

Sammendrag:

Kollektivtrafikanter verdsetting av tiltak for universell utforming

De langt fleste kollektivtrafikanter opplever tiltak for universell utforming som generell kvalitetsheving av tilbudet. I denne rapporten dokumenterer vi at trafikantene har betydelig større nytte av (eller betalingsvilje for) tiltak for universell utforming enn tidligere antatt. Nyten for trafikantene av at hele kollektivreisen er universelt utformet, summerer til ca 4 kroner pr reise.

Innen 2025 skal Norge være universelt utformet. Det er med på å øke kvaliteten på kollektivtransporttilbudet for alle, og sett i et miljøperspektiv kan det bidra til å gjøre kollektivtransporten mer attraktiv i konkurranse med bilen.

Universell utforming betyr at hovedløsningen skal kunne benyttes av alle – uansett forutsetninger. Det handler om å skape et miljø og produkter som skal kunne brukes av alle så langt det er mulig – uten behov for tilpasninger eller spesielle løsninger. For eksempel skal tilgangen til og bruk av et produkt være det samme for brukere med ulike forutsetninger.

Problemstillinger

Rapporten tar opp to hovedtemaer som begge fokuserer på tiltak for universell utforming i lokal kollektivtransport. De to hovedtemaene er:

1. Kollektivtrafikanter vurderinger av tiltak for universell utforming
2. Kollektivtrafikanter verdsetting av tiltak for universell utforming

Del 1 kaster lys på hvordan den jevne trafikant opplever forbedringene, og er basert hovedsakelig på to ulike datakilder, fokusgruppeintervjuer og en spørreundersøkelse om bord på transportmidlet (ombordundersøkelsen).

Del 2 av oppdraget er en tradisjonell verdsettingsstudie, der vi beregner trafikantenes betalingsvilje for, eller nytte av, tiltak for universell utforming.

Opplegget for undersøkelsene

Fokusgruppeintervjuene ble gjennomført henholdsvis blant studenter, foreldre med barnevogn og personer over 65 år. Resultatene fra fokusgruppeintervjuene ble brukt i forberedelse til ombordundersøkelsen og verdsettingsundersøkelsen, bl.a. for å utvikle problemstillinger og hypoteser, klargjøre folks forståelse av sentrale begreper og finne naturlige rekkefølger på spørsmål.

Ombordundersøkelsen ble delt ut ombord på busser og trikker, og på enkelte holdeplasser langs utvalgte kollektivtransportlinjer, i og utenfor rushtrafikk. Ombordundersøkelsen var papirbasert. Skjema besto av to A4-sider, trykket tosidig med 13 spørsmål. Det ble bl.a. stilt spørsmål om informasjon, infrastruktur og rullende materiell, og hvor vanskelig passasjerer opplever kollektivreisen.

Respondentene til **verdsettingsstudien** ble rekruttert på spesielt utvalgte buss- og trikkeruter, og strekningene var de samme som i ombordundersøkelsen. Det ble delt ut kort med invitasjon til å delta i undersøkelsen. På kortet sto internettadressen til undersøkelsen og et unikt brukernavn/passord, slik at passasjerene kunne logge seg inn på den internettbaserte undersøkelsen.

Ombordundersøkelsen og verdsettingsundersøkelsen ble gjennomført i byene Drammen, Kristiansand og Oslo. Fokusgruppeintervjuene ble kun holdt i Oslo.

Utvalget i undersøkelsene er ikke ment å være representativt for kollektivtrafikanter generelt i Norge, men er et uttrykk for typiske trafikanter på linjer med stor grad av universell utforming i byområder.

Kollektivtrafikanter vurderinger av tiltak for universell utforming

Trafikantene har i stor grad lagt merke til tiltakene for universell utforming som har blitt gjennomført, men det er lite som tyder på at de har noe aktivt eller bevisst forhold til dem. Tiltakene blir stor sett oppfattet som positive. Tiltakene blir i større grad oppfattet som en generell kvalitetsheving, mer enn som tiltak rettet mot spesielle grupper. Alle tiltakene på de aktuelle linjene bidrar til å gjøre det enklere for trafikantene å reise kollektivt, og omtrent halvparten av trafikantene svarer at tiltakene bidrar til at de reiser mer kollektivt. Noen tiltak er spesielt populære. Dette gjelder først og fremst sanntidssystem, leskur og sitteplass på holdeplassen. Når det gjelder prioritering av tiltak for å øke andelen reisende med kollektivtransport, kommer pris, punktlighet og frekvens betydelig høyere på listen enn tiltak som gir god informasjon og reduserer fysiske barrierer.

Kollektivtrafikanter verdsetting av tiltak for universell utforming

Verdsettingsstudien er en Stated Preference-undersøkelse blant et utvalg kollektivtrafikanter på de samme strekningene som i ombordundersøkelsen. I verdsettingsundersøkelsen ønsker vi å finne trafikantenes betalingsvilje for tiltak som omfattes av begrepet universell utforming. I tillegg til beregning av betalingsvilje for universelt utformede kollektivruter (altså *pakken* av forbedringer og oppgraderinger), ønsker vi å se på betalingsviljen for viktige enkeltelementer i et universelt utformet transportsystem, inkludert fysiske elementer ved holdeplassen (opphøyd holdeplass el lign), informasjonstiltak og tiltak inne i kjøretøyet.

Studien inneholder verdsettingsspørsmål av typen tre betinget og tre sekvenser med parvise valg. Det gir til sammen 14 separate, anbefalte verdsettinger av enkelttiltak.

Vi finner tydelige verdsettinger av tiltak som bidrar til et universelt utformet kollektivsystem. Dette betyr at trafikantene har en klart positiv betalingsvillighet for disse tiltakene. Fra de betingede verdsettingsspørsmålene finner vi at betalingsvilligheten for universell utforming i kollektivsystemet er om lag fire kroner per reise. Fra analysene av de parvise valgene finner vi også at enkelttiltak har positiv og til dels høy verdsetting. Sanntidsinformasjon på holdeplassen, informasjon om neste holdeplass om bord, leskur med sitteplass og fjerning av snø og is på holdeplassen verdsettes høyt, men lavgulv med tilpasset holdeplass og renhold på holdeplassen har også klart positiv verdi. De konkrete, anbefalte verdsettingene for norske forhold er oppsummert i tabell S.1. Hovedrapporten drøfter forutsetninger og resultater i detalj.

Tabell S.1: Oppsummering av de anbefalte verdsettingene. Kroner pr reise.

| Verdsettinger basert på valgeksperimenter | Betalingsvillighet |
|--|--------------------|
| Verdsetting av informasjon på holdeplassen | |
| Kart over lokalt område | 0,43 |
| Opprop over høyttaler om avvik fra rutetabell | 0,69 |
| Lysskjerm med sanntidsinformasjon | 4,05 |
| Kart, opprop og lysskjerm | 4,62 |
| Verdsetting av informasjon ombord på transportmidlet | |
| Opprop av neste holdeplass | 3,62 |
| Lysskjerm viser neste holdeplass | 3,67 |
| Både opprop og lysskjerm | 4,20 |
| Verdsetting av bedre på- og avstigning | |
| Lavgulv uten tilpasset holdeplass | 1,67 |
| Lavgulv med tilpasset holdeplass | 2,07 |
| Verdsetting av leskur på holdeplassen | |
| Leskur uten sitteplass | 3,12 |
| Leskur med sitteplass | 5,10 |
| Verdsetting av renhold og is-/snøfjerning på holdeplassen | |
| Tilfredsstillende renhold på holdeplassen | 3,62 |
| Tilfredsstillende fjerning av snø og is på holdeplassen | 4,97 |
| Verdsettinger basert på betinget verdsetting | |
| Lys på holdeplass | 2,82 |
| Hele reisen universelt utformet | 3,83 |
| Universelt uformet holdeplass og kjøretøy | 4,35 |

TØI rapport 1039/2009

Konklusjon

Våre analyser viser at denne type tiltak er nyttige i seg selv – altså utover at en del av tiltakene etter hvert blir å anse som minstekrav til utforming av kollektivtilbudet. Vi har dokumentert at tiltakene i stor grad oppfattes som generell kvalitetsheving av kollektivtilbudet. Dermed både kan og bør de vurderes på linje med andre tiltak for bedre kollektivtransport.