, som utfärdas med stöd av fartygssäkerhetslagen som är under bredning.

I bilaga III till direktiv 2003/24/EG beskrivs ”Riktlinjer för säkerhetskrav för passagerarfartyg och hastighetspassagerarfartyg när det gäller personer med nedsatt rörlighet” (s.k. allmänna bestämmelser, bilaga 3): Därutöver bestäms att IMOS:s cirkulär MSC(Circ. 735 ”Rekommendation om nya passagerarfartygs konstruktion och drift för att de skall svara mot äldre och funktionshindrade personers behov” skall tillämpas (s.k. specialbestämmelser, bilaga 4). Man överväger att verkställa direktivets bestämmelser på två olika nivåer, så att en del av fartygen endast skulle beröras av de s.k. allmänna bestämmelserna och för en del skulle krävas att strängare specialbestämmelser uppfylls i enlighet med klassificeringen i tabell 8.

Tabell 8. Verkställande av bestämmelserna i direktiv 2003/24/EG i passagerarfartygstrafiken i Finland.

Fartygstyp	Allmänna bestämmelser (*)	Specialbestämmelser (**)	Anmärkning
1. Nytt passagerarfartyg (minst 24 m och minst 100 passagerare)	X	X	
2. Nytt passagerarfartyg (minst 24 m och under 100 passagerare)	X	--	
3. Nytt passagerarfartyg (under 24 m)	X	--	
4. Existerande passagerarfartyg (minst 24 m och minst 100 passagerare)	X	X	
5. Existerande passagerarfartyg (minst 24 m och under 100 passagerare)	X	--	
6. Existerande passagerarfartyg (under 24 m)	X	--	förutsätter särskild prövning vid tillämpandet

* = motsvarar ”Riktlinjer för säkerhetskrav för passagerarfartyg och hastighetspassagerarfartyg när det gäller personer med nedsatt rörlighet” (direktiv 2003/24/EY bilaga III)

** = motsvarar IMO:s cirkulärbrev MSC/Circ.735.

Enligt detta

- berörs alla nya passagerarfartyg (byggd efter år 2004), oberoende av passagerarmängd, av de s.k. allmänna bestämmelserna som beaktar rörelsehindrade personers behov. Nya passagerarfartyg, som har certifierats för minst 100 passagerare, berörs också av de s.k. specialbestämmelserna. För nya fartyg under 24 meter skall på grund av utrymmesbrist i praktiken användas prövning när bestämmelserna tillämpas.

- berörs existerande, minst 24 meter långa passagerarfartyg (byggnadsår 1965-2004) av de s.k. allmänna bestämmelserna, till den del fartyget är föremål för betydande ombyggnad. Existerande passagerarfartyg, som har certifierats för minst 100 passagerare, berörs också av de s.k. specialbestämmelserna till den del fartyget är föremål för betydande ombyggnad.
- berörs under 24 meter långa, existerande passagerarfartyg av de s.k. allmänna bestämmelserna, till den del fartyget är föremål för betydande ombyggnad. Tillämpandet av bestämmelsen förutsätter särskild prövning.
- kan Sjöfartsverket av motiverade skäl, med stöd av resan är kort eller av annan speciell orsak, bevilja undantag från dessa bestämmelser.

Uppfyllandet av kraven i direktivet beträffande personer med rörelsehinder är för existerande fartyg bundet till betydande ombyggnadsarbeten. Åtgärder som förbättrar tillgängligheten skall enligt direktivet vidtas i de delar av fartyget där det görs ändringar. Ifall det inte är nödvändigt att göra betydande ombyggnad förverkligas inte heller kraven på tillgänglighet. Ombyggnad berör dessutom nödvändigtvis inte de delar av fartyget där behov av åtgärder som förbättrar tillgängligheten är störst. Förverkligandet av tillgängligheten på fartygen kan således dra ut på tiden, till och med årtionden.

Ett annat alternativ är att fastslå en tidpunkt för när kraven på tillgänglighet måste vara genomförda, trots att direktivet inte förutsätter det. Om man går in för detta bör tidsgränsen ställas rätt så långt in i framtiden, så att det finns tillräckligt med tid att planera och skaffa finansiering för genomförandet av kraven på tillgänglighet. I preliminära diskussioner har en tidsfrist om 10-20 år nämnts.

Villkoret för kraven på tillgänglighet är dessutom att genomförandet skall vara rimligt och praktiskt möjligt i ekonomiskt hänseende. I detta sammanhang har möjligheten att bevilja understöd för kostnaderna som uppstår när tillgänglighetskraven förverkligas diskuterats. Understödet kan ha stor betydelse för fortsatt verksamhet, speciellt för små, privata trafikidkare. Situationen är inte riktigt den samma för statens rederier men konkurrenssituationen torde å andra sidan förutsätta att lika villkor för understöd skall gälla alla fartyg, oberoende av rederi. Behovet av understöd betonas, ifall man går in för att ställa en tidsfrist för att uppfylla tillgänglighetskraven.

4.4 Beaktande av tillgänglighet och verkställande av direktiv 2003/24/EG i passagerarfartygstrafiken i Sverige

Nedan presenteras en jämförelse av hur direktiv 2003/24/EG har verkställts i Sverige. Utgångsläget i Sverige är ett annat, eftersom där år 1992 gavs en förordning (SJÖFS 1992:10) som innehåller följande föreskrifter om hur passagerarfartygen skall handikappanpassas:

- föreskrifterna avser passagerarfartyg som används i svensk inrikes trafik, för personbefordran mot ersättning, och som är inrättade för minst 100 passagerare och har kölsträckts år 1960 eller senare.

- passagerarfartyg som har kölsträckts under åren 1960-1983 berörs av specialkravet att rörelsehindrad personers behov skall beaktas och ändringsarbetena skall vara genomförda senast vid utgången av år 1992.
- passagerarfartyg som har kölsträckts år 1984 eller senare eller genomgår större ombyggnad berörs av mer detaljerade specialbestämmelser som beaktar rörelsehindrade personers behov.
- Sjöfartsverket kan om det finns särskilda skäl bevilja undantag från dessa föreskrifter.

I anslutning till verkställandet av direktiv 2003/24/EG gavs år 2004 i Sverige en förordning (SJÖFS 2004:25) som innehåller följande föreskrifter och allmänna råd om anpassning av passagerarfartyg med hänsyn till personer med funktionshinder:

- föreskrifterna berör passagerarfartyg på inrikes resa i fartområdena A-D, svenska passagerarfartyg i fartområde E och höghastighetspassagerarfartyg som används för allmänna transporter.
- passagerarfartyg som har byggts år 2004 eller senare berörs oberoende av antalet passagerare av de s.k. allmänna bestämmelserna om beaktande av rörelsehindrade personers behov (motsvarar med små ändringar bestämmelserna i direktiv 2003/24/EG, bilaga III). Fartyg som är certifierade för minst 100 passagerare berörs också av de s.k. detaljerade bestämmelserna (motsvarar med små ändringar rekommendationerna i IMO:s cirkulär MSC/Circ. 735, d.v.s. såkallade specialbestämmelser, som i Sverige har kompletterats med sjöfartsverkets rekommendationer).
- passagerarfartyg som har byggts år 2004 eller tidigare och som byggs om, berörs av de s.k. allmänna bestämmelserna endast till de delar fartyget är föremål för ombyggnad. Fartyg som har certifierats för minst 100 passagerare eller på vilka det utförs betydande ombyggnad berörs av de s.k. detaljerade bestämmelserna till de delar fartyget är föremål för ombyggnad. På dessa fartyg gäller också de s.k. detaljerade bestämmelserna på de delar av fartygen som inte är föremål för ombyggnad, om ändringarna är rimliga och praktiskt möjliga i ekonomiskt hänseende.
- Sjöfartsverket kan om det finns särskilda skäl bevilja undantag från dessa föreskrifter.
- passagerarfartyg som har byggts under åren 1960-2004 och som har certifierats för minst 100 passagerare och som inte är föremål för betydande ombyggnad, berörs av föreskrifterna i förordningen som har utfärdats år 1992 (SJÖFS 1992:10) om hur passagerarfartygen skall handikappanpassas. Detta berör också vägfärjor som har byggts under åren 1960-2004 och som har certifierats för minst 100 passagerare och som används för personbefordran mot ersättning.

Förordningen från år 2004 berör inte vägfärjor (se undantaget ovan), inte heller passagerarfartyg som har byggts före år 1960. Enligt förordningen berörs fartyg i internationell trafik såväl av de s.k. allmänna som de detaljerade föreskrifterna om handikappanpassning.

I Sverige finansieras investeringarna i tillgänglighet med:

1. Statsbidrag

Statsbidrag kan beviljas för åtgärder som förbättrar handikappades möjligheter att använda kollektivtrafik. Det kan gälla nyinvesteringar, reparationer, informationssystem eller motsvarande. Även terminaler och kajkonstruktioner kan komma i fråga. Understödet ansöks länsvis hos trafikhuvudmannen. Noggranna re anvisningar ges i publikationen ”Handbok för statsbidrag till vissa kollektivtrafikanläggningar m.m.” (Vägverket 2004). Publikationen finns också på Internet.

2. Understöd på länsnivå

Vissa län har reserverat medel för olika skärgårdsprojekt. Understöd har beviljats exempelvis för förbättring av bryggor.

3. EU-stöd (Mål 2 Öarna)

Understöd för att utjämna regionala ekonomiska och sociala skillnader kan ansökas ur EU:s strukturfond. Sverige har projektet Mål 2 Öarna som kan bevilja medel för projekt som stöder jämlikhet och livskraft i skärgårdsområden. Ytterligare information om projektet finns på adressen <http://www.mal2oarna-lst.se/>.

5. Övrig utveckling av tillgängligheten i passagerartrafiken

5.1 Tillgänglighetsstrategi

Kommunikationsministeriet utarbetade år 2003 en tillgänglighetsstrategi för alla färdformer "Mot ett tillgängligt transportsystem". Centrala utvecklingsbehov gällande sjötrafikens tillgänglighet i den internationella trafiken och i kryssningstrafiken är gods-transport på fartyg, tillgängligheten i fartygens allmänna utrymmen och orienteringen på fartyget, de vanliga hytternas användbarhet, antalet handikapphytter och toalettutrymmen, mångsidigare informationskanaler samt utveckling av personlig service och alarm-system för personer med nedsatt hörsel. Insjöfartygen, förbindelsefartygen i skärgårds-trafiken och färjorna, vilket utgör ett eget problemområde, har behandlats i föregående kapitel i samband med tillämpning av direktivet (Mot ett tillgängligt transportsystem 2003).

Passagerarfartygen i insjötrafiken och i den internationella sjötrafiken hör inte till tillämpningsområdet för direktiv 2003/24/EG, men i kapitel 6.3. ges förslag till åtgärder på dessa fartyg. Eftersom tillgänglighetsstrategin berör alla slag av passagerartrafik skall åtgärderna planeras så att de lämpar sig för olika slag av resor och fartyg. Följande centrala delområden framläggs i strategin som föremål för åtgärderna (Mot ett tillgängligt transportsystem 2003).

Servicens och fartygens kvalitet

Rederierna bör utveckla sina tjänster och informationen på resorna genom att bättre än tidigare beakta handikappade, äldre personer, dem som reser tillsammans med små barn samt olika rörelse- och funktionshindrade passagerares behov. Bolagen bör också när de skaffar fartyg fästa större uppmärksamhet vid utrymmenas funktion med hänsyn till olika passagerargrupperns behov.

Jämlika rättigheter för fartygstrafikens passagerare

Säkerhetsbestämmelserna och -praxisen leder ibland till konfliktsituationer när det gäller rörelsehindrade personers möjligheter att resa. Praxisen på olika båtar varierar också.

Tillgängligheten i statens sjötrafik

Tillgänglighetssituationen på förbindelsefartygen och vägfärjorna utreds och utgående från utredningen ges förslag till förbättring av situationen. Åtgärder kan bl.a. vara att ge rekommendationer om tillgänglighetsnivån i statens trafik på nya fartyg och fartyg som byggs om. I rekommendationerna beaktas kraven som ställs i den nya EU-lagstiftningen.

5.2 Servicens och fartygens kvalitet samt tillgängligheten i statens sjötrafik

Verkställigheten som behandlas i föregående kapitel ger förutsättningar att lösa tillgänglighetsproblemen i inrikes linjetrafik på havsområdena. Problemen löses i den omfattning det är möjligt med tanke på begränsningarna som fartygsflottan ställer. Insjötrafiken i helhet, samt beställningstrafiken och den internationella trafiken blir dock utanför direktivet. Tillgänglighetsproblemen kvarstår, likaså på de äldre och mindre fartygen.

Tillgänglighetsstrategin berör också de delar av vattentrafiken som blir utanför direktivet. Det tydligaste sättet att lösa problemen skulle vara att enligt den svenska modellen utsträcka kraven som har formulerats i direktivet så att de också gäller för insjötrafik och för fartyg under 24 meter, så som det redan preliminärt har övervägts. Endast de äldsta fartygen, som ofta är tekniskt svåra eller omöjliga att bygga om för tillgänglighet, skulle därmed inte beröras av kraven.



Bild 10. Även små åtgärder kan vara avgörande. Vid toalettdörrarna på M/S Viggen finns ramper. Likadana behövs vid utgångarna.

5.3 Jämlika rättigheter för fartygstrafikens passagerare

Fartygets befälhavare ansvarar i sista hand för passagerarnas säkerhet. Befälhavaren skall exempelvis se till att det finns tillräckligt med lämpliga räddningsvästar för barn. Räddningsutrustningen som är dimensionerad enligt nuvarande standard lämpar sig dåligt för personer med rörelsehinder och i en nödsituation är det oftast nödvändigt med personlig hjälp. Fartygens besättning har inte dimensionerats för den individuella hjälp som en passagerare med nedsatt rörlighet behöver och de som behöver hjälp måste ha en personlig assistent med på resan.

Fartygets befälhavare har rätt att vägra ta med passagerare, vars säkerhet inte kan garanteras, eller som kan äventyra övriga passagerares säkerhet. Detta ålägger befälhavaren ett stort ansvar och prövningsrätt. På basis av intervjuerna med rederiernas representan-

ter och med dialoger som fördes med handikapporganisationerna finns det ett behov att utfärda tydligare bestämmelser för att bedöma om en rörelsehindrad person kan resa tryggt och om denna behöver assistent.

Insjötrafik

Enligt uppgifterna som har tillhandahållits i denna utredning har rederierna inte utfärdat bestämmelser eller föreskrifter för att begränsa rörelsehindrade personers eller andra specialgruppers resor med passagerarfartygen som trafikerar på insjöarna. Framförallt på små fartyg begränsar fartygets utrymmen och den fysiska tillgängligheten i praktiken exempelvis hur många rullstolar eller barnvagnar som kan tas ombord. På fartyg som inte har ramp för ombord- och landstigning och på fartyg som har trappor som leder upp eller ner till passagerarutrymmena är det i praktiken omöjligt att ta ombord elektriska rullstolar, eftersom de är för tunga att lyfta manuellt.

Internationell sjötrafik

Rederierna som sköter den internationella trafiken till Sverige och Tallin har rätt så långt likadana bestämmelser gällande passagerare i specialgrupper. De allra strängaste bestämmelserna gäller unga: några rederier tillåter på kryssningar under veckoskiften unga under 23 år att resa endast om de har med sig en övervakare som har fyllt 30 år. För ungdomsgrupper krävs också att de har övervakare. Uppgifter om ungdomsgrupper skall ges vid bokningen och ett begränsat antal platser har reserverats för dem.

Andra separat nämnda specialgrupper är sjuka, gravida och handikappade. Sjuka bör av läkaren försäkra sig om att det inte finns något hinder för att resa. I slutet av graviditeten uppmanas kvinnor att helt undvika att resa. När en handikappad eller en rörelsehindrad person planerar sin resa bör begränsningarna som sjöresan ställer och kraven på agerande i en eventuell nödsituation beaktas. Ifall en rörelsehindrad person behöver en annan persons hjälp, bör den rörelsehindrade ta med sig en nödvändig assistent: fartygens besättning räcker inte till för att sköta om passagerare som behöver mycket personlig hjälp.

Personer, vars förmåga att resa är nedsatt p.g.a. någon ovannämnd orsak, skall meddela om detta när resan bokas. För att upprätthålla säkerheten har fartygets befälhavare provningsrätt när det gäller resan och behovet av assistent.

En nationell handikapporganisation har tagit upp situationer där en handikappad persons uppfattning om behovet av hjälp har varit en annan än rederiets eller fartygets befälhavares uppfattning, och att resa utan assistent har förvägrats (Kommentar till rörelsehindrade fartygspassagerares rättigheter 2007). Dylika situationer har uppstått bl.a. för enskilda synskadade passagerare med ledarhund, hörselskadade, rullstolsburna samt handikappgrupper. Det behövs uppenbart klarare spelregler.

Att meddela om ett rörelsehinder är dock i första hand till passagerarens egen fördel: på fartyget kan man då bättre förbereda sig på hur många rörelsehindrade det kommer att finnas ombord och ge passagerarna nödvändiga anvisningar om fartygets ankomst samt uppgifter om tillgänglig service. Arrangemang i sista minuten, missuppfattningar och besvikelser kan undvikas om det finns tillgång till förhandsuppgifter.

5.4 Personalutbildning i tillgänglighetsfrågor

Enligt intervjuer som har gjorts i detta arbete arrangeras det vanligen inte separat någon utbildning som gäller tillgänglighet eller bemötande av rörelsehindrade personer. Frågor angående rörelsehindrade personers säkerhet samt nödsituationer behandlas vid säkerhetsutbildningen enligt ISM-koden. Besättningen på fartyg med över 100 passagerare förutsätts ha denna utbildning. För en del av besättningen i den internationella passagerarfartygstrafiken anordnas föreläsningar om rörelsehindrade passagerare, men inte regelmässigt för dem som arbetar med kundbetjäning. Anvisningar om bemötande av förfrågningar gällande tillgänglighet ges till dem som tar emot bokningar av resor.

En stor del av personalen i den internationella passagerarfartygstrafiken har utbildning inom hotell- och restaurangbranschen och de har utbildats för kundbetjäning. Besättningen på fartyg inom kommersiell trafik skall ha behörighetsbrev som bevisar behörighet att arbeta inom sjötrafik. Besättningen på fartyg med under 100 passagerare ges inte motsvarande säkerhetsutbildning som besättningen på större fartyg. Besättningen har dock under sin arbetshistoria arbetat på fartyg av olika storlekar och därmed åtminstone i något skede av sin karriär deltagit i säkerhetsutbildning.

Enligt intervjuer med rederierna har personalens agerande och deras hjälpsamhet dock i regel fått god kundrespons av rörelsehindrade passagerare. Framförallt på små fartyg, där det kanske förekommer de flesta bristerna i tillgängligheten, är personalen van att göra sitt bästa och att använda sin uppfinningsrikedom för att göra resan angenäm också för rörelsehindrade passagerare. De som arbetar inom skärgårdstrafiken på Åland och på färjorna samt med bokningar av resor har också fått positiv respons av rörelsehindrade kunder för sina tjänster. Eventuella klagomål har vanligen gällt tillgången till service och inte just personalen.

Uppgifter om tillgänglighet och delen som berör instruktioner kunde vid behov inlemmas i besättningens säkerhetsutbildning och i examen för behörighetsbrev. Behovet av utbildning kan å andra sidan, framförallt i turismtrafiken, betraktas i ett ännu vidare perspektiv, där den del som berör rörelsehindrade kunde inlemmas i utbildningen för alla som arbetar inom kundbetjäning (hotell- och restaurangpersonal, försäljningspersonal, resebyråernas personal etc.).

Utbildning av fartygskonstruktörer och inredningsarkitekter som ansvarar för detaljerade lösningar och för funktionen med hänsyn till rörelsehindrade passagerare behövs för att utveckla tillgängligheten på passagerarfartyg. Genomförandet av planerna kräver dessutom omsorgsfullhet och det är därför skäl att fartygsbyggarna är medvetna om avsikten med tillgängliga lösningar och på bästa sätt förverkliga dem.

6. Slutledningar och åtgärdsförslag

6.1 Sammandrag av tillgängligheten på passagerarfartyg

Rörelsehindrade som reser med bil kan använda landsvägsfärjorna samt Skärgårdshavets och Ålands förbindelsefartyg. Med undantag av trafiken på Åland förekommer problem framförallt när det gäller att ta sig till passagerarutrymmena. De flesta fartygen saknar också handikappdimensionerade toaletter. Ålands skärgårdsfärjor har rymliga handikapptoaletter och nästan utan undantag hissar. En del av landsvägfärjornas förbindelseavsnitt är så korta att det inte finns någon särskild passagerarservice på färjorna och behovet att ta sig till passagerarutrymmena är mycket litet. Behovet av toaletter och cafétjänster är större vid färjelägena. Långa resor görs dock till avlägsna öar, framförallt med förbindelsefartygen, varvid det är viktigare att kunna ta sig till passagerarutrymmena. Sjöbussarna och de övriga små fartygen i passagerartrafiken men som inte har möjlighet att transportera bilar utgör ett större problem, eftersom det också kan vara omöjligt att ta sig ombord på dem med rullstol.

Inget fartyg har monitorer för information till personer med nedsatt hörsel. Brister i informationen till personer med nedsatt syn förekommer också, men de akustiska systemen fungerar på alla fartyg. Uppgifter om tillgängligheten på enskilda fartyg har inte sammanställts täckande, varken i skriftlig eller i elektronisk form, utan personalen skall tillhandahålla uppgifterna när resan bokas.

Situationen i insjöarnas linjetrafik är sämre än i trafiken på havsområdena, eftersom fartygsflottan är äldre, fartygen ofta små och byggda av trä, och man på alla fartyg inte kan ta sig ombord med rullstol. Det är också svårare att förbättra tillgängligheten på små fartyg. Förbättring av tillgängligheten kan också inverka på fartygets höjd, vilket kan vara ett problem om det finns låga broar på rutten. Linjetrafiken på insjöarna är oftast till karaktären turismtrafik.

På de internationella passagerarfartygen (de stora färjorna som trafikerar till Sverige, Estland och Tyskland) är tillgänglighetssituationen rätt så bra. Problem förekommer i anslutning till användningen av någon underhållningsservice. Antalet handikapphytter är begränsat och sådana finns endast i en klass. Det finns inget informationssystem för personer med nedsatt hörsel. Kraven från de rörelsehindrades sida gällande assistent har ibland ansetts vara för höga, men fartygsbesättningen är å andra sidan inte dimensionerad för att ta ansvar för personer som behöver intensivare hjälp än normalt.

Tillgänglighetssituationen är allra sämst på fartygen som trafikerar längs kusten och på insjöarna. På en del av fartygen kan man inte ta sig ombord med rullstol, toaletterna är utan undantag för trånga och de fasta möblerna samt trånga gångarna gör det svårare att nå passagerarutrymmena. Utvecklingen av fartygen som kör beställningstrafik baserar sig på frivillighet och åtgärdsförslagen i detta arbete berör inte rederierna som idkar beställningstrafik.

6.2 Utvecklingsbehov

En stor del av tillgänglighetsproblemen i inrikes trafiken gällande passagerarfartygens konstruktion är svåra att lösa. Problemen rättas till i och med nya fartyg, varvid tillgäng-

ligheten kan beaktas redan i planeringsskedet. Tryck på att förnya fartygsflottan finns redan, eftersom en del av fartygen är rätt så gamla. Ifall fartygsflottan förnyas genom att köpa begagnade fartyg kan det hända att tillgänglighetsproblemen kvarstår.

På existerande fartyg är det möjligt att relativt lätt göra små ändringar, exempelvis med flera skyltar och genom kontrastmålning för personer med nedsatt syn samt informationstavlor för personer med nedsatt hörsel. Ramperna och räckena kan också kompletteras på några fartyg. Större ändringar bör göras i samband med omfattande ombyggnad av fartyget. Det blir då fråga om att bygga hissar, utvidga toaletterna och att bygga om passagerarutrymmena så att de är bättre handikappanpassade. Detta kan leda till att fartygets passagerarkapacitet minskar.

En viktig del av lösningen gällande toaletter är att rymliga toaletter byggs vid färjelägena och i terminalerna. Om färjeresan är kort kan det vara en tillräcklig lösning att det finns toaletter vid färjeläget.

De s.k. hårda flytflottorna godkänns i dag som flytredskap på passagerarfartygen. Dessa tas i bruk genom att gripa tag i repet som finns kring flottan. Det kräver starka armar för att kunna hålla fast i repet. Med tanke på tillgängligheten skulle det vara ett bättre alternativ om passagerarfartygen skulle ha gasupplåsta räddningsflottor så att passagerarna kan evakueras på flottan.

Det är nödvändigt att utveckla informationen om tillgänglighet på alla typer av passagerarfartyg. Den nuvarande tillgången till information, som baserar sig på egen aktivitet eller som eventuellt ges vid bokningen av resan, är inte tillräcklig för att planera resan. Bristfällig information kan leda till besvikelser och en besvärlig resa.

Det har uppstått situationer för rörelsehindrade passagerare, där fartygets befälhavare har krävt att en rörelsehindrad person skall resa tillsammans med en assistent, trots att passageraren själv inte har ansett det vara nödvändigt. Detta har lett till konfliktsituationer och klarare spelregler behövs för att sådana situationer skall kunna undvikas.

På fartyg i beställningstrafik förekommer det mest utvecklingsbehov, men möjligheterna att inverka på fartygen som finns till förfogande är å andra sidan begränsade. En sammanställning av uppgifter om tillgängligheten på existerande fartyg samt genom att utarbeta rekommendationer och anvisningar till rederierna så att de på eget initiativ förbättrar tillgängligheten är preliminära åtgärder som kan komma ifråga för att förbättra situationen. Linjetrafiken är dock i en centralare ställning än beställningstrafiken när det gäller möjligheterna att röra sig utan hinder. I och med villkoren vid konkurrensutsättning kan man inverka på tillgängligheten i linjetrafiken, som samhället understöder.

6.3 Verkställande av tillgänglighetsstrategin

Styrgruppen föreslår följande åtgärder för att förverkliga kommunikationsministeriets tillgänglighetsstrategi i passagerarfartygstrafiken i Finland. Med åtgärderna eftersträvas lösningar på en realistisk nivå på de problem som har tagits upp. Utgångspunkten för åtgärderna är att kraven i direktiv 2003/24/EG verkställs för olika fartygstyper så som det har presenterats i kapitel 4.3. Direktivet är utgångspunkt när den fysiska tillgänglig-

heten förverkligas på passagerarfartygen och för respektive föreskrifter. Planen för att verkställa direktivet har behandlats mera ingående i bilaga 1.

Sjöfartsverket och kommunikationsministeriet ansvarar till separat överenskomna delar för verkställandet av åtgärderna som har presenterats här och för uppföljningen av genomförandet.

Åtgärdsförslag för förverkligandet av tillgänglighetsstrategin

Verkställande av fysisk tillgänglighet på fartygen

- Styrgruppen anser att bestämmelserna om sjötrafik, som utfärdas med stöd av direktiv 2003/24/EG, bör utsträckas att också gälla insjötrafiken, den internationella sjötrafiken samt till tillämpade delar existerande passagerarfartyg under 24 meter.
- Uppfyllandet av kraven på tillgänglighet kan tryggas genom att utsätta en tidsfrist för ombyggnadsarbetena. Utan tidsfrist kan genomförandet av tillgänglighet ta tiotals år. En tidsfrist kan kräva att det samtidigt finns ett understödssystem för ombyggnad, så att de ekonomiska följderna inte blir oskäligen. Om en tidsfrist ställs anser styrgruppen att den måste vara tillräckligt lång, 10-20 år.
- Emedan utvecklingen av fartygens fysiska tillgänglighet är förknippad med betydande ombyggnad av existerande fartyg bör det kompletteras med rekommendationer och anvisningar åtminstone gällande mindre tillgänglighetsinvesteringar som inte är beroende av ombyggnad (exempelvis ramper, räcken, kontrastmålning, informationsmonitorer etc.). Dessa åtgärder kan vidtas till rimliga kostnader när fartyget är i docka.
- Styrgruppen föreslår att rederierna bör anpassa utbudet på handikapphytter enligt efterfrågan. Standardhytterna bör också göras tillgängligare än idag.
- Branschens aktörer bör informeras om föreskrifterna och rekommendationerna.

Utvecklingen av fartygsbesättningens tillgänglighetsutbildning

- Fartygsbesättningens utbildning skall enligt förslaget kompletteras till den del den berör service samt bemötande av rörelsehindrade passagerare (bl.a. rullstolar). Styrgruppen föreslår att saken framläggs för utbildningskommittén för sjöfart, som undervisningsministeriet har tillsatt.
- Styrgruppen föreslår att Sjöfartsverkets inspektörer uppmanas att ta upp tillgänglighet i auditeringsprogrammet för säkerhetsledning samt att eventuellt komplettera auditeringsprogrammet med tillgänglighet som ett eget tema.
- Styrgruppen föreslår att tillgänglighet också behandlas vid hälsovårdssektorns utbildning av befäl, som anordnas vart femte år.
- Styrgruppen föreslår att rederiföreningarna kunde anordna korta skolningstillfällen i samband med sin övriga verksamhet. Material, som har producerats i forskningsprogrammet Elsa, om ett tillgängligt transportsystem kan användas vid skolningstillfällena.
- Rederierna föreslås utse en person som ansvarar för tillgänglighet, och som kan svara på förfrågningar om tillgänglighet och tar initiativ till utveckling av tillgänglighet. Personer som ansvarar för tillgänglighet kan alternativt utses för vart och ett fartyg.

- Utbildning i tillgänglighet behövs också på varven och i dockorna, för fartygs-konstruerare och för inredningsarkitekter, så att nya och ombyggda fartyg fyller kraven på tillgänglighet.

Passagerarnas jämlika rättigheter

- Rederierna och handikapporganisationerna bör inleda en dialog för att på ett allmänt godtagbart sätt definiera rörelsehindrade personers behov av assistent. Trots att fartygets befälhavare i sista hand har rätt att bestämma om passagerare som tas med på resan, bör rörelsehindrade personer delges beslutets motiveringar. Gemensamt överenskomna riktlinjer gör det också i oklara fall lättare för fartygets befälhavare att fatta beslut. Information om kraven gällande assistent skall lätt kunna läsas elektroniskt eller i tryckt form när resan planeras. Kommunikationsministeriet kan vid behov fungera som initiativtagare för att inleda dialogen mellan rederiernas och handikapporganisationernas representanter.

Ytterligare information om tillgänglighet i sjötrafiken

- Stygruppen anser att informationen skall utvecklas. Uppgifter om tillgängligheten på passagerarfartygen och deras tjänster bör finnas lättare och mera täckande till förfogande på Internet och på tryckt informationsmaterial. (se exempelvis i Sverige: <http://www.waxholmsbolaget.se/>)
- Uppgifter om tillgänglighet, när det gäller passagerartrafik (förbindelsefartyg och landsvägsfärjor) som staten beställer, bör sammanställas i en broschyr och i tidtabellsinformationen på Internet. Den som beställer trafiken skulle ansvara för tillgången till uppgifter.
- Privata rederier bör spurras till att informera om rörelsehindrade personers möjligheter att resa, även då fartygen inte har bra tillgänglighet, men då det med små arrangemang ändå är möjligt att resa.

Tidtabell

Kraven på de nya fartygens fysiska tillgänglighet är redan i kraft med stöd av förordningen 1028/2005. Sjöfartsverket bereder noggrannare bestämmelser för existerande fartyg och för att utvidga kravens tillämpningsområde till att gälla insjöar och internationell trafik, samtidigt som beredningen av fartygssäkerhetslagen pågår. Sjöfartsverkets bestämmelser skulle ges med stöd av ifrågavarande lag. Avsikten är att år 2008 avge en regeringsproposition om lagen

Finansieringsalternativ

I Finland har tillsvidare inte planerats statsstöd för särskilda åtgärder som förbättrar tillgängligheten. Rederierna måste sålunda själva finansiera åtgärderna, liksom övriga ombyggnader och investeringar som hör till rederiverksamheten.

Risker

När åtgärderna har planerats har man å ena sidan strävat efter att säkra större tillgänglighet i passagerarfartygstrafiken, å andra sidan att hålla kostnaderna som uppstår när tillgängligheten förbättras på en rimlig nivå, framförallt när det gäller små rederier.

I arbetet dryftades möjligheten att ställa en tidsfrist för genomförandet av tillgänglighet. En tidsfrist för ombyggnadsarbetena ansågs å ena sidan garantera genomförandet av

tillgänglighet, men å andra sidan kunde tidsfristen ekonomiskt försvåra små rederiers verksamhet om investeringskostnaderna blir höga.

Vid diskussioner med passagerarfartygsföreningen har det uttryckts rädsla för att genomförandet av tillgänglighetskraven i värsta fall kan leda till att verksamheten vid vissa rederier upphör, ifall ombyggnaden av fartygen visar sig vara mycket dyr och till och med omöjlig att genomföra. (intervju med Esa Vainio och Juha Nyberg). För alla aktörer är det inte ekonomiskt möjligt att anskaffa nya fartyg. De egenskaper som tillgängligheten kräver anses dock inte vara av avgörande betydelse när det gäller priset på nya fartyg. De övriga kraven i fartygssäkerhetslagen, som för närvarande bereds, anses vara en betydligt mer betydande faktor än exempelvis investeringarna i anslutning till säkerhet och kapacitet. Efterfrågan när fartygsflottan förnyas riktas därför eventuellt till begagnade fartyg, på vilka direktivet för existerande fartyg tillämpas.

Tillgängligheten förbättras således eventuellt rätt så långsamt i sjötrafiken i Finland. Särskilt när de gäller små åtgärder bör rederierna spöras till att på egen hand och att frivilligt vidta åtgärderna. Tillgänglighetens värde vid marknadsföring till äldre personer och en större andel passagerare som drar nytta av tillgängligheten, kunde vara ett incitament.

I trafiken som staten och kommunerna beställer (vägfärjor, förbindelsefartyg och Sveaborgsfärjorna) överförs kostnaderna för ombyggnad och anskaffning av nya fartyg i sista hand via beställningspriserna på statsmakten. Behovet av tilläggsfinansiering riktas inte då till understöd för ombyggnad utan till köptrafik. Tillgänglighetskraven bör dock inom en viss tid inlemmas i villkoren vid konkurrensutsättning, så att den gamla fartygsflottan, som är i dåligt skick, inte har konkurrensförmån i anbudsgivningen.

Källor

Anpassning av passagerarfartyg med hänsyn till personer med funktionshinder. 2005. Sjöfartsverket.

Förordningen 1307/199 om säkerhet på vissa passagerarfartyg som används på inrikes resor (1307/1999).

Europeiska unionens råds direktiv 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg, utfärdat 17 mars 1998.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/24/EG av den 14 april 2003 om ändring av rådets direktiv 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg.

Handbok för statsbidrag till vissa kollektivtrafikanläggningar. 2004. Vägverket.

”Hälsotillstånd, graviditet, rörelsehinder”; Eckerö Lines internetsidor
http://www.eckeroline.fi/fi/document.aspx?docID=1440#a_terveys

”Hälsotillstånd, graviditet och handikapp”; Silja Lines internetsidor
<http://www.tallinksilja.com/fi/mainMenu/usefulInformation/health.htm>

Kotimaan henkilöliikenne alueittain ja liikennelajeittain vuonna 2005. Merenkulkulaitoksen tilastot.

Kotimaan matkustaja-alusliikenteen turvallisuus. 2006. Turvallisuusselvitys. S 2/2004 M Onnettomuustutkintakeskus. Helsinki 2006.

Kommunikationsministeriets förordning om landsvägsfärjor (20/2006).

Mot ett tillgängligt transportsystem. Kommunikationsministeriet tillgänglighetsstrategi. Program och strategier 2/2003.

Recommendation on the design and operation of passenger ships to respond to elderly and disabled persons' needs. IMO MSc/Circ.735 (24.6.1996).

”Rörelsehindrade, syn- och hörselskadade passagerare” Linda Lines internetsidor
<http://www.lindaliini.ee/index.php?main=187&sess=69c80d8e68951f8c0c47f519b1af8640>

”Rörelsehindrade passagerare” Viking Lines internetsidor
<http://www.vikingline.fi/hyvatietaa/liikuntarajoitteiset.asp>

”Rörelsehindrade, syn- och hörselskadade passagerare”; Nordic Jet Lines internetsidor
http://www.njl.fi/good_to_know/matkaehdot

Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om anpassning av passagerarfartyg med hänsyn till personer med funktionshinder. Sjöfartsverkets författningssamling (SJÖFS) 2004:25.

Sjöfartsverkets kungörelse med föreskrifter om handikappanpassning av passagerarfartyg. Sjöfartsverkets författningssamling (SJÖFS) 1992:10.

Statsrådets förordning 1028/2005 om säkerhet på vissa passagerarfartyg som används på inrikes resor

Suomen kuvitettu Laivaluettelo 2004. Judicor Oy.

Suomenlahden ja sisävesistöjen saaristoliikenteen kehittäminen. 2005. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 74/2005.

The design of large passenger ships and passenger infrastructure: Guidance on meeting the needs of disabled people. 2000. Disabled Persons Transport Advisory Committee DPTAC.

Tiehallinto (2006): Lautat. www.tiehallinto.fi/servlet/page?_pageid=71&_dad=julia&_schema=PORTAL30&menu=5203&_pageid=71&linkki=1027&julkaisu=556&kieli=fi&julkaisu=556&julkaisu=611, 26.10.2006)

Tieliikelaitos (2006): Lauttapalvelut. <http://www.tieliikelaitos.fi/palvelut/lauttaliikenne>, 26.10.2006

Vammaiset vesille. Ohjeita pienten matkustaja-alusten, huviveneiden sekä venesatamien soveltamisesta vammaiskäyttöön. 1993. Suomen invalidien urheiluliitto. Julkaisuja 1/93.

Ålandstrafikens statistik från år 2003.

Intervjuer

Destia/Vägaffärsverket Färjerederiet, Timo Mäkelä, Åbo 1.11.2006

Finstaship Rederiaffärsverket, Kai Lindström, Åbo 1.11.2006

Houtskär kommuns socialsekreterare Leif Blom, telefonintervju 09.11.2006

Passagerarfartygsföreningen, Juha Nyberg, telefonintervju 13.12.2006

Sjöfartsverket, Kari Höglund, intervjusvaren per e-post 22.11.2006

Neptun Juridica Co. Ltd., Ralf-Erik Lindström ja Silja Oy Ab, Tuomas Nylund, Esbo 21.12.2006

(Svenska) Sjöfartsverket, Björn Waldenström, telefonintervju 8.11.2006

Sunlines, Esa Vainio, Helsingfors 2.11.2006

Suomenlinnan Liikenne Oy, Jorma Salopelto, Helsingfors 25.10.2006

Vägförvaltningen, Timo Laaksonen, telefonintervju 9.11.2006

Ålands Landskapsregering, Göran Holmberg, Helsingfors 17.11.2006

Handikapporganisationerna och handikapprådet, kommentarer och kontakter

Invalidiliitto ry. Vesiliikenteen esteettömyysongelmat. Komentar 27.11.2006. Harri Leivo.

Kuulonhuoltoliitto ry. 1.4.2007. Eeva Härkönen

Kuurojen Liitto ry. E-post och PM ”Memorandum from the meeting of an informal working group on deaf people travelling by ship or ferry”. 22.1.2007. Jari Heiskanen.

Kynnys ry. E-post 29.1.2007. Olli Nordberg och Nina Kilpelä.

Valtakunnallinen vammaisneuvosto. Kommentarer till rapportutkastet 25.1.2007. Kalle Könkkölä och Sari Loijas.

Valtakunnallisen vammaisneuvoston kommentti ”Liikuntarajoitteisten merimatrustajien oikeudet”. Sari Loijas ja Tuula Tamminen. (Saatu Topi Sireniltä liikenne- ja viestintäministeriöstä.)

Diskussion per telefon i november 2006 med Martti Möttölä (Näkövammaisten keskusliitto) och Tiina Kivisaari (Kuulonhuoltoliitto).

Joni Huopana, kommentarer per e-post i januari-februari 2007.

Övriga som har gett kommentarer till rapportutkastet

Suomenlinnan liikenne Oy, Jorma Salopelto 21.3.2007

Passagerarfartygsföreningen i Finland, Juha Nyberg 2.4.2007

Tallink Silja Oy/Neptun Juridica, Ralf-Erik Lindström 28.3.2007

Vägförvaltningen, Timo Laaksonen 31.3.2007

Ålands Landskapsregering, Göran Holmberg, Helsinki 17.11.2006

Ålands Redarförening r.f. Bernt Bergman 4.4.2007

BILAGA 1. Nationell handlingsplan för tillämpande av riktlinjerna som avses i direktiv 2003/24/EG artikel 6b

Bakgrund

Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/24/EG om ändring av rådets direktiv 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg, har utfärdats 14.4.2003. Direktiv 98/18/EG har ändrats beträffande tillgängligheten genom att komplettera det med säkerhetskrav för personer med nedsatt rörlighet (direktiv 2003/24/EG, artikel 6b), med en definition av person med nedsatt rörlighet samt med en separat bilaga till direktivet ”Riktlinjer för säkerhetskrav för passagerarfartyg och höghastighetsfartyg när det gäller personer med nedsatt rörlighet”. När dess riktlinjer tillämpas skall medlemsstaterna dessutom följa IMO:s cirkulär MSC/Circ. 735 ”Recommendation on the design and operation of passenger ships to respond to elderly and disabled persons’ needs” av den 24 juni 1996 (bilaga 4). Direktivet berör passagerarfartyg i inrikestrafik på medlemsstaternas havsområden inom EU.

Enligt direktivet skall medlemsstaterna:

- se till att nödvändiga åtgärder vidtas för att passagerare med nedsatt rörlighet skall kunna ta sig ombord under säkra former på alla *nya* passagerarfartyg i klasserna A, B, C och D och på höghastighetspassagerarfartyg som används för allmänna transporter samt på *existerande passagerarfartyg som är certifierade för fler än 400 passagerare*. Medlemsstaterna skall dessutom rapportera till kommissionen om hur säkerhetskraven har uppfyllts.
- samarbeta och samråda med organisationer som företräder personer med nedsatt rörlighet när det gäller genomförandet av ovannämnda riktlinjer.
- när det gäller ombyggnaden av *existerande* passagerarfartyg i klasserna A, B, C och D och höghastighetspassagerarfartyg tillämpa ovannämnda riktlinjer i den mån det är *rimligt och praktiskt möjligt i ekonomiskt hänseende*, samt utarbeta en nationell handlingsplan för hur riktlinjerna skall tillämpas på sådana fartyg.

Ovannämnda direktiv, 2003/24/EG, har för nya fartyg verkställts i Finland genom statsrådets förordning (1028/2005) 15.12.2005 gällande ändring av förordningen om säkerheten på vissa passagerarfartyg som används på inrikes resor.

Denna handlingsplan berör verkställandet av direktivet på existerande fartyg.

Handlingsplan för verkställande av direktiv 2003/24/EG artikel 6b på existerande fartyg i Finland

Kommunikationsministeriet har låtit utarbeta utredningen ”Tillgänglighet i passagerarfartygstrafiken” för att bereda verkställandet av direktivet. I samma arbete har rekommendationer getts om verkställandet av den tidigare formulerade, nationella tillgänglighetsstrategin i sjötrafiken.

I uppdraget ingick att utreda tillgänglighetens nuläge i passagerarfartygstrafiken i Finland. Av det centrala resultatet framgår att det på havsområdena i Finland finns relativt lite sådan allmän inrikes passagerarfartygstrafik som avses i direktivet. En del av de fartyg som sköter dylik trafik blir dessutom på grund av storleken eller åldern utanför direktivets tillämpningsområde. Omfattande investeringar för att förbättra tillgänglighe-

ten innebär stora kostnader på små fartyg och är ibland till och med omöjliga med tanke på konstruktionen.

I dag hör 33 fartyg i allmän linjetrafik till direktivets tillämpningsområde. Nästan alla har möjlighet att transportera bilar och i och med det kan man utan hinder ta sig till bildäcket. Förbindelseavsnitten som trafikeras är rätt så korta och passagerarna sitter under resan oftast i bilen. Passagerarutrymmena kan vanligen inte nås utan hinder, fartygen saknar handikapptoaletter och alarmsystem för personer med nedsatt hörsel. Rörelsehindrade passagerare kan i regel resa med dess fartyg, men det förekommer brister i tillgängligheten till service och passagerarkomfort. Fartygen fyller inte heller de krav som ställs i direktivet.

Det finns vissa tryck på att förnya fartygsflottan. Ifall flottan förnyas med nybyggda fartyg uppstår det inga problem i tillgängligheten, eftersom nya fartyg enligt förordningen 1028/2005 skall fylla tillgänglighetskraven. Om fartygsflottan förnyas genom anskaffning av begagnade fartyg blir tillgängligheten på fartygen nödvändigtvis inte bättre än idag. Fartygssäkerhetslagen, som för närvarande bereds, torde inverka på hur efterfrågan fördelar sig på nya eller begagnade fartyg.

Tillämpningsområde och undantag

Direktiv 2003/24/EG, artikel 6b gäller för passagerarfartyg som kör inrikes allmän trafik på havsområdena. Artikel 6b, punkt 1 berör fartyg som kölsträckts eller är på motsvarande byggnadsstadium den 1 oktober 2004 eller senare. Enligt artikel 6b, punkt 3 "När det gäller ombyggnad av passagerarfartyg i klasserna A, B, C och D och höghastighetspassagerarfartyg som används för allmänna transporter och som kölsträckts eller befinner sig på motsvarande byggnadsstadium före den 1 oktober 2004, skall medlemsstaterna tillämpa riktlinjerna i bilaga III, i den mån det är rimligt och praktiskt möjligt i ekonomiskt hänseende."

Ovannämnda direktiv 2003/24/EG har utfärdats för att ändra direktiv 98/18/EG, där det bestäms följande om tillämpningsområdet:

Artikel 3 "Tillämpningsområde" punkt 1:

Detta direktiv gäller för:

- a) nya passagerarfartyg,
 - b) existerande passagerarfartyg med en längd av 24 m och däröver,
 - c) höghastighetspassagerarfartyg,
- oberoende av vilken flagg de för, när de används på inrikes resor.

Artikel 3, punkt 2: direktivet gäller inte för

a) passagerarfartyg som är

- örlogsfartyg och trupptransportfartyg,
- fartyg som inte drivs mekaniskt,
- fartyg som är byggda av andra material än stål eller likvärdigt och som inte omfattas av normerna för höghastighetsfartyg (Resolution MSC 36(63)) eller dynamiskt uppburna fartyg (DSC) (Resolution A.373(X)),
- träfartyg av primitiv konstruktion,
- ursprungliga historiska passagerarfartyg konstruerade före 1965 och kopior av sådana, företrädesvis byggda i de ursprungliga materialen,
- fritidsfartyg om de inte har eller kommer att ha en besättning och medför fler än tolv passagerare för affärsmässiga syften,

- fartyg som uteslutande används i hamnområden,
- b) höghastighetspassagerarfartyg som är
 - örlogsfartyg och trupptransportfartyg,
 - fritidsfartyg om de inte har eller kommer att ha en besättning och medför fler än tolv passagerare för affärsmässiga syften,
 - fartyg som uteslutande används i hamnområden

Artikel 7 ”Ytterligare säkerhetskrav, motsvarigheter, undantag och skyddsåtgärder” punkt 3. Undantag:

Under förutsättning att det inte leder till en lägre säkerhetsnivå, och under iakttagande av förfarandet i punkt 4, får en medlemsstat anta bestämmelser i vilka fartyg undantas från vissa särskilda krav i detta direktiv för inrikes resor som skall genomföras i den staten, inbegripet fartområden i skärgård som är skyddade från påverkan av öppet hav under vissa driftförhållanden, som t.ex. lägre signifikant våghöjd, begränsad tid på året, resor som endast utförs dagtid eller vid lämpliga klimat- eller väderleksförhållanden, resor av begränsad varaktighet eller närhet till räddningstjänst.

Sjöfartsverket kan således p.g.a. kort resa eller av annan särskild orsak bevilja befrielser eller i enskilda fall undantag från gällande bestämmelser. (Förordning om säkerheten på vissa passagerarfartyg som används på inrikes resor 18 och 19 §; Sjöfartsverkets föreskrift om säkerheten på vissa passagerarfartyg som används på inrikes resor.)

Det egentliga verkställandet av direktivet sker enligt de principer som framläggs i denna handlingsplan, med stöd av noggrannare bestämmelser som Sjöfartsverket bereder. Bestämmelserna utfärdas på basis av fartygssäkerhetslagen, som är under beredning, och tidpunkten för genomförandet av bestämmelserna beror på när lagen träder i kraft. Sjöfartsverket kan också ge mera detaljerade anvisningar om genomförandet bestämmelserna.

Bestämmelserna kräver att i samband med ombyggnad av existerande passagerarfartyg skall också de delar av fartyget som ändras göras tillgängliga i enlighet med bilaga III till de allmänna bestämmelserna i direktiv 2003/24/EG, artikel 6b.

Om fartyget är certifierat för 100 passagerare eller fler och på fartyget görs en omfattande ombyggnad skall specialbestämmelserna i bilaga 4 (IMO:s cirkulär MSC/Circ. 735) tillämpas på de delar av fartyget som är föremål för ombyggnad.

Finland har tillsvidare inte planerat bevilja understöd för investeringar som berör tillgänglighet.

Åtgärdsförslagen i den nationella tillgänglighetsstrategin kompletterar verkställandet av direktivet.

Nationell tillgänglighetsstrategi

Den nationella tillgänglighetsstrategin för sjötrafik verkställs i Finland samtidigt med kraven enligt direktiv 2003/24/EG på existerande passagerarfartyg. I utredningsarbetet som nämndes i början ingår förutom denna nationella handlingsplan också konkreta rekommendationer om verkställandet av tillgänglighetsstrategin. Åtgärdsförslagen grundar sig beträffande fartygens fysiska tillgänglighet på de krav som ställs i direktiv 2003/24/EG. Kraven tillämpas på basis av åtgärdsförslagen delvis också på de fartyg

som blir utanför direktivets tillämpningsområde. Åtgärdsförslag har dessutom getts för att tillgodose passagerarnas jämlika rättigheter, fartygsbesättningen har utbildats i tillgänglighetsfrågor och informationsspridningen om tillgängligheten i sjötrafiken har utvecklats. Åtgärdsförslagen berör all passagerarfartygstrafik i Finland och kompletterar för sin del verkställandet av direktiv 2003/24/EG.

Växelverkan mellan handikapporganisationerna och rederierna

Olika handikapporganisationers åsikter har i flera skeden hörts om tillgänglighetssituationen i sjötrafiken när direktivet och verkställandet av det har beretts. Kynnys ry, Hørselvårdsförbundet, Finlands Dövas förbund r.f., Synskadades centralförbund r.f, Invalidförbundet r.f. samt Nationella handikappförbundet, som är ett samarbetsorgan mellan handikapporganisationerna och myndigheterna, har hörts i arbetet. Man har också bitt om Reumaförbundet i Finland r.f:s kommentarer. Rapporten skickades dessutom i slutskedet via Nationella handikappförbundet på remiss till olika handikapporganisationer.

Handikapporganisationernas kommentarer berörde mestadels dimensioneringar som nämns i direktivet för att förverkliga tillgängligheten, hjälpmedel som gör det lättare för personer med sensoriska funktionshinder att klara sig, kraven på assistent samt möjligheterna att resa med stora fartyg i internationell trafik. När linjerna drogs upp för detta arbete höll man sig till dimensioneringsanvisningarna i direktivet och dess bilagor. Organisationerna önskade också mer satsningar på fortbildningen av passagerarfartygens besättning samt på tillgången till uppgifter om fartygens tillgänglighet. Handikapporganisationernas kommentarer har beaktats i åtgärdsförslagen som berör den nationella tillgänglighetsstrategin, till den del de inte berör direktivets 2003/24/EG tillämpningsområde.

I arbetet intervjuades representanter för olika rederier samt för Passagerarfartygsföreningen i Finland r.f. Man bad om deras uppgifter om genomförandet av tillgängligheten på fartygen i dag samt om deras synpunkter på hur verkställandet av direktivet inverkar på deras verksamhet. Rapportutkastet skickades dessutom på remiss bl.a. till rederiföreningarna.

När utredningen Tillgänglighet i passagerarfartygstrafiken är färdig anordnas ett informationsmöte för handikapporganisationerna och för andra intresserade. Verkställandet av såväl den nationella tillgänglighetsstrategin som direktiv 2003/24/EG behandlas i utredningen och på informationsmötet. Samarbetet och växelverkan olika parter emellan fortsätter.

BILAGA 2. Definitioner

Allmänna definitioner

Med inrikes resa avses en resa på finskt sjöområde från en finsk hamn till en annan finsk hamn eller tillbaka till samma finska hamn.

Med passagerarfartyg avses ett fartyg som medför fler än tolv passagerare.

Med ett nytt passagerarfartyg avses ett fartyg som har kölsträckts eller har varit på motsvarande byggnadsstadium den 1 oktober 2004 eller senare.

Med ett existerande passagerarfartyg avses ett fartyg som har kölsträckts eller har varit på motsvarande byggnadsstadium för den 1 oktober 2004.

Med ett höghastighetspassagerarfartyg ett höghastighetsfartyg som motsvarar definitionen i regel 1 i kapitel X i 1974 års SOLAS -konvention och som medför fler än tolv passagerare; som höghastighetspassagerarfartyg betraktas inte passagerarfartyg av klass B, C eller D som används på inrikes resor, om de har ett displacement som motsvarar en vattenlinje som är mindre än 500 m³ och deras maximihastighet, enligt definitionen i punkt 1.4.30 i koden för höghastighetsfartyg, understiger 20 knop.

Personer med nedsatt rörlighet: alla personer som har särskilda problem att använda allmänna transportmedel, inbegripet äldre, personer med funktionshinder, personer med sensoriska funktionshinder och rullstolsburna, gravida, och personer som reser i sällskap med små barn.

Med betydande ombyggnad avses ändring av fartygets huvudmått kapacitetsökning eller ökad livsläng. Förlängning av fartyget, ändring av fraktdäcket till passagerarutrymmen eller reparation av passagerarutrymmena är exempel på betydande ombyggnad.

Fartyg i linjetrafik trafikerar mellan två platser enligt en på förhand bestämd tidtabell.

non-SOLAS -direktivet är rådets direktiv 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg.

Med 1974 års SOLAS -konvention avses 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981), i dess lydelse av den 17 mars 1998.

Passagerarfartygens klasser

Passagerarfartyg indelas i följande klasser beroende på vilket sjöområde de trafikerar:

1) *klass A* avser passagerarfartyg som används på inrikes resor och som får användas också utanför det område som trafikerar av fartyg i klasserna B, C och D;

2) *klass B* avser passagerarfartyg som används på sådana inrikes resor, också inom det område som trafikerar av fartyg i klasserna C och D, under vilka inrikes resor fartyget aldrig befinner sig mer än 20 nautiska mil, vid medelvattenstånd, från en strandlinje där nödställda kan ta sig i land;

3) *klass C* avser passagerarfartyg som används på sådana inrikes resor, också inom det område som trafikeras av fartyg i klass D, på sjöområden där sannolikheten för en signifikant våghöjd som överstiger 2,5 meter är mindre än 10 procent, under en ettårsperiod för åretruntrafik, eller under en särskild begränsad period av året för trafik uteslutande under en sådan period, och där fartyget aldrig befinner sig mer än 15 nautiska mil från en skyddad plats eller mer än 5 nautiska mil, vid medelvattenstånd, från en strandlinje där nödställda kan ta sig i land;

4) *klass D* avser passagerarfartyg som används på sådana inrikes resor på sjöområden där sannolikheten för en signifikant våghöjd som överstiger 1,5 meter är mindre än 10 procent, under en ettårsperiod för åretruntrafik, eller under en särskild begränsad period av året för trafik uteslutande under en sådan period, och där fartyget aldrig befinner sig mer än 6 nautiska mil från en skyddad plats eller mer än 3 nautiska mil, vid medelvattenstånd, från en strandlinje där nödställda kan ta sig i land.

Sjöfartsverket meddelar närmare föreskrifter om gränserna för de sjöområden inom vilka de olika fartygsklasserna får bedriva trafik.

BILAGA 3. Riktlinjer för säkerhetskrav för passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg när det gäller personer med nedsatt rörlighet

(enligt artikel 6b)

1. Embarkering

Fartygen bör vara byggda och utrustade på ett sådant sätt att en person med nedsatt rörlighet kan stiga ombord och gå i land på ett enkelt och säkert sätt, och kan förflytta sig mellan däcken, antingen på egen hand eller med hjälp av ramper, hissar eller lyftanordningar. Anvisningar om fartygets tillgänglighet bör anslås vid alla ingångar och på andra lämpliga platser ombord på hela fartyget, så att en person med nedsatt rörlighet hittar rätt ingång.

2. Skyltar

De skyltar som finns ombord på ett fartyg till hjälp för passagerarna bör vara lättillgängliga och lätta att läsa för personer med nedsatt rörlighet (inklusive personer med sensoriska funktionshinder) och vara placerade på strategiska platser.

3. Kommunikation av meddelanden

Operatören bör ha möjlighet att ombord på fartyget kunna tillhandahålla visuella och verbala meddelanden om t.ex. förseningar, tidtabellsändringar och de tjänster som finns att tillgå ombord till personer med olika former av nedsatt rörlighet.

4. Alarm

Alarmsystem och signalknappar måste vara utformade så att de lätt kan nås av och varna alla personer med nedsatt rörlighet, inklusive personer med sensoriska funktionshinder och personer med nedsatt inlärningsförmåga.

5. Ytterligare krav för att garantera rörligheten inne i fartyget

Ledstänger, gångar, passager, dörröppningar och dörrar skall vara konstruerade så att de passar rullstolsburna. Hissar, bildäck, passagerarutrymmen, bostadsutrymmen och tvätt-rum skall vara konstruerade så att de på ett rimligt och proportionerligt sätt är tillgängliga för personer med nedsatt rörlighet.

BILAGA 4. Särskilda bestämmelser om nya passagerarfartygs konstruktion och drift för att de skall svara mot äldre och funktionshindrade personers behov.

(Källa: IMO:s cirkulär MSC/Circ. 735 av den 24 juni 1996 "Recommendation on the design and operation of passenger ships to respond to elderly and disabled persons' needs")

Fartygets tillgänglighet

Fartyget skall vara konstruerat och utrustat på ett sådant sätt att personer med funktionshinder kan gå ombord och iland enkelt och säkert, antingen utan hjälp/hjälpmedel eller med hjälp av ramper, hissar eller lyftbord. Lutningen av obemannad ramp avsedd för rullstol får inte överstiga 1:20. Minst en av fartygets ingångar skall göras tillgänglig för personer med funktionshinder. Ingången skall vara fri från trappor och trappsteg och vara markerad med den internationella symbolen för respektive anordning avsedd för personer med funktionshinder. Hänvisningar till denna ingång skall placeras vid fartygets övriga ingångar samt på andra lämpliga ställen ombord i hela fartyget.

Bilparkering ombord

Speciella parkeringsrutor, där det är möjligt för en rullstolsburen person att ta sig ur bilen, skall finnas på en bilfärja. Antalet sådana rutor tillåts variera i antal efter behovet. Sådana parkeringsrutor får också användas av personer med funktionshinder men som inte använder rullstol. Passagen från parkeringsrutan till passagerarutrymmena skall vara fri från hinder.

Hissar

Minst en hiss skall finnas mellan bildäcket och ett däck som utan hinder ger tillgång till allmänna utrymmen, hytter och toaletter. Hissens golv skall ha en yta som är minst 100 cm bred och 140 cm djup. Hissen skall ha automatiska dörrar med en fri öppning av minst 90 cm. Ett räcke skall finnas på tre sidor, 90-100 cm över golvet. Hissens manöverknappar skall placeras cirka 90-100 cm över golvet och minst 50 cm från hörn. Ett handtag skall placeras nära knapparna. Ett fällbart säte skall finnas i ett läge varifrån man kan nå manöverknapparna. Hissgolv och golvet utanför hissen skall vara i nivå. Den fria ytan framför hissen skall vara i nivå och minst 150 x 150 cm. Rulltrappor får inte ersätta hissar.

Tryckknapparna på kontrollpanelen skall ha en diameter av minst 2 cm och ha inbyggd belysning. De får inte vara s.k. touchknappar. Färgen på knapparna skall kontrastera kraftigt med panelens färg. Tryckknappar för nödstopp och larm skall ha en form som skiljer sig från övriga tryckknappar i hissen. Knappen för nödstopp skall vara röd och för larm gul. Markeringen på knappen skall anges med stora bokstäver i relief.

Passagerarutrymmen

Dörröppning till utrymme för passagerare skall vara tillräckligt bred, minst 80 cm fri passage, för att tillåta en rullstol att passera obehindrat. Dörrar skall öppnas automatiskt eller hållas öppna där detta inte står i konflikt med säkerhetsbestämmelserna. Hinder i form av trösklar etc. skall undvikas i passagerarutrymmen och i övriga elimineras, t.ex. genom ramper eller fällbara eller indragningsbara trösklar. Trösklar som krävs enligt tillämpliga fribordsbestämmelser eller andra säkerhetsbestämmelser får inte avlägnas. Ramper och trösklar skall markeras med kontrasterande färg.

Trappor skall konstrueras så att de kan användas av personer med funktionshinder. Trappor får inte vara branta och stegen skall vara slutna. Trappstegen skall utformas för optimal säkerhet vad gäller höjd, djup, färgsättning, belysning och halkskydd. Med hänsyn till äldre personer och personer med nedsatt syn skall framkanten på varje steg ha en kontrasterande, ljus färgsättning (cirka 25 mm bred på både den horisontella och den vertikala delen). Handräcke skall vara rundformat med en diameter om 40-50 mm i greppvänligt material i kontrasterande färg. Handräcke skall finnas på båda sidor och skall sträcka sig 300 mm förbi översta resp. nedersta trappsteget. Räcknet skall vara monterat 850 mm ovanför trappsteget. Det skall vara minst 45 mm fritt avstånd mellan räcknet och väggen. Taktila varningsmarkeringar (beröringsmarkeringar) skall finnas i båda ändrar av varje trappsektion.

För var 100:e passagerare som fartyget får medföra skall minst en plats reserveras för rullstol så att en person kan resa i rullstol tillsammans med andra passagerare. Det skall vara möjligt att säkra rullstolen.

Minst 4 % av sittplatserna för passagerare skall vara anpassade och avsedda för personer med funktionshinder. Dessa platser skall ha tillräckligt med fri yta och vara försedda med lämpligt handtag så att funktionshindrade kan få stöd för att sätta sig eller resa sig. Handtagen skall vara kontrastmålade. Om den fria ytan framför en sittplats inte är tillräcklig för en person med stelt ben, skall det vara möjligt att fälla eller ta bort sitsen mitt emot. Om sittplatserna anordnas i rader skall armstöd, som kan tänkas utgöra ett hinder för en funktionshindrad person, kunna vikas bort. Sittplatserna för äldre och funktionshindrade skall vara placerade nära evakueringsgångar och toaletter.

Korridorer och ledstänger

Det skall finnas tillräckliga utrymmen ombord så att personer med funktionshinder kan röra sig fritt, särskilt då fartyget gör längre resor. Det skall finnas ledstänger 90 cm över golvet, helst längs båda sidor av en korridor. Stångens profil skall vara utan kanter och ha en diameter om cirka 3,5-5 cm. Ledstänger skall ha en färgsättning som kontrasterar mot bakgrunden. Eventuellt kan taktila märkningar på ledstången anordnas till orientering/information för passagerare med nedsatt syn. Ledstänger, handtag, etc. kan behövas också på andra ställen, särskilt i restauranger, på stolsryggar och i toalettutrymmen. Korridorer skall vara tillräckligt breda så att rullstolar kan passera gående.

Däck och golv

Däck och golv skall vara plana och ha ytor med halkmotstånd. Om nivåsteg är nödvändiga, får de vara högst 3 cm. Alternativt kan en ramp av finmaskigt galler eller motsvarande samt handtag installeras.

Hytter

I ett fartyg med hytter skall ett antal av dem vara anpassade för rullstolsburna. Den fria ytan i hytten framför en säng eller en brits skall vara minst 140 cm bred. Hytten bör inte utrustas med våningssängar, eftersom man skall kunna sitta på sängkanten under avklädning. Om våningssängar finns i hytten, skall utrymmet mellan dem vara minst 110 cm så att en person kan sitta. Sängen skall vara 50 cm över golvet. Strömbrytare för sänglampa skall placeras så att den kan nå både från rullstol och från säng. Elkontakter skall vara lätta att nå och vara placerade minst 90 cm över golvet. Handtag skall finnas vid sängen. Hyttedörren skall ha skjutdörr eller dörr som öppnas utåt. Dörr kan även öppnas inåt, om utrymmet innanför dörren är tillräckligt stort för både rullstol och dörr.

Dörröppningen skall vara minst 90 cm bred. Om det finns ett handfat i hytten skall detta utformas som ett handfat i toalettutrymme (se bestämmelser gällande toalettutrymmen). Anordning för att kalla på hjälp skall finnas i hytten.

Toaletter

Med hänsyn tagen till fartygets storlek och användningsområde skall ett antal toaletter avsedda för rullstolsburna finnas att tillgå, om möjligt på varje passagerardäck. Dessa toaletter behöver inte vara belägna intill övriga toaletter och kan få användas av båda könen. Hänvisningsskyltar till dem skall placeras vid de toaletter som inte är lämpliga för rullstolsburna. Dörrarna skall öppnas utåt eller vara skjuddörrar. Det skall vara möjligt att i en nödsituation låsa upp dörren från utsidan med nyckel, även om toaletten är upptagen.

Avståndet mellan toalettstolens framkant och motsatt vägg eller fast föremål skall vara minst 110 cm. Ett 90 cm fritt utrymme skall finnas vid sidan om toalettstolen. Sitthöjden skall vara 45-48 cm. Stöd, som kan vikas upp eller fällas åt sidan, skall finnas på båda sidor om toalettstolen. Handfatet bör vara placerat så att det kan nås från toalettstolen och höjden skall vara 80 cm över golvet. Handfatet skall vara så fastmonterat att det kan användas som stöd. Spegeln skall finnas på lämplig höjd, nedre kanten 90 cm över golvet och den övre kanten 190 cm över golvet. Det skall vara möjligt att köra in främre änden av rullstol under handfatet, fria höjden under handfatet skall vara 70-75 cm. Tvål, handduk, etc. skall placeras vid sidan av handfatet på en höjd av 90-100 cm ovanför golvet. Anordningar för att kalla på hjälp skall finnas i varje toaletterum.

Hytternas placering och tillgänglighet

På ett fartyg med hytter skall hytterna som är reserverade för äldre och rörelsehindrade personer som behöver hjälp i nödsituationer placeras nära utgångsdäcket så att de snabbt och lätt kan hjälpas till räddningsfartygen. Fartyget bör ha en förteckning över passagerare som eventuellt behöver besättningens hjälp.

Hytter och toaletterum som är avsedda för rullstolsburna skall finnas i anslutning till lobbyerna mellan hyttsektionerna. Det är tillrådligt att dörrarna öppnas automatiskt. Om dörrarna har stängningspumpar skall de också ha automatisk öppning. Det ideala, sammanlagda måttet av en korridor och en dörröppning i 90° vinkel är 220 cm. Korridorer i hyttsektioner är normalt 90 cm breda. För att rullstolsburna skall kunna ta sig till hytter och toaletter i smala korridorer kan en 100 cm breda skjuddörrar installeras. En bredare dörröppning är nödvändig för att med rullstol kunna svänga runt och ta sig in i hytten eller toaletterummet.

Personalutbildning

Besättningen skall utbildas eller ges tydliga instruktioner om hur äldre och rörelsehindrade personer skall hjälpas i nödsituationer.

Åtgärder för personer med allergier

Inredning och sängutrustning skall så långt det är möjligt vara av icke allergiframkallande material. Vissa utrymmen ombord får inte vara tillgängliga för personer som har med sig pälsdjur.

Information

Om en informationsdisk finns, skall den om möjligt inte vara högre än 90 cm. En hörselslinga bör installeras vid informationsdisken.

Lättlästa anslag och skyltar med nödvändig information till passagerarna skall anslås på lämpliga platser, framförallt vid fartygets landgång. Bokstäverna skall vara av lättläst typsnitt, i halvfet och stor stil, i färg som kontrasterar med bakgrunden (t.ex. svart på gult). Skyltarna skall placeras på lämplig höjd över golvet, cirka 150-160 cm, och vara väl belysta. Akustisk information skall ges med högt och tydligt tal. Alternativa informationsmetoder – punktskrift, taktilt eller per ljudband – bör också övervägas för blinda eller personer med stark synnedsättning.

Fartyget skall ha utrustning som medger att information kan ges på sådant sätt att den uppfattas och förstås av synsvaga och personer med nedsatt hörsel.

Utrymmen för service

Resbiljetten skall kunna köpas i terminalens port eller på fartyget.

På fartyg som serverar mat skall åldringar och rörelsehindrade passagerare ha möjlighet till bordsservering.

Ledarhundar skall ha tillträde till passagerarutrymmen inklusive restauranger.

Om det finns telefoner avsedda för passagerarna, skall minst en av dessa vara nåbar för rullstolsburna samt vara märkt med information om detta.

BILAGA 5. Problem som handikapporganisationerna har rapporterat

Nedan ett sammandrag som har gjorts i detta arbete över brister i passagerarfartygstrafiken, som handikapporganisationerna har tagit upp. Bristerna har beaktats i beredningen av åtgärdsförslagen. Problemen är fler på de små fartygen än på de stora passagerarfärjorna. Speciellt passagerarfärjorna är populära bland rörelsehindrade och många av förbättringarna berör just dessa färjor. För de stora färjorna föreslogs exempelvis att dimensioneringarna av tillgänglighet som har definierats i byggbestämmelsesamlingen skall följas (Finlands byggbestämmelsesamling F1 och G1). Särskilt för personer med allergi önskades lämpliga salonger, även för mötes- och restaurangbruk.

Ett allmänt önskemål om förbättringar är tillgången till uppgifter om tillgänglighet på broschyrer och Internet i anslutning till övriga passagerarinformation. Man önskade också att besättningen skulle ha mer kunskaper och uppgifter om fartygens tillgänglighet samt om hjälpmedel som finns till förfogande. Besättningen visste exempelvis inte alltid att det fanns en ramp för dörrtrösklar eller man kunde inte visa var ingångar utan hinder fanns. Dessutom önskade man att särskild uppmärksamhet skulle fästas vid räddning av handikappade passagerare i nödsituationer. Organisationerna förslog därför att en person bör utses för att ansvara för räddning av handikappade passagerare.

Döva/personer med nedsatt hörsel

Akustisk information på fartygen är ett stort problem för hörselskadade, eftersom visuell kommunikation överlag saknas på fartygen. Hörselskadade får således ingen information om t.ex. landstigning, tidtabellsändringar etc. Det förekommer också problem i användningen av hissar: om hissen stannar mellan våningarna finns det vanligen inget visuellt informationssätt. Döva har vanligen inte hjälp i det normala livet utan högst en teckenspråkstolk och kravet på assistent på fartygen verkar därför orimligt. Problemen kunde lättast lösas med bärbara, visuella kommunikationsapparater, infomonitorer, hörselslingor vid kundbetjäningsspunkterna samt genom att lindra kraven på assistent. Man önskade också att larm kunde ges som textmeddelande.

Rullstolsburna passagerare

Brist på ramper till yttre däck, brist på information om rampförsedda utgångar, betjäningsskivornas höjd, brist på lämpliga platser för rullstolsburna i restaurangerna, nattklubbarna och bassängavdelningarna samt ett tillräckligt antal handikapphytter för rörelsehindrades grupperor förorsakar problem för rullstolsburna. På bildäcket bör parkeringen anordnas nära hissarna eller på en rymlig plats, för att rörelsehindrade skall kunna ta sig ur bilen. Flera tillgängliga toalettutrymmen önskades, även vid färjelägena, där väntetiderna kan bli långa.

Personer med nedsatt syn

Personer med nedsatt syn klarar sig vanligen rätt så bra på fartygen, eftersom där i stor utsträckning används akustisk kommunikation. Problem förekommer på stora fartyg (passagerarfärjorna i internationell trafik), framförallt med orienteringen i fartyget (utgångar, märkning av våningar och hissar), samt med skyltarnas tydlighet och belysning. Problemen skulle lättast lösas om det skulle finnas taktila scheman över fartyget, kontrastfärgning på centrala rutter och andra visuella hjälpmedel. Broschyrer och skyltar med stort typsnitt eller med punktskrift behövs för personer med nedsatt syn.