

Sammendrag:

Universell utforming virker – evaluering av tiltak i kollektivtrafikken

TØI rapport 1235/2012
Forfattere: Jørgen Aarhaug og Beate Elvebakke
Oslo 2012, 44 sider

En før- og etterundersøkelse av utvalgte tiltak for universell utforming viser at disse tiltakene blir mottatt positivt både av personer med nedsatt funksjonsevne og de øvrige passasjerene og sjåførene. Men tiltakene som støttes gjennom tilskuddsordningen for bedre tilgjengelighet i kollektivtrafikken i kommunesektoren, dekker ikke hele reisekjeden og fjerner heller ikke alle utfordringene funksjonshemmede møter når de reiser kollektivt.

Selv der tiltakene har blitt iverksatt i henhold til plan, gjenstår det utfordringer. Disse er særlig knyttet til informasjon om tiltakene, til vedlikehold og til sjåførenes kunnskap om funksjonshemmedes behov.

Bakgrunn

Universell utforming står høyt på den politiske dagsorden og er inkludert som ett av fire hovedmål i Nasjonal transportplan. Ifølge regjeringens visjon skal Norge være universelt utformet innen 2025. En del av denne satsingen skjer gjennom tilskudd til tiltak for å bedre tilgjengeligheten i kollektivtrafikken i kommunesektoren. Dette er en ordning som Vegdirektoratet administrerer på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Kommuner og fylkeskommuner er svært viktige aktører i kollektivtrafikken, fordi hoveddelen av kollektivtrafikken i Norge er fylkeskommunalt ansvarsområde mens holdeplassansvaret ligger hos vegeier.

Rapporten er basert på en før- og etterundersøkelse av tiltak som fikk støtte gjennom tilskuddsordningen for bedre tilgjengelighet i kollektivtrafikken i kommunesektoren. Mange ulike typer tiltak kan få støtte, men av undersøkelsestekniske årsaker har vi i hovedsak basert oss på holdeplasztiltak. Dette har sammenheng med tidspunkt for gjennomføring av tiltakene og med tidsvinduet for undersøkelsen. Casene våre har vært utvalgte tiltak i Fredrikstad, Kristiansand, Stavanger, Trondheim, Steinkjer og Harstad i førundersøkelsen og Fredrikstad, Kristiansand, Stavanger og Trondheim i etterundersøkelsen.

Undersøkelsen besto av følgestudier, surveyundersøkelser, intervjuer med førere, samt gjennomgang av statistisk materiale fra Statistisk sentralbyrå og den nasjonale reisevaneundersøkelsen, litteraturgjennomgang og analyse av passasjerstatistikk fra kollektivtransportsselskapene.

Funn

Hovedfunnet i studien er at tiltak for universell utforming virker. Dette gjelder både for personer med nedsatt funksjonsevne og øvrige passasjerer. Tiltakene som er finansiert gjennom tilskuddsordningen, bidrar til at terskelen for bruk av kollektivtransport senkes. Samtidig er det slik at selv om mange ledd på reisekjeden er gjort universelt utformet, betyr ikke det at de som av ulike årsaker er avhengig av denne typen tilgjengelighetstiltak kan gjennomføre reisen kollektivt. Dette forutsetter at alle leddene i reisekjeden er gjort tilgjengelige.

Funksjonshemmedes reiseopplevelse

Fra følgestudiene ser vi klart at tiltakene bidrar til å gjøre det enklere for personer med nedsatt funksjonsevne å reise kollektivt. Flere av de funksjonshemmede uttrykte overraskelse over at tilgjengeligheten i kollektivtransporten var så god som den faktisk var, noe som indikerer at informasjonen om tiltakene kan bli bedre.

Samtidig viser følgestudiene tydelig at tiltakene som får støtte innenfor denne tilskuddsordningen, ikke dekker hele reisekjeden og at det fremdeles gjenstår en del før tiltakene har fått en optimal utforming. For eksempel kan leskur være en vel så god markering av holdeplasser som ledelinjer for synshemmede. Leskur anses ofte som minst like gode for helt blinde, og vil være langt bedre for svaksynte. Følgestudiene viste også at kontinuerlig oppfølging og vedlikehold samt opplæring av personell er viktig for at universell utforming skal fungere optimalt. Når de reisende opplever usikkerhet knyttet til om de faktisk kan gjennomføre reisen kollektivt, velger de andre transportmidler.

Øvrige reisendes opplevelse

Surveyundersøkelsen og tall fra kollektivtrafikkselskapene viser også at tiltakene gir flere passasjerer. Den generelle trenden går i retning av økt kollektivbruk. Økningen vi har observert, er en moderat økning ut over dette. Siden tallene er basert på enkeltcase, bør man være forsiktig med å generalisere ut fra dette. Å forklare den observerte passasjerøkningen som en direkte konsekvens av tiltakene, vil antagelig være å overdrive tiltakenes effekt, men de trekker i positiv retning. Intervjuene med førerne støtter observasjonen av økte passasjertall.

Samtidig som undersøkelsen viser at tiltakene blir oppfattet positivt, ser vi også at passasjerene trekker fram andre tiltak som viktigere for deres valg av transportmiddel. Det kan altså være slik at tiltakene i liten grad trekker folk til kollektivtransporten, men at de i hvert fall bidrar til at frafallet fra kollektivtrafikken blir mindre.

Førernes erfaringer

Førernes erfaringer er at holdeplassopphold går raskere der holdeplassene er utbedret gjennom tiltakene finansiert av tilskuddsordningen. Likevel gjenstår en del utfordringer knyttet til geometrien på enkelte av de oppgraderte holdeplassene. Flere førere rapporterer at de ikke er utformet slik at bussen kan komme helt inntil holdeplassen med bakdørene. Da blir en høy holdeplasskant en ekstra hindring snarere enn en redusert terskel. Fra passasjerer med funksjonshemninger blir det også

pekt på at problemet kan ligge hos føreren. De trekker fram at servicenivået og forståelsen for funksjonshemmedes utfordringer er svært varierende.

Andre funn

I tråd med tidligere studier har vi funnet at de tiltakene som har blitt gjennomført, har en god samfunnsøkonomisk nytte, selv om de har hatt en begrenset virkning på folks reisevaner.

Konklusjon

Tiltakene vi har studert, som har fått støtte gjennom tilskuddsordningen for bedre tilgjengelighet i kollektivtrafikken i kommunesektoren, virker. Disse tiltakene dekker likevel ikke alle behov og det gjenstår fremdeles en del på områder som helhetlig utforming, informasjon om tiltakene, opplæring, pålitelighet og vedlikehold. Samtidig er det viktig å huske at tiltakene ikke dekker hele reisekjeden og at de som er avhengig av et universelt utformet kollektivtransporttilbud ikke vil kunne reise kollektivt før hele reisekjeden er universelt utformet.