Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

Universell utforming i transportsektoren

Nils Fearnley og Kjersti Visnes Øksenholt (red.)

Forord

Dagens faglitteratur om universell utforming har til nå ikke svart godt på utfordringene transportetatene møter i sitt arbeid, og når planleggere mangler helhetlig kunnskap vil ikke løsningene som bygges holde høy nok standard.

Målet med denne artikkelsamlingen er å bidra til økt overordnet kunnskap om hva universell utforming og tilgjengelighet for alle innebærer, samt prinsipper for hvordan tilgjengelighet for alle kan oppnås i transportsammenheng, mht. planprosess og fysiske løsninger. Slik kan artikkelserien bidra til at gjennomføringen av universell utforming som samfunnskvalitet styrkes, og igjen bidra til bedre livskvalitet og likestilling for personer med nedsatt funksjonsevne.

Artikkelsamlingen er et aktuelt læreverk om universell utforming for flere utdanninger, fagretninger og etterutdanningskurs i UoH-sektoren, samt transportetater og planmyndigheter.

Vi vil rette en stor takk til Statens vegvesen, ved Liv Øvstedal og Stein Brembu, som har initiert og delfinansiert artikkelsamlingen, og Bufdir som har delfinansiert artikkelsamlingen gjennom tilskuddsordningen «Universell utforming - kunnskapsutvikling, kompetanseheving og informasjon». En stor takk også til Tanu Priya Uteng fra TØI som har vært sette-redaktør for samlingens første artikkel, som er forfattet av redaktørene. Tusen takk til Hanne Sparre-Enger fra TØIs kommunikasjonsavdeling som har redigert tekster og ledet design- og utformingsarbeidet.

Vi vil avslutningsvis takke de anonyme reviewerne som har stått for fagfellevurdering av alle bidragene. Alle forfatterne og redaktørene er samstemte i at deres nærlesing og grundige tilbakemeldinger har bidratt til sterkt forbedrede artikler.

Utgiver:
Norsk forening for ergonomi og human factors – NEHF
www.ergonom.no

ISBN 978-82-995747-7-8 E-bok (PDF)

©Norsk forening for ergonomi og human factors – NEHF 2022
Ettertrykk eller kopi av publikasjonen er bare tillatt etter avtale med Norsk forening for ergonomi og human factors – NEHF

NEHF Norsk forening for ergonomi og human factors
Statens vegvesen
toi Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

Artikkelsamling: Universell utforming i transportsektoren

Målet med denne artikkelsamlingen er å bidra til å øke kunnskapen om hva universell utforming og tilgjengelighet for alle innebærer, samt prinsipper for hvordan tilgjengelighet for alle kan oppnås i transportsammenheng, både med hensyn til planprosess og fysiske løsninger. Vi ønsker at artikkelserien skal bidra til at gjennomføringen av universell utforming som samfunnskvalitet styrkes, og igjen bidra til bedre livskvalitet og likestilling for personer med nedsatt funksjonsevne.

Artikkelsamlingen består av 7 artikler, hvor denne innledningsartikkelen er artikkel 1. Alle belyser ulike aspekter knyttet til universell utforming i transportsektoren.

Artikkel 2 **«Funksjonskrav for inkluderende transport»** diskuterer hvilke funksjonskrav transportløsninger bør tilfredsstille for å tilrettelegge for sosial inkludering av personer med nedsatt funksjonsevne (Bjerkan 2022).

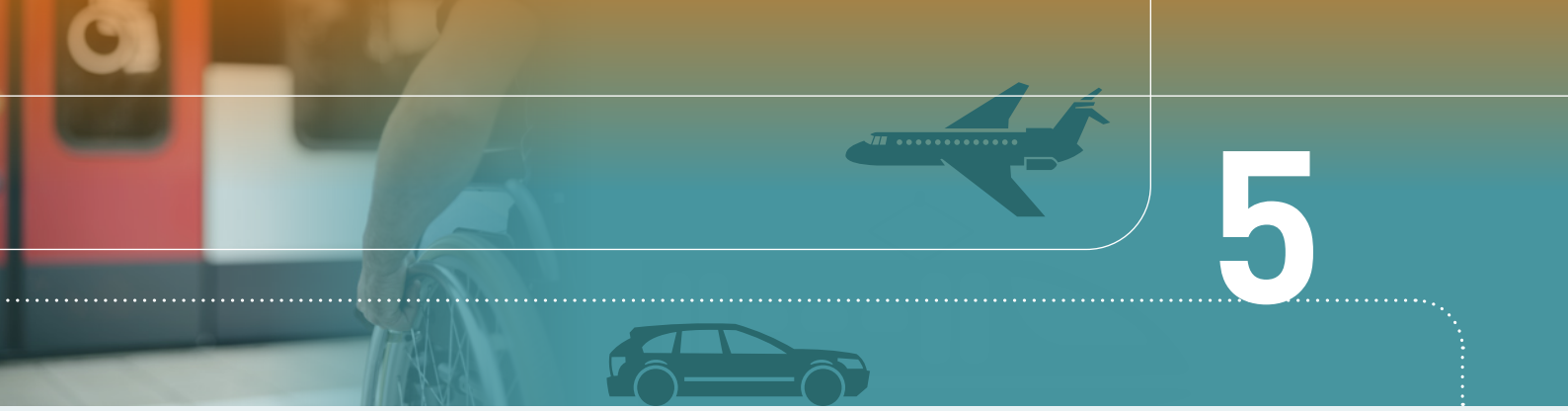
Artikkel 3 **«Universell utforming og barrierer for bruk av kollektivtransport» skal** gi en bedre forståelse av hvordan transportsystemet oppleves av enkelte grupper, og forstå og forutse reelle utfordringer, avveie ulike hensyn og tilrettelegge for gode løsninger som gagner flest mulig (Nielsen og Øksenholt 2022).

Artikkel 4 **«Universell utforming og medvirkning i planprosesser»** diskuterer hvordan universell utforming kan ivaretas bedre i planprosessen. Artikkelen skal bidra til økt forståelse for kompleksiteten i plansystemet, og hvordan denne kan være en bremsekloss for gode og helhetlige løsninger (Sjøstrøm m.fl. 2022).

Artikkel 5 **«Hvordan sikre universell utforming av reisekjeder i et system med sammensatte lover, regler og ansvar?»** gir leseren en innføring i det juridiske og organisatoriske rammeverket for universell utforming i transportsektoren, med et særlig fokus på reisekjeder. Artikkelen diskuterer hvordan sikre universell utforming av transportsystemet når lovverket og ansvaret er sammensatt, og reformer endrer ansvarsforholdene (Øksenholt og Krogstad 2022).

Artikkel 6 **«Effekter av universell utforming»** skal vise hvordan trafikantenes nytte av universell utforming kan måles, og dermed kan benyttes videre i samfunnsøkonomiske beregninger – som overraskende ofte viser at tiltak for universell utforming i kollektivtransporten er svært lønnsomt (Fearnley, Veisten og Nielsen 2022).

Artikkel 7 **«Fremtidige transportløsninger: Teknologi, design og innovasjon»** beskriver et utvalg nye og fremtidige transportløsninger som har blitt vurdert som særlig relevante i Norge, og diskuterer disse opp mot kunnskap om ulike brukergruppers behov. Artikkelen viser hvordan nye transportløsninger er en sammensatt størrelse som påvirker ulike brukergrupper ulikt (Aarhaug 2022).



5

Hvordan sikre universell utforming av reisekjeder i et system med sammensatte lover, regler og ansvar?

KJERSTI VISNES ØKSENHOLT OG JULIE RUNDE KROGSTAD

Denne artikkelen skal gi leseren en innføring i det juridiske og organisatoriske rammeverket for universell utforming i transportsektoren, med et særlig fokus på reisekjeder. Målet er å illustrere hvordan rammeverket er bygd opp og fungerer, samt bidra til en økt forståelse for hvilke lover, regler og ansvar som ligger til grunn for universell utforming av reisekjeder. Til slutt diskuteres hvordan man kan sikre universell utforming av transportsystemet, selv om lovverket og ansvaret er sammensatt og reformer endrer ansvarsforholdene i transportsektoren.

Kjersti Visnes Øksenholt

Kjersti Visnes Øksenholt er samfunnsgeograf og tidligere seniorforsker på Transportøkonomisk institutt. Hun har i flere år jobbet med samordnet areal- og transportplanlegging, by- og stedsutvikling og universell utforming.

Julie Runde Krogstad

Julie Runde Krogstad er statsviter og seniorforsker på NORCE Norwegian Research Centre og har tidligere jobbet som seniorforsker på Transportøkonomisk institutt. Hun har i flere år jobbet med organisering av transportsektoren og bærekraftig transport.

1. Innledning

Det er strenge krav i lovverket til universell utforming i transportsektoren. Dette gjelder bl.a. krav til utforming av gangveier, gode løsninger for kryssing av vei, vintervedlikehold, riktig belysning og kontraster. I kollektivtransporten er det krav til atkomst til og utforming av stoppested (holdeplass, stasjon/perrong, ferjekai, mv.), utforming av materiell og brukergrensesnitt på billettløsninger (som varierer på tvers av transportmidlene som inngår i reisen). Mange aktører har ansvar for ulike elementer i reisekjeden og må spille sammen dersom en reise skal være universelt utformet. Dersom reisen inkluderer bruk av kollektivtransport, blir kompleksiteten i ansvarsforholdet større. Det har skjedd flere endringer i lovverk, regler og ansvarsforhold de siste årene som påvirker hvordan helhetsperspektivet på universell utforming av reisekjeden ivaretas.

En kollektivreise er en reisekjede bestående av flere ledd, hvor hvert enkelt ledd vil påvirke passasjerens mulighet til å gjennomføre den aktuelle reisen. Dersom kun ett ledd i reisekjeden ikke er universelt utformet eller ikke tilfredsstiller den enkeltes krav til tilgjengelighet, kan det bryte hele reisekjeden og gjøre reisen umulig eller vanskelig å gjennomføre. Et universelt utformet transportsystem er spesielt viktig for personer med nedsatt funksjonsevne, men kommer også alle reisende til gode.

«Dersom kun ett ledd i reisekjeden ikke er universelt utformet kan det bryte hele reisekjeden og gjøre reisen umulig eller vanskelig å gjennomføre.»

En reisekjede består av elementer som gangvei til og fra stoppested, informasjon, holdeplass, billettering og transportmiddel. I hvert av disse elementene kan det være flere ansvarlige, avhengig av type vei (privat, kommunal, fylkeskommunal eller statlig) eller type transportmiddel (buss, trikk, tog, båt, mm).

Figur 1 illustrerer hvilke aktører som har ansvar for de ulike elementene i en reisekjede, her illustrert med eksempler fra vei- og skinnebasert kollektivtransport. Aktørene kan videre være delt opp i ulike etater og avdelinger, og komplisere bildet ytterligere.

Likestillings- og diskrimineringsloven: «Alle grupper i befolkningen skal ha like muligheter og rettigheter til å delta i alle samfunnsarenaer, uavhengig av funksjonsevne».

Fylkeskommune
Kommune
Statlige aktører
Privat

Foto: Ruter As/Nucleus AS/ Daniel Jacobsen

Administrasjonsselskap / Fylkeskommune
Operatørselskap
EnTur AS
Dane NOR SF

Foto: Ruter As/Nucleus AS/ Daniel Jacobsen

Fylkeskommune
Kommune
Statens vegvesen
Bane NOR SF

Foto: Ruter As/Nucleus AS/ Daniel Jacobsen

Administrasjonsselskap / Fylkeskommune
Operatørselskap
EnTur AS

Foto: Ruter As/Redink/ Hampus Lundgren

Foto: Ruter As/Nucleus AS/ Daniel Jacobsen

Operatørselskap
Administrasjonsselskap / Fylkeskommune
Norske Tog AS

2. Lover , forskrifter og standarder

Alle grupper i befolkningen skal ha like muligheter og rettigheter til å delta i alle samfunnsarenaer, uavhengig av funksjonsevne. Dette er kort oppsummert den overordnete målsettingen i Likestillings- og diskrimineringsloven, som setter krav til universell utforming.

Foto: Peter Mydske/Stortinget

En rekke lover og forskrifter regulerer og påvirker ulike deler av arbeidet med universell utforming i transportsektoren. Lover er generelle rettsregler som er vedtatt i Stortinget. Forskrifter er fastsatt av offentlig myndighet, og er rettslig bindende reguleringer som må ha hjemmel i gyldig lov.

Lover er generelle rettsregler som er vedtatt i Stortinget. Forskrifter er fastsatt av offentlig myndighet, og er rettslig bindende reguleringer som må ha hjemmel i gyldig lov.

De siste ti årene har kravene blitt skjerpet i norsk lovverk samtidig som EU har vedtatt en rekke forordninger og direktiver som styrker rettighetene til personer med nedsatte funksjonsevner. **EU sin lovgivning** påvirker norsk lovgivning gjennom EØS-avtalen, som er hovedfundamentet i Norge sitt samarbeid med EU. En **forordning** som er vedtatt i EU blir i sin helhet rettskraftig i medlemslandene uten at det må vedtas i det enkelte land. Et **direktiv** setter opp mål og betingelser innenfor et bestemt virkeområde, og medlemslandene må implementere dette i nasjonalt lovverk innen en tidsfrist.

EU-regelverket påvirker norske bestemmelser

Gjennomføringen av EU-regelverket til norske bestemmelser kan skje på to måter:

- Den aktuelle loven tas opp direkte som norsk lov gjennom en forskrift som sier at EU-forordningen skal gjennomføres (inkorporering)
- Bestemmelsene omskrives til norsk lov eller tilpasses inn i eksisterende lovverk (transformering)

Et eksempel på en forordning som er inkorporert i norsk lov er TSI PRM (*Tekniske spesifikasjoner for samtrafikkevne med hensyn til tilgjengelighet til Unionens jernbanesystem for funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer*), som er tatt inn som egen forskrift (FOR-2015-09-28-1131). TSI PRM stiller krav til bygninger og kjøretøy tilknyttet jernbanen, men sier også at dersom det stilles strengere krav i nasjonale regler er det disse som har forrang.

Dagens regelverk er fragmentert og til dels lite konkret. Bakgrunnen er delvis den gradvise innskjerpingen av norsk lov samtidig med implementeringen av EUs lovverk, delvis at transportsystemet er sammensatt og derfor i utgangspunktet må forholde seg til ulike lover, forskrifter og anbefalinger.

Dagens regelverk er fragmentert og til dels lite konkret

Det kan være utfordrende for myndigheter å holde oversikt over hva som er lovpålagt, og hva som er anbefalt. Krav og anbefalinger har også gradvis utviklet seg over mange år, etter hvert som ny kunnskap er kommet til. Det er etablert flere standarder som er frivillige å bruke, men som ofte gir mer detaljerte beskrivelser enn det lover og forskrifter gjør.

Figur 2 viser et utvalg av lover, forskrifter og standarder som er sentrale for hvert av de ulike elementene i en reisekjede.

Foto: Ruter As/Redink/Hampus Lundgren

- Vegloven
- Håndbok N100: Veg- og gateutforming
- Håndbok V129: Universell utforming av veger og gater
- NS 11033: Universell utforming – persontransport – Tjenester på transportområdet

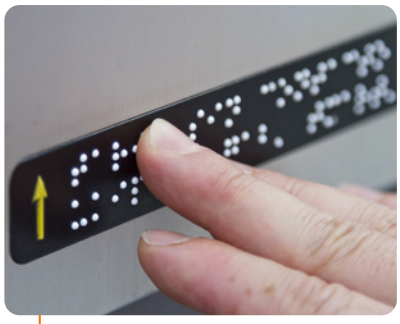
Foto: Ruter As/Nucleus AS/ Magnus W. Sitter

- Forskrift om universell utforming av IKT-løsninger
- Busspassasjerrettighetsfordringen / yrkestransportloven
- NS 11032: Universell utforming – Persontransport – krav til transportører for ivaretakelse av passasjerrettigheter

Foto: Ruter As/Nucleus AS/Daniel Jacobsen

- Forskrift om tekniske krav til byggverk (TEK)
- Håndbok N100: Veg- og gateutforming
- TSI PRM
- Bane NORs Håndbok for stasjoner

Foto: Shutterstock



- Forskrift om universell utforming av IKT-løsninger
- Busspassasjerrettighetsforordningen /Yrkestransportloven
- NS 11032: Universell utforming – Persontransport – krav til transportører for ivaretakelse av passasjerrettigheter

Foto: Ruter As/Redink/Hampus Lundgren

- Forskrift om utforming av løyvepliktig motorvogn
- Anskaffelsesloven
- NS 11031: Universell utforming – krav til utforming av busser
- TSI PRM
- Veileder for universell utforming i maritim passasjertransport

2.1 Lover

Likestillings- og diskrimineringsloven

Lov om likestilling og forbud mot diskriminering (Likestillings- og diskriminerings-loven) er det sentrale overordnete lovverket som stiller krav til universell utforming på alle områder i samfunnet. Loven sikrer at alle befolkningsgrupper skal inkluderes i samfunnet og ikke opplever diskriminering. Loven har som formål (§ 1)

> *«Å fremme likestilling og hindre diskriminering på grunn av [...] funksjons-nedsettelse, [...] Med likestilling menes likeverd, like muligheter og like rettigheter. Likestilling forutsetter tilgjengelighet og tilrettelegging. [...] Loven skal bidra til å bygge ned samfunnsskapte funksjonshemmende barrierer, og hindre at nye skapes».*

Likestillings- og diskrimineringsloven er altså et rammeverk som setter krav til universell utforming på alle samfunnsområder. Loven setter et eksplisitt forbud mot diskriminering som forstås som direkte eller indirekte forskjellsbehandling. Loven har et eget kapittel om Universell utforming og individuell tilrettelegging (kap. 3), hvor både individuelle rettigheter og offentlige og private virksomheter sine plikter utdypes. Her settes det også krav til universell utforming av transportsystemet, basert på § 17 hvor det står at:

> *«Offentlige og private virksomheter rettet mot allmennheten har plikt til universell utforming av virksomhetens alminnelige funksjoner. Med universell utforming menes utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen i de fysiske forholdene, inkludert informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT), slik at virksomhetens alminnelige funksjoner kan benyttes av flest mulig, uavhengig av funksjonsnedsettelse».*

Selv om loven skal fremme likestilling og forhindre diskriminering, kan man likevel risikere at lovverket tolkes ulikt, eller at noen blir eller føler seg diskriminert. I slike tilfeller vil Diskrimineringsnemnda, som et nøytralt forvaltningsorgan, avgjøre klage-saker som meldes inn.

Plan- og bygningsloven

Lov om planlegging og byggesaksbehandling (Plan- og bygningsloven) har som formål å **«fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner»**. Plan- og bygningsloven er sentral for planlegging av arealbruk og for byggesaksbehandling. Planlegging etter loven skal bidra til å samordne statlige, regionale og kommunale oppgaver, mens byggesaksbehandling etter loven skal sikre at tiltak blir i samsvar med lov, forskrift og planvedtak, og at det enkelte tiltak utføres forsvarlig.

Knyttet til universell utforming av transportsystemet er Plan- og bygningsloven relevant for vei til holdeplass, utforming av holdeplass eller perrong, samt terminalbygg og byttepunkt. Selv om areal for trafikkformål planlegges etter vegloven, gjelder imidlertid fortsatt reglene om at planprosessene skal følge Plan- og bygningsloven.

I §1-1 om Lovens formål star det bl.a. at både universell utforming og medvirkning skal ivaretas og sikres:

> *«Planlegging og vedtak skal sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for alle berørte interesser og myndigheter. Det skal legges vekt på langsiktige løsninger, og konsekvenser for miljø og samfunn skal beskrives. Prinsippet om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak.»*

Det skilles mellom medvirkning (generelt, offentliggjøring) og aktiv medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging (§5.1), hvor kommunen har et særlig ansvar. Tiltak som er søknadspliktig etter Plan- og bygningsloven skal

> *«Innenfor sin funksjon være universelt utformet i samsvar med forskrifter gitt av departementet. Tiltak skal ikke medføre fare og skal oppfylle krav til forsvarlig sikkerhet herunder nødvendig evakuering, helse og miljø i eller i medhold av loven»* (§ 29-3).

Det kan med utgangspunkt i loven gis pålegg om utbedring av universell utforming i eksisterende byggverk og installasjoner dersom det er tungtveiende grunner til dette.

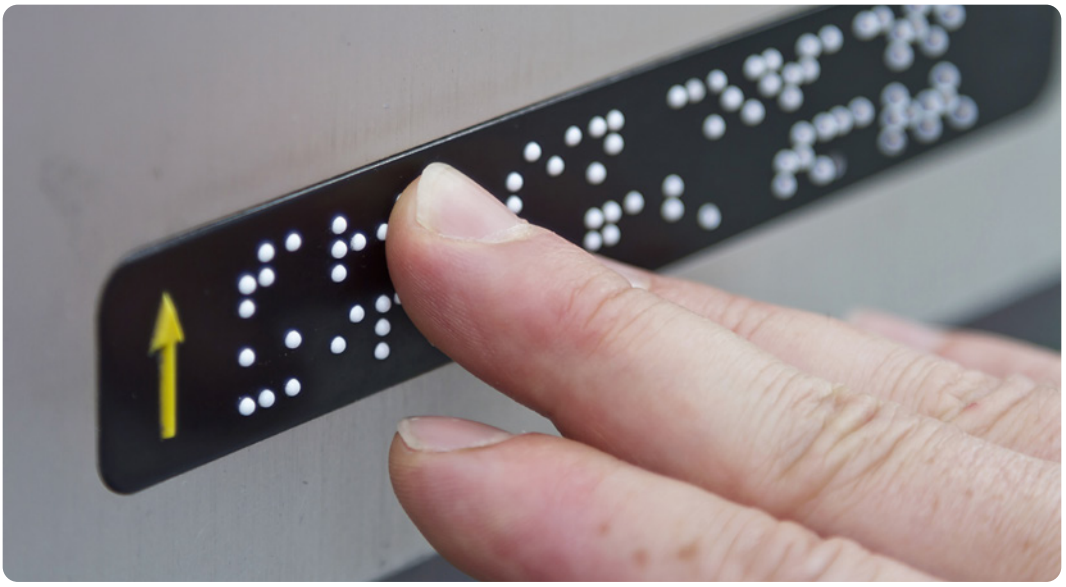
Vegloven

Lov om veger (Vegloven) har som formål å **«sikre planlegging, bygging, vedlikehold og drift av offentlige og private veger, slik at trafikken kan gå på en måte som trafikantene og samfunnet til enhver tid kan være tjent med»**. Veglovens § 13 gir påbud om å anlegge offentlig vei etter veinormalene. Det er Statens vegvesen som har ansvar for å utforme veinormalene.

Anskaffelsesloven

Lov om offentlige anskaffelser (Anskaffelsesloven) regulerer offentlige anskaffelser. I § 5 står det beskrevet hvordan statlige, fylkeskommunale og kommunale myndigheter og offentligrettslige organer skal innrette sin anskaffelsespraksis, og at

«Oppdragsgiveren skal stille krav til universell utforming i offentlige kontrakter i samsvar med regler som fastsettes i forskrift».



Andre lover

Det er også flere sentrale lover som stiller krav til transport med ulike transportmidler. Formålet med disse lovene er blant annet å regulere transportvirksomheten og sikre kvaliteten. Flere sentrale forskrifter og forordninger knyttet til utforming av materiell og passasjerrettigheter er hjemlet i disse lovene:

- **Lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy** (Yrkestransportloven)
- **Lov om luftfart** (Luftfartsloven)
- **Lov om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m.** (Jernbaneloven)
- **Lov om sjøfarten** (Sjøloven)
- **Lov om skipssikkerhet** (Skipssikkerhetsloven)

2.2 Forskrifter

Forskrift om tekniske krav til byggverk

Forskrift om tekniske krav til byggverk (TEK) er hjemlet i Plan- og bygningsloven, med formål (§ 1-1) å

«sikre at tiltak planlegges, prosjekteres og utføres ut fra hensyn til god visuell kvalitet, universell utforming og slik at tiltaket oppfyller tekniske krav til sikkerhet, miljø, helse og energi».

Knyttet til universell utforming av transportsystemet er TEK spesielt relevant for utforming av terminalbygg, byttepunkt, rasteplasser/toaletter og opparbeidet uteareal.

I TEK17 (som er den gjeldende versjonen) stilles det krav til universell utforming i:

- **Opparbeidet uteareal:** for allmennheten; tilknyttet boligbygning med krav om heis; tilknyttet byggverk for publikum; tilknyttet arbeidsbygning (§ 8-2).
- **Byggverk for publikum og arbeidsbygninger**, med mindre byggverket eller deler av byggverket etter sin funksjon er uegnet for personer med funksjonsnedsettelse (§ 12-1).

Det settes også spesifikke krav til planløsning og bygningsdeler i byggverk: Inngangspartier (§ 12-4); Kommunikasjonsvei (§ 12-6); Rom og annet oppholdsareal (§ 12-7); Garderobe (§ 12-8); Bad og toalett (§ 12-9); Balkong, terrasse og lignende (§ 12-11); Avfallssystem (§ 12-12); Dør, port og lignende (§ 12-13); Trapp (§ 12-14); Rampe (§ 12-16); Vindu og andre glassfelt (§ 12-17); Skilt, styrings- og betjeningspanel, håndtak, armaturer og lignende (§ 12-18). Disse kravene omhandler bl.a. fysisk utforming, bredder, høyde og plassering av betjeningspanel, mv., taktil og visuell markering av farefeltet og oppmerksomhetsfelt, luminanskontrast og sikring.

Forskrift om anlegg av offentlig veg

Forskrift om anlegg av offentlig veg er hjemlet i Vegloven og har som formål å regulere utforming og standard ved planlegging og bygging av offentlige veier og gater. I forskriften omtales vegnormaler (§3), som skal sikre

«Effektiv og trafikksikker transport av mennesker og gods, og best mulig tilpasning til bebyggelse, bomiljø, bymiljø, landskap, naturmangfold, kulturmiljø, vegetasjon og landbruksarealer».

Når det gjelder utforming av veier og gater er gjeldende veinormal N100 Veg- og gateutforming. Veinormalen gjelder i hovedsak når ny vei skal bygges eller ved gjennomgående utbedring av eksisterende vei. Det er ikke definert standard for mindre utbedringstiltak eller punktutbedringer.

Universell utforming av materiell i transport

Universell utforming av materiell i transport er nedfelt som forskrifter med hjemmel i yrkestransportloven, jernbaneloven og sjøloven.

- **Forskrift om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport** er hjemlet i yrkestransportloven.
- **Forskrift om krav til sporvei, tunnelbane, forstadsbane m.m. (kravforskriften)** er hjemlet i jernbaneloven
- **Forskrift om gjennomføring av forordn. (EU) nr. 1300/2014** [TSI PRM] er hjemlet i jernbaneloven
- **Forskrift om bygging av skip** er hjemlet i skipssikkerhetsloven

Krav til passasjerrettigheter

Krav til passasjerrettigheter for ulike transportmidler er vedtatt gjennom en rekke forordninger i EU. Formålet med forordningene er å sikre blant annet krav til og kvalitet på assistanse for personer med nedsatt funksjonsevne, ikke-diskriminerende tilgang til transport og opplæring av personell. Generelt er vern for personer med nedsatt funksjons- og bevegelsesevne styrket gjennom flere endringer de siste årene. Forordningene som er vedtatt er følgende:

- **Busspassasjerettighetsforordningen** ble vedtatt i 2011 og er hjemlet i yrkestransportloven og transportklagenemndforskriften.
- **Båtpassasjerforordningen** ble vedtatt i 2016 og er hjemlet i Sjøfartsloven.
- **Forordning om funksjonshemmedes og bevegelseshemmedes rettigheter i forbindelse med lufttransport** ble vedtatt i 2006. Forordningen er tatt inn som «*Forskrift om universell utforming av lufthavner, og om funksjonshemmedes og bevegelseshemmedes rettigheter ved lufttransport*», og er hjemlet i luftfartsloven.
- **Jernbanepassasjerforordningen** ble vedtatt i 2007, endret i 2018, og er hjemlet i Jernbaneloven

Transportklagenemnd- forskriften

Forskrift om klagenemnd for passasjertransport (transportklagenemnd-forskriften) er hjemlet i både yrkestransportloven, jernbaneloven og luftfartsloven. Forskriften fastsetter mandatet til Transportklagenemnda, som «skal sikre rimelig, rettferdig og hurtig behandling av tvister mellom passasjerer og tilbydere av tjenester som faller innenfor nemndas kompetanse. Transportklagenemnda skal bidra til å spre generell kunnskap om passasjerenes rettigheter».

Forskrift om universell utforming av IKT-løsninger

Forskrift om universell utforming av informasjons- og kommunikasjonsteknologiske IKT-løsninger er hjemlet i Likestillings- og diskrimineringsloven, og setter krav til utforming av nettløsninger og selvbetjente automater for å sikre universell utforming uten at det medfører en uforholdsmessig byrde for virksomheten. I forskriften står det bl.a. at

> *«Virksomheter i opplærings- og utdanningssektoren har plikt til å sørge for at nye IKT-løsninger er universelt utformet senest 12 måneder etter 1. januar 2018. Eksisterende IKT-løsninger skal være universelt utformet innen 1. januar 2021».*

I tillegg er det sannsynlig at EUs webdirektiv (WAD) blir vedtatt[1], men det er ikke bestemt om dette skjer som en inkorporering eller en tilpasning (transformering) av eksisterende forskrift.

2.3 Standarder og veiledninger

Denne delen vil gi en oversikt over standarder og veiledninger som gir tekniske spesifikasjoner til universell utforming i transportsektoren.

Lovverket i Norge er sammensatt, og det kan være utfordrende å få oversikt over alle krav som er gjeldende. Derfor kan veiledninger og standarder som gir mer detaljerte tekniske spesifikasjoner være til hjelp. Standard Norge utvikler og forvalter standarder i Norge og har enerett på produktnavnet «Norsk Standard». Standardene kan

1 WAD stiller i stor grad samme krav som allerede følger av norsk rett, men innfører også flere nye krav. Den nasjonale gjennomføringen er foreløpig ikke vedtatt. Les mer her: https://uu.difi.no/krav-og-regelverk/eus-webdirektiv-wad

legges ved kontrakter eller benyttes ved inngåelse av avtaler mellom bestiller og operatører eller brukes i anbudsutlysninger.

Standarder

Når det gjelder universell utforming så har den europeiske standardiserings-organisasjonen CEN opprettet en strategisk rådgivningsgruppe som skal arbeide med å inkludere universell utforming i alt relevant standardiseringsarbeid. Fordi standarder er fleksible verktøy som jevnlig endres, oppdateres og utarbeides, er det ikke mulig å gi en fullstendig oversikt, men Standard Norge har standarder innenfor følgende temaer som kan være spesielt nyttige i transportsektoren:

- **Universell utforming av byggverk** - Arbeids- og publikumsbygninger, som spesifiserer krav til offentlige bygninger og tilgrensende parkering og atkomst.
- **Universell utforming av uteområder**, som tar for seg opparbeidete uteområder i tilknytning til bygninger, grønnstruktur og samferdselsanlegg.
- **Krav til bussutforming**, som spesifiserer og utdyper lovfestede krav om universell utforming av busser.
- **Passasjerrettigheter**, som angir krav til bestillere og transportører som ivaretar passasjerenes rettigheter innenfor persontransport
- **Automater for allmenn bruk** - Krav til fysisk utforming og brukerdialog, som tar opp krav til universell utforming av automater

Veiledninger

Det finnes også en rekke ulike veiledninger som skal være til hjelp i arbeidet med universell utforming i transportsektoren.

«Veiledere 129 - Universell utforming av veger og gater beskriver hovedprinsipper for å oppnå universell utforming ved planlegging, bygging, drift og vedlikehold, og veiledning om utforming av veier og gater, utstyr og sideanlegg.»

Det er et hjelpedokument som beskriver mer i detalj hvordan kravene i veinormalen kan oppfylles, og er utarbeidet av Statens vegvesen. Bane NOR har en Håndbok for stasjoner, som gir en fremstilling av krav, anbefalinger og veiledninger knyttet til standard for publikumsområdet på stasjoner. Universell Utforming AS har utarbeidet Veileder for universell utforming i maritim passasjertransport, og har også utarbeidet en sjekkliste basert på lovkrav. Norges Astma- og Allergiforbund har utarbeidet veilederen Universell utforming av bygg – for personer med astma, allergi og annen overfølsomhet, som vil være relevant bl.a. for knutepunkt og stasjoner.

3. Aktører, roller og ansvar

Ansvaret for universell utforming i de ulike delene av transportsystemet er fordelt mellom ulike forvaltningsnivåer og aktører. Myndighetene på de ulike forvaltningsnivåene velger selv hvordan de ønsker å organisere oppgavene, om de ønsker å forvalte oppgavene i egen organisasjon eller fristille dem ved å opprette heleide foretak eller aksjeselskaper.

«Universell utforming er et tverrfaglig tema som må forankres på tvers av statlige, fylkeskommunale og kommunale enheter, og hver enhet må gis et selvstendig ansvar for intern koordinering og sørge for forankring, kompetanseheving og bevisstgjøring (Miljøverndepartementet 2009).»

3.1 Statlig nivå

På statlig nivå vil departementer og direktorater påvirke arbeidet med universell utforming i transportsektoren, ved at de fastsetter rammebetingelser gjennom lover, forskrifter, føringer og retningslinjer som de lavere forvaltningsnivåene og øvrige aktører må følge. I tillegg har staten ansvar for å forvalte flere deler av transportsystemet, inkludert kartlegging, planlegging, utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold.

- Kulturdepartementet har det overordnete ansvaret for likestilling og diskriminering. Arbeidet med universell utforming i Barne-, ungdoms- og familiedirektoratet[2] (Bufdir) er underlagt Kulturdepartementet. Bufdir er ansvarlig for å iverksette regjeringens politikk på området, de deler ut tilskudd til prosjekter innen universell utforming, og de arbeider med kompetanseheving og driver flere ulike nettverk for universell utforming (tilknyttet bl.a. bygg, IKT og kollektivtransport).
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet har ansvaret for planlegging og konsekvensutredninger etter Plan- og bygningsloven, bolig- og bygningspolitikk, samt IKT-politikk og digitalisering av offentlig sektor. Følgende direktorater og etater er underlagt Kommunal- og moderniseringsdepartementet.
- Direktoratet for byggkvalitet har ansvaret for å sikre miljøvennlige og tilgjengelige boliger og bygg, samt øke kunnskapen om byggeregler og byggesaksprosess, og har bl.a. utarbeidet en veiledning til TEK17. **Digitaliseringsdirektoratet** skal bidra til rask og samordnet digitalisering av offentlig sektor, og til formålstjenlig digitalisering av samfunnet.
- Tilsynet for universell utforming av IKT ligger under Digitaliseringsdirektoratet, og er ansvarlig for å sikre at nettløsninger og automater kan brukes av alle.
- Kartverket bidrar til å kartlegge tilgjengelighet og universell utforming i byer, tettsteder og friluftsområder.
- Statsforvalterne (tidligere Fylkesmannsembetene) er statens representant i fylket og har ansvar for å følge opp vedtak, mål og retningslinjer fra Stortinget og regjeringen. Statsforvalterne følger opp statlige satsinger ved å medvirke til at universell utforming innarbeides i regionale og kommunale planer. Statsforvalterne

2 Bufdir som direktorat er underlagt Barne- og familiedepartementet.

gir også råd og veiledning om universell utforming til regionale og kommunale samarbeidspartnere, og til frivillige lag, organisasjoner og brukergrupper.

- Samferdselsdepartementet har det overordnete ansvaret for den nasjonale transportpolitikken. Departementet har også ansvar for politikkutforming og forvaltning tilknyttet luftfart, riksveier, riksveiferjer og jernbane. Kjerneoppgavene til Samferdselsdepartementet er langtidsplanlegging, utredning, analyse, lover, forskrifter, konsesjoner og budsjettarbeid på disse områdene. Det er flere direktorater som ligger under Samferdselsdepartementet, med ansvar for å forvalte riksveiene, riksveiferjer, jernbane og luftfarten. Enkelte oppgaver er lagt til statelige foretak og aksjeselskaper. De sentrale aktørene vil omtales nærmere nedenfor, alle er underlagte eller heleide av Samferdselsdepartementet. I tillegg til disse finnes det også ulike tilsyn (slik som Luftfartstilsynet, Statens Jernbanetilsyn, mv.) som har ansvar for å påse at de ulike virksomheten etterlever regelverket.
- Statens vegvesen har ansvar for riksveinettet med tilhørende infrastruktur, riksveiferjer, drift og vedlikehold. Samfunnsoppdraget er å utvikle og tilrettelegge for et effektivt, miljøvennlig, fremtidsrettet og trygt transportsystem. I tillegg har Statens vegvesen sektoransvar for trafikksikkerhet, klima- og miljøområdet og helhetlig bypolitikk, samt et nasjonalt koordineringsansvar og faglig ansvar for kollektivtransport (Samferdselsdepartementet 2019). Vegvesenet er organisert i Vegdirektoratet (myndighetsorgan) og seks fagdivisjoner. I tildelingsbrevet for 2020[3], er universelt utformede reisekjeder et etappemål under hovedmålet om framkommelighet. Indikatorene for arbeidet er antall holdeplasser på riksveinettet og antall kollektivknutepunkter som er universelt utformet.
- Nye Veier AS er et aksjeselskap med ansvar for å bygge ut riksveinettet. Selskapet skal planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde trafikksikre riksveier. Nye Veier ble opprettet i 2016 med mål om å etablere en «slank, effektiv og spesialisert byggherreorganisasjon», og tok da over fire utbyggingsprosjekter fra Statens vegvesen. Siden er selskapet tildelt flere prosjekter.
- Jernbanedirektoratet har ansvar for å styre og koordinere jernbanesektoren, utvikle jernbanen, og definere og kjøpe tjenester innen infrastruktur, persontrafikk og togmateriell. Direktoratet er også ansvarlig for å koordinere samarbeidet mellom de ulike aktørene i jernbanesektoren. Målet er at jernbanesektoren blir drevet mest mulig effektivt, sikkert og miljøvennlig til beste for de reisende, godstransporten og samfunnet.
- Bane NOR SF er et statlig foretak med ansvar for jernbaneinfrastrukturen. Bane NOR er ansvarlig for planlegging, utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av jernbanenettet, for trafikkstyring, og for forvaltning og utvikling av jernbaneeiendom.
- Det er etablert flere statlige aksjeselskaper da jernbanesektoren ble omorganisert i 2017. Selskapene som er relevant for universell utforming er EnTur AS og Norske Tog AS. EnTur eier og styrer salgssystemet for togbilletter og samler informasjon om kollektivtrafikken i Norge, slik at det blir enklere å velge en bærekraftig reise. Norske tog kjøper inn og eier togmateriell og leier det ut til selskaper som skal drifte persontransport på norsk jernbane.
- Avinor AS er et aksjeselskap med ansvar for norske lufthavner. Avinor har et mål om at alle Avinors lufthavner er universelt utformet i 2025. På de store lufthavnene er krav om universell utforming tilfredsstilt med 70–80 %, mens en del av de eldre lufthavnene er i større grad basert på eldre forskrifter som ikke ivaretar universell utforming like godt.

3 https://www.regjeringen.no/contentassets/087954c97c8e47b7b2a733e350a25b4a/tildelingsbrev-statens-vegvesen-2020.pdf

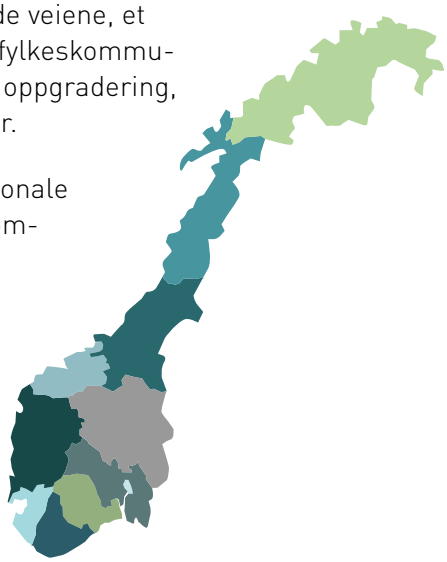
3.2 Fylkeskommunalt nivå

Fylkeskommunene er landets største veieiere med ansvar for det fylkeskommunale veinettet, og for å tilby og tilrettelegge kollektivtilbudet. Fylkeskommunene skal også ivareta regional planlegging, som er et sentralt verktøy for å fastsette mål og gi strategisk retning til fylkeskommunenes virksomhet, og som påvirker kommunal areal- og samfunnsplanlegging. Dette gjør fylkeskommunen til en viktig aktør når det kommer til universell utforming i transportsektoren.

«Fylkeskommunen ansvarlig for bygging, oppgradering, drift og vedlikehold av vei, holdeplasser og kollektivterminaler langs fylkeskommunale veier.»

Fylkeskommunen eier og forvalter det fylkeskommunale veinettet med tilhørende infrastruktur. Fylkeskommunen fikk overført ansvaret for størstedelen av dagens fylkesveinett i 2010, men fikk først gjennom regionreformen i 2020 også overført ansvaret for å forvalte, planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde veiene, et ansvar som tidligere har ligget hos Statens vegvesen. Langs fylkeskommunale veier er fylkeskommunen dermed ansvarlig for bygging, oppgradering, drift og vedlikehold av vei, holdeplasser og kollektivterminaler.

Fylkeskommunen skal tilby og tilrettelegge det lokale og regionale kollektivtilbudet (unntatt tog og riksveiferjer). Mange fylkeskommuner har valgt å etablere aksjeselskaper eller foretak til å administrere kollektivtrafikken. Eksempler på slike administrasjonsselskaper er Ruter, Kolumbus og AtB.



Andre fylkeskommuner har valgt en organisering av ansvaret som avdelinger i fylkesadministrasjonen. Hele eller størstedelen av kollektivtilbudet er i dag anbudsutsatt. Anbudsutsettingen har medført en overgang fra *nettokontrakter*[4] til *bruttokontrakter*. I overgangen har de fleste fylkeskommunen valgt bruttokontrakter og med det overtatt planleggingen og markedsføringen av kollektivtilbudet. Dette gjør at fylkeskommunen sitter med mye kompetanse på kollektivplanlegging og har det helhetlige ansvaret for universell utforming ved å stille krav til materiell gjennom kontrakter, og ivareta billettering, og informasjon.

«Fylkeskommunen sitter med mye kompetanse på kollektivplanlegging og har det helhetlige ansvaret for universell utforming ved å stille krav til materiell gjennom kontrakter, og ivareta billettering, og informasjon.»

Operatørselskapene er kun ansvarlig for å lære opp sjåfører til å ivareta passasjerene på en god måte. Samtidig er buss den transportformen hvor graden av tilgjengelighet er svært avhengig av sjåførene (i motsetning til skinnegående transportformer), og operatørselskapenes oppfølging av sjåførene er derfor svært viktig for å oppnå universell utforming av busstilbudet.

En undersøkelse av universell utforming i fylkeskommunal kollektivtransport viste at fylkeskommunene prioriterer materiell, holdeplasser, og billetterings- og informasjonssystemer i arbeidet med universell utforming. Det var mindre fokus på evalueringer av gjennomførte tiltak, kompetanseutvikling, vintervedlikehold og gangatkomst til holdeplasser.

4 I nettokontrakter er det operatøren som får billettinntektene, og som dermed gir tilbud på nettokostnaden (etter inntekter) når de besvarer anbud, mens i bruttokontrakter går billettinntekter til oppdragsgiver (fylket) slik at tilbydere bare byr på (brutto)kostnaden ved å drifte.

Foto: Hampus Lundgren/Redink

3.3 Kommunalt nivå

På samme måte som fylkeskommunen eier og forvalter det fylkeskommunale veinettet med tilhørende infrastruktur, eier og forvalter kommunen det kommunale veinettet med tilhørende infrastruktur. Langs kommunale veier er kommunene dermed ansvarlig for universell utforming ved nybygging og oppgradering av veien til holdeplassen og på selve holdeplassen, og for drift og vedlikehold.

Kommunene er arealmyndighet og ansvarlig for at arealplanleggingen i egen kommune skjer i tråd med prinsippene om universell utforming. I tillegg kan krav om universell utforming vedtas av kommunen både i kommuneplanens arealdel og i reguleringsplaner.

«Kommunen kan (uavhengig av arealformål) vedta bestemmelser til kommuneplanens arealdel om [...] funksjonskrav, herunder om universell utforming [...]».
Plan- og bygningsloven (§ 11-9)

«Det kan gis bestemmelser til arealformål og hensynssoner om funksjons- og kvalitetskrav til bygninger, anlegg og utearealer, herunder krav for å sikre hensynet til helse, miljø, sikkerhet, universell utforming og barns særlige behov for leke- og uteoppholdsareal». Plan- og bygningsloven (§ 12-7)

I tillegg er kommunen byggesaksbehandler, og er ansvarlig for å vurdere om oppføring, tilbygg, påbygg, underbygg eller plassering av bygning, konstruksjon og anlegg kan gjennomføres i samsvar med vedtak, forskrifter og Plan- og bygningsloven. Som planmyndighet og byggherre er det særlig viktig at de ansatte ved alle kommunens tjenesteområder (plan, byggesak, teknisk etat, mv.) har tilstrekkelig kompetanse når det kommer til universell utforming.

3.4 Private aktører

I tillegg til ansvaret som ligger til de ulike forvaltningsnivåene, er det også en rekke private aktører som må ha god kunnskap om universell utforming av transportsystemet.

Operatørselskapene drifter kollektivtilbudet på oppdrag fra bestiller. Jernbanedirektoratet har delt opp jernbanenettet i ulike trafikkpakker hvor tilbudet driftes av ulike togoperatører. I kontraktene er det lagt opp til at operatørselskapene sammen med relevante parter skal søke hensiktsmessige løsninger for universell utforming på jernbanen (eks. tjenester, togmateriell).

«En fylkeskommune har gjerne delt inn sin region i flere anbudsområder og kan derfor ha inngått kontrakter med ulike operatører – selv i samme byområde.»

Fordi det er fylkeskommunen eller det fylkeskommunale administrasjonsselskapet som planlegger rutene og markedsfører tilbudet vil kunden ikke nødvendigvis oppfatte at det er ulike operatørselskaper som drifter tilbudet i de ulike anbudsområdene. Det er bussførere og personell ansatt i de ulike operatørselskapene som møter passasjerene i det daglige, og som har en viktig rolle i å yte service og skape en god kollektivreise for sine passasjerer.

Ansatte i konsulentselskaper, arkitekter, og entreprenørfirmaer som bistår myndighetene i planleggingsfasen, ved prosjektering og bygging, og ved drift og vedlikehold har også en viktig rolle i å sikre at krav og retningslinjer følges. Slike aktører kan være koblet på i ulike prosjekter som vil kunne favne hvert enkelt element i en universelt utformet reisekjede, fra konsulenten som bistod i arbeidet med informasjon og billettering, til entreprenørfirmaet som bygde kollektivterminalen, holdeplassen eller veien til og fra. Ettersom det gjerne er ett enkelt reiseledd som oppgraderes av gangen og det er ulike aktører som kobles på, kan systematisk samarbeid på tvers av reisekjeden være utfordrende. Det er derfor spesielt viktig å ta hensyn til disse grenseovergangene i arbeidet.

4. Hvordan kan reformer påvirke arbeidet med universell utforming?

Et sammensatt regelverk og en rekke aktører med ulike roller og ansvar ligger til grunn for (videre)utviklingen av et universelt utformet transportsystem. Rammeverket endrer seg i takt med politiske målsettinger og endringer i samfunnet. Organisering av offentlig sektor i Norge har siden 80-tallet vært preget av fristilling.

«Offentlige etater har blitt omorganisert i mer fristilte enheter som ikke er underlagt direkte politisk styring, slik som foretak eller aksjeselskap.»

Det betyr at offentlige etater har blitt omorganisert i mer fristilte enheter som ikke er underlagt direkte politisk styring, slik som foretak eller aksjeselskap. Selv om enhetene fremdeles er heleid av offentlige myndigheter, gir organiseringen dem større fleksibilitet og handlingsrom til å oppnå overordnete politiske mål. Denne organiseringen krever mer indirekte styring og samarbeid mellom aktørene.

4.1 Endringer i veisektoren

De største endringene i veisektoren under forrige regjering (Solberg-regjeringen 2013-2021) har skjedd ved to store reformer: Veireformen (Samferdselsdepartementet 2015a) og Regionreformen inkludert overføring av Sams veiadministrasjon til de nye fylkeskommunene i 2020 (Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2016). Reformene har endret ansvarsforholdene i veisektoren.

«Der Statens vegvesen tidligere hadde et mer helhetlig ansvar i veisektoren, er store deler av ansvaret nå overført til nye aktører. Dette gjør også at ansvaret for universell utforming blir fordelt hos flere aktører.»

Veireformen etablerte Nye Veier som et aksjeselskap med ansvar for å planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde trafikksikre riksveier. Nye Veier er dermed også ansvarlig for infrastruktur tilknyttet riksvei, som bussholdeplasser. Selskapets hovedoppdrag er å oppnå helhetlig utbygging og større kostnadseffektivitet (Samferdselsdepartementet 2015a). Det kan gjøre at løsninger og standarder i større grad blir utfordret enn tidligere.

Fylkeskommunene har siden 2010 vært landets største veieiere, etter at 44 000 kilometer vei ble overført fra staten til fylkeskommunene gjennom Forvaltningsreformen[5]. Statens vegvesen har likevel frem til 2020 hatt ansvar for administrasjon av fylkesveiene, da veiadministrasjonen for fylkesveier ble overført til de nye fylkeskommunene.

Der Statens vegvesen tidligere hadde et mer helhetlig ansvar og fagkompetanse til å utforme løsninger på veinettet, ble veiadministrasjonen delt mellom stat og fylke. Det betyr på den ene siden at det ikke lenger er én aktør (Statens vegvesen) med et helhetlig ansvar for riks- og fylkesveinettet. På den andre siden betyr det at fylkeskommunen har et mer helhetlig ansvar for det regionale veinettet, og i større grad kan se vei og kollektivtrafikk (inkludert universell utforming) i sammenheng.

Statens vegvesen har fremdeles et samfunnsansvar og myndighetsansvar for veisektoren, og forvalter regelverk og veinormaler. Det er fremdeles uklart hvor sterke de nasjonale føringene for fylkesveinettet vil bli, men fylkeskommunene kan med egne veiadministrasjoner i større grad tilpasse veipolitikken og standarder til lokale forhold og politiske hensyn. På samme måte kan Nye Veier i større grad utfordre eksisterende praksis for planlegging og utbygging av riksveier. Statens vegvesen har fortsatt et nasjonalt koordineringsansvar og faglig ansvar for kollektivtransport som benytter veisystemet.

5 Forvaltningsreformen overførte ansvar fra staten til fylkeskommunene på flere områder, men særlig på vei. Veiadministrasjonen forble imidlertid igjen hos Statens vegvesen gjennom den felles «sams» veiadministrasjon for riksvei og fylkesvei.

Det har vært knyttet bekymring til hvorvidt den nye ansvarsfordelingen vil gi et mindre enhetlig tilbud for trafikantene, blant annet med tanke på veiutforming, trafikksikkerhet, fremkommelighet og miljø (Vegdirektoratet 2020). Fylkeskommunene har myndighet til å fravike fra veinormalene og etablere egen praksis for veiforvaltning, noe som kan gi større regionale forskjeller på fylkesveinettet enn tidligere. Det kan likevel argumenteres med at det uansett vil være forskjeller, da fylkeskommunene som veieiere i ulik grad har prioritert investeringer i veinettet, samtidig som topografien er ulik. Samtidig er det å gi større muligheter for lokal tilpasning et av målene med reformene. Fylkeskommunene har best kjennskap til lokale forhold og kan dermed best vurdere hvilke løsninger som er gode nok i sin region.

Det å flytte ansvar og tjenester til lavere forvaltningsnivåer gjøres ofte i et demokratiperspektiv. Når fylkeskommunene tar over administrasjonen av fylkesvei, kan fylkeskommunale utvalg og råd som Eldrerådet og Rådet for personer med funksjonsnedsettelser i større grad direkte medvirke til strategier, planer og standardnivå enn tidligere. Samtidig har fylkeskommunen et ansvar for regional utvikling og kan i større grad se helheten mellom vei og øvrige politikkområder i egen organisasjon. På den annen side er det sannsynlig at helheten mellom riks- og fylkesvei reduseres og at praksis i fremtiden vil være mer ulik mellom veisystemene.

Et element i dette er diskusjonen om hvilken standard som er god nok når det gjelder utforming av vei og gate. Fylkeskommunene har tidligere ønsket rimeligere alternativer til de godt faglig funderte, men høye og kostbare standardene som er etablert i Statens vegvesen. Veiplanleggere vil i større grad utfordres til å utarbeide alternativer og på hva som kan nedprioriteres for å få løsninger som er «gode nok» slik at det kan bygges mer vei for pengene. Kostnader var en utfordring da staten hadde ansvar for fylkesveinettet, og økonomisk handlingsrom er fremdeles en utfordring. Tall fra SSB viser likevel at fylkeskommunene siden 2010 har økt sine bevilgninger til fylkesveinettet. Det er svært kostbart å gjøre endringer i eksisterende infrastruktur og holdeplasser som ikke er tilrettelagt. Dersom budsjettene blir strammere fremover kan det gjøre at oppgradering til universell utforming av for eksempel holdeplasser nedprioriteres.

4.2 Endringer i jernbanesektoren

Den største endringen i jernbanesektoren under Solberg-regjeringen var Jernbanereformen (Samferdselsdepartementet 2015b), som fra 2017 endret ansvarsforholdene i sektoren. Målet med reformen var å klargjøre ansvarsforhold og bidra til en mer konkurransedyktig jernbane.

Jernbanereformen

Reformen førte til en omorganisering av tidligere Jernbaneverket og NSB og etablerte flere nye aktører og selskaper.

Jernbanedirektoratet ble etablert for å ivareta det overordnede styringsansvaret for sektoren, herunder strategisk planlegging, utvikling av infrastruktur, helhetlig koordinering av sektoren og konkurranseutsetting.

Det statlige foretaket Bane NOR ble opprettet for å ha ansvar for den nasjonale jernbaneinfrastrukturen, herunder trafikkstyring, drift, vedlikehold og utbygging av jernbanen og togstasjonene.

NSB ble omorganisert til et rent operatørselskap som ikke lenger eier egne tog eller stasjonseiendommer, og skiftet navn til Vy.

Norske Tog AS har nå ansvaret for å leie ut statens togmateriell til togselskaper som kjører på oppdrag fra staten

Statseide EnTur AS eier og styrer salgssystemet for togbilletter, og har ansvaret for å tilby reiseplanlegger og grunnleggende digitale tjenester for kollektivtrafikk i hele Norge (på tvers av operatørselskap).

Utvikling av stasjonsområder er et område hvor reformen har bidratt til å klargjøre ansvarsforholdene. Tidligere hadde både Jernbaneverket og NSBs datterselskap Rom Eiendom AS et delt ansvar, noe som skapte uklare ansvar om knutepunktutvikling. Nå er all jernbaneeiendom forvaltet av Bane NOR, noe som gir mulighet til en mer helhetlig utvikling av knutepunkter og eiendommen rundt. Dette er en mulighet til å få til en mer helhetlig satsing på universell utforming i og rundt knutepunkt og stasjoner. Jernbanedirektoratet er ansvarlig for fremtidig utvikling av jernbanen og kjøper tjenester innenfor infrastruktur gjennom avtaler med Bane NOR. Statlige bevilgninger blir fordelt gjennom en avtale for drift og vedlikehold, og en avtale for planlegging, prosjektering og utbygging. Etableringen av et foretak gjør at staten i mindre grad direkte kan instruere forvaltningen av infrastruktur. Det kan skape utfordringer for samordnet planlegging, men krever gode bestillinger og avtaler.

Bedre koordinering mellom lokaltogtilbudet og øvrig kollektivtilbud (buss, båt, ferge, mv.), er en annen utfordring som reformen skulle bidra til å løse, og som har betydning for universell utforming. Det har tidligere vært utfordrende for fylkeskommunene å påvirke endringer i togtilbudet og å samarbeide med NSB om sømløs billettering i de regioner hvor lokaltog utgjør en del av det regionale kollektivsystemet (Krogstad og Aarhaug 2015). Osloregionen har vært et unntak når det gjelder samordning av billettprodukter, men det har flere ganger vært påpekt at samarbeidet bør inngås med bestiller og ikke operatør. I takt med anbudsutsettingen av trafikkpakkene på jernbanen, så inngår Jernbanedirektoratet samarbeidsavtaler med fylkeskommunene om rute- takst- og billettsamarbeid. De nye togoperatørene er forpliktet til å følge avtalen og å samarbeide om sømløse reiser innenfor byområdene. Dette er en fordel for personer med nedsatte funksjonsevner og øvrige reisende. I tillegg sikrer etableringen av EnTur AS at kundene kan få ruteinformasjon og kjøpe billetter for tog og fylkeskommunal kollektivtransport på samme sted.

«Målet for Jernbanereformen har vært å bidra til å klargjøre ansvarsforholdene rundt stasjonsområder, ruteplanlegging, billettering og informasjon, som er viktige elementer i en reisekjede.»

Det at fylkeskommuner og kommuner i større grad involveres i dette arbeidet ble sett på som viktig for å gjøre grenseovergangene i reisekjeden mer sømløse. Samtidig er det viktig at ansvaret for infrastruktur i større grad er samlet hos én aktør. Reformen har imidlertid ført til flere fristilte aktører, som må samarbeide om den helhetlige reisekjeden. Det kan gi utfordringer for å se helheten i transportsystemet, også når det gjelder universell utforming.

5. Hvordan sikre universell utforming av reisekjeder?

I Nasjonal transportplan 2022-2033 nevnes universell utforming som et sentralt prinsipp for å oppnå hovedmål nr. 5 om en enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet. Dette stiller høye krav til samarbeid mellom flere aktører for å sikre gode og sammenhengende miljøer og reisekjeder over tid. Reformene i samferdselssektoren har endret ansvarsdelingen og etablert nye og mer fristilte aktører. Dette gjør at samarbeid er helt nødvendig for å oppnå universell utforming av hele reisekjeden.

Foto: Ruter As / Redink, Thomas Haugersveen

5.1 Økonomisk handlingsrom

De siste årene har det vært gjort en stor innsats for å oppnå et universelt utformet transportsystem. I dag er for eksempel busser med lavgulv, sanntidsinformasjon og elektronisk styrt opprop av neste holdeplass blitt standarden i det meste av landet. Oppgradering av infrastruktur er imidlertid tid- og kostnadskrevende. Økonomisk handlingsrom er kanskje den største utfordringen knyttet til fremdriften på universell utforming. Det kan føre til at oppgradering av eksisterende infrastruktur blir en salderingspost – noe som ofres i budsjettforhandlinger til fordel for andre tiltak eller prosjekter som anses som viktigere.

Staten har tidligere organisert flere statlige tilskuddsordninger som BRA-ordningen (2006-2015), KID-ordningen (2007-2015) og belønningsmidler for å gi fylkeskommunene tilgang til midler for å oppgradere kollektivtransportens infrastruktur. Dersom staten ønsker å fremskynde arbeidet med universell utforming kan det igjen etableres lignende tilskuddsordninger. En evaluering av BRA-ordningen viser at tiltakene som

ble iverksatt ble positivt mottatt og bidro til å gjøre det lettere for personer med nedsatte funksjonsevner å reise kollektivt. En annen mulighet er å benytte riksveimidler til å oppgradere til universell utforming på steder hvor det er stort behov. Dette gjøres allerede i de store byene gjennom byvekstavtalene, men ennå ikke i øvrige byer. Her kan Statens vegvesen, som har koordineringsansvar for kollektivtransport, ha en viktig rolle i å administrere en eventuell tilskuddsordning.

Topografi og naturlige stigningsforhold, samt eksisterende infrastruktur som allerede ligger fast, kan gjøre det utfordrende å sikre universell utforming.

Fylkeskommunene har med egne veiadministrasjoner mulighet til å utfordre faglige vurderinger på hva som kan nedprioriteres for å få løsninger som er «gode nok», slik at pengene strekker lengre.

I fremtiden vil det nok bli et spørsmål om alternative løsninger som gjør reisekjeden tilgjengelig, men ikke nødvendigvis universelt utformet, kan aksepteres. Ofte er det usikkerheten rundt hvorvidt man kommer seg om bord på transportmiddelet, og ikke at man skal komme seg om bord uten hjelp eller ved hjelp av tilrettelagte løsninger, som er utfordringen. Et økt fokus på løsninger som gir tilgjengelighet, men ikke nødvendigvis universell utforming, kan føre til diskusjoner om hvorvidt slike løsninger er likeverdige. Det er derfor viktig å presisere at en satsing på å sikre tilgjengelighet ikke må blir brukt for å omgå løsninger for universell utforming der dette er mulig å få til.

5.2 Faglige veiledere og faglig utvikling

Eksisterende lovverk stiller i dag strenge krav til at personer med nedsatte funksjonsevner ikke skal forskjellsbehandles, hverken direkte eller indirekte. Det innebærer at krav til universell utforming er lovfestet for alle deler av reisekjeden: Vei til og fra holdeplass, selve holdeplassen, informasjon, billettering og utforming av materiell. Imidlertid er lovverket knyttet til universell utforming i transportsektoren fragmentert og uoversiktlig på noen områder. Lover og forskrifter skal også være generelle og ikke detaljere løsninger. Dette gjør at ulike aktører kan etablere ulik praksis når det gjelder utforming av løsninger.

De organisatoriske endringene i transportsektoren de siste årene har ført til flere og mer fristilte aktører, som staten i mindre grad enn tidligere kan instruere direkte. Det vil derfor være viktig å føre tilsyn med utvikling og praksis når det gjelder universell utforming av reisekjeder gjennom rapporteringsrutiner og rådgivning. I ytterste konsekvens har staten mulighet til å skjerpe lovverket dersom utviklingen ikke er i tråd med nasjonale målsettinger. Imidlertid er faglige veiledninger og nasjonale føringer mer fleksible verktøy for å oppdatere kunnskap dersom praksis ikke er i tråd med målsettingene.

Vegdirektoratet (i Statens vegvesen) har et ansvar for å bestemme krav til utforming av veier og gater. I fylkeskommunal kollektivtransport er det etablert samarbeid mellom fylkene, og utarbeidet standarder for å forenkle arbeidet med anskaffelser av materiell og oppfylle lovfestede krav med tanke på passasjerrettigheter.

«Veiledninger og standarder kan være gode verktøy for å etablere felles løsninger som oppfyller lovfestede krav. Samtidig er det en utfordring at de ofte fokuserer på enkelte funksjonsnedsettelser (nedsatt bevegelse eller nedsatt syn), mens andre (som nedsatt hørsel, nedsatt kognisjon, psykiske utfordringer, o.l.) i større grad overses».

Dersom det ikke tas hensyn til et bredt spekter av utfordringer og behov, kan det bli vanskelig å få til universell utforming av hele reisekjeder. For å etablere god kunnskapsutveksling og enhetlige veiledninger, må det etableres samarbeidsarenaer der de ulike aktørene kan bidra i utformingen av faglige veiledninger på tvers av transportmidler og funksjonskrav. Dette vil også komme de reisende til gode, som slipper å forholde seg til ulike systemer rundt om i landet.

All planlegging krever et faglig skjønn. Planleggere kan tolke og vurdere hensyn på ulike måter, samtidig som kunnskapen om universell utforming kan variere etter erfaring og utdanning. Eksisterende topografi gjør også at det ikke alltid er mulig med løsninger som følger standarder for universell utforming, for eksempel stigningsforhold. Det er likevel viktig at planleggere ser helheten i systemet og hvordan ulike løsninger henger sammen. Veinormalenes krav gjelder på utforming av ny vei, men det meste av oppgraderingsarbeid foregår som punktvise utbedringer på eksisterende vei. Det setter høye krav til planleggeres fagkompetanse og skjønn.

For å sikre god faglig utveksling kan det være viktig å etablere faglige møteplasser og temamøter på tvers av forvaltningsnivåer og transportform. Nasjonale kompetansebyggingsarenaer kan være nyttige, for å både diskutere eksisterende lover og regler, og drøfte ulike løsningsforslag. Et eksempel på dette er Barne- ungdoms- og familiedirektoratet sitt nasjonale nettverk «Universell utforming i regional og lokal kollektivtransport», som skal bidra til kompetansebygging for aktørene i kollektivtransporten og utvikling hos bestillere, operatører og andre aktører innen reisekjeden på nasjonalt, regionalt, fylkeskommunalt og lokalt nivå. Et annet virkemiddel kan være faglige kompetanseprogram som har læring, kompetanseutvikling og kompetanseheving som formål. Samtidig er det viktig at en aktør har et hovedansvar for å samle inn gode erfaringer fra ulike steder i landet, og driver forskning og utvikling for å etablere ny kunnskap.

5.3 Samarbeid

En reisekjede er kun så sterk som det svakeste ledd. Fordi transportsystemet er sammensatt er ansvaret for de ulike delene delt mellom ulike aktører. Samarbeid er derfor grunnleggende for å etablere helhetlige reisekjeder.

For å søke å minske mulighetene for brudd i reisekjeden, er det viktig at dette løftes frem allerede i plan-, prosjekterings- og byggefasen til et prosjekt. Det er den som sitter som prosjektansvarlig, som bør ta ansvar for å opprette et samarbeid med relevante aktører for å ivareta universell utforming både i de berørte leddene og i de tilgrensende leddene i reisekjeden. Dess større og mer komplekst prosjektet er, dess flere aktører og forvaltningsnivåer vil typisk være involvert. Et godt og stabilt samarbeid mellom de ulike aktørene er derfor en nøkkelfaktor i å sikre at universell utforming ivaretas i denne fasen.

«En reisekjede er kun så sterk som det svakeste ledd.»

Studier viser at for personer med nedsatt funksjonsevne oppstår gjerne utfordringer med å reise kollektivt i overgangen fra et reiseledd til et annet, eller fra en aktørs ansvarsområde til en annens. Resultatet for den reisende kan være at reisen ikke gjennomføres. Dersom universell utforming glipper i overgangen fra en aktørs ansvarsområde til en annens i allerede etablert infrastruktur, er det ikke alltid opplagt hvordan et slikt problem skal løses eller hvem som faktisk har ansvaret.

Også her er det viktig at problemer og utfordringer som oppstår i overgangen mellom ledd i reisekjeden løftes frem, og at løsninger drøftes i fellesskap med involverte aktører. Dette vil være med å synliggjøre dersom dette er en gjentagende utfordring flere steder, og kan indikere behov for å utvikle felles løsninger.

Arbeidet med universell utforming er bredt og går på tvers av ulike sektorer. På transportområdet kan det derfor være viktig med en nasjonal tiltaksplan for universell utforming som følges opp av sektormyndigheten innenfor transport.

«Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet er et eksempel på en plan som er utarbeidet i fellesskap mellom mange ansvarlige aktører og spesifiserer tiltak og ansvar. Kanskje kan en slik modell benyttes også for universell utforming?»

Ved å opprette en slik tiltaksplan vil det også være behov for et nasjonalt nettverk som følger dette arbeidet, og som samarbeider for å utvikle mer kunnskap om og komme med forslag til løsninger på hvordan man kan sikre universell utforming av hele reisekjeder. Et slikt nettverk bør søke å beskrive eller munne ut i anbefalinger for hvordan ulike former for samarbeid kan og bør foregå for å sikre god implementering av universell utforming på tvers av aktørers ansvarsområder i hele reisekjeden.

Fylkeskommunene er en viktig aktør for å ivareta et regionalt koordineringsansvar for arbeidet med universell utforming. Det er viktig at lokale og regionale aktører koordinerer seg og samarbeider på et overordnet nivå på en slik måte at man klarer å definere og sikre hvilke knutepunkt og strekninger som skal prioriteres og i hvilken rekkefølge. Lokale samhandlingsnettverk kan både bidra til at aktørene får en bredere og mer overordnet oversikt over de lokale utfordringene og hvordan man kan bidra med løsninger, samt at de kan bidra med innsikt og kunnskap mer direkte inn i konkrete prosjekter. Nettverkene bør også ha fokus på hvordan de ulike aktørene kan arbeide sammen for å få til en sammenhengende utvikling av hele reisekjeder, og å sikre en helhetlig tankegang i arbeidet med universell utforming av transportsektoren. I de største byene finnes det gjerne allerede lokale nettverk i form av arbeidet med bypakker, men det kan også være samhandlingsnettverk som har et mer spesifikt fokus på arbeidet med universell utforming.

6. Oppsummering

Omorganiseringer og reformer kan kaste om på etablerte samarbeid – både formelle og uformelle – ved at disse må etableres på nytt. I tillegg kan de aktørene som har gått gjennom en omorganiseringsprosess i en periode oppleve usikkerhet knyttet til ansvarsområder, hvis ikke dette har kommet tydelig frem gjennom hele prosessen. Dette kan føre til at det blir vanskeligere å opprettholde fremdrift og kontinuitet gjennom slike prosesser, både for aktørene som går gjennom reformene og for aktørene som står på utsiden og skal opprettholde et samarbeid med berørte personer og etater. Utfallet kan bli at universell utforming i kortere perioder får redusert fokus og blir vanskeligere å følge opp.

Likevel er kravene til universell utforming ved bl.a. planlegging og bygging av infrastruktur og innkjøp av materiell tydelige og nedfelt i eksisterende lovverk. Lovverket (med tilhørende forskrifter) stiller i dag strenge krav til hvordan samfunnet skal tilrettelegges for personer med nedsatt funksjonsevne. Endringer i organisering og ansvarsområder slik det har skjedd i Norge til nå, vil derfor antagelig ikke ha noen særlig negativ effekt på universell utforming av transportsystemet i et langsiktig perspektiv. Utfordringen er at regelverket for universell utforming inngår i en rekke lover og forskrifter underlagt ulike departementer, og denne fragmenteringen gjør at det ikke alltid er klart hvem som har ansvar for helheten (Samferdselsdepartementet 2020).

Nedenfor oppsummerer vi noen av våre forslag til hvordan man kan sikre universell utforming av transportsystemet i et system med sammensatte lover, regler og ansvar, fordelt på økonomisk handlingsrom, faglige veiledere og faglig utvikling, og samarbeid.

Økonomisk handlingsrom

- For å sikre at oppgradering av eksisterende infrastruktur ikke blir en salderingspost, kan det etableres tilskuddsordninger for å sikre et fortsatt fokus på universell utforming.
- Riksveimidler kan benyttes til å oppgradere infrastruktur til universell utforming der det er stort behov.
- Flere sterke aktører i veisektoren (fylkeskommunene og Nye Veier) kan utfordre tidligere standarder knyttet til hva som er «gode nok» løsninger fremover.

Faglige veiledere og faglig utvikling

- Flere og mer fristilte aktører i transportsektoren gjør at det vil være viktig å føre tilsyn med utvikling og praksis når det gjelder universell utforming av reisekjeder.
- Veiledninger og standarder kan være gode verktøy for å etablere felles løsninger som oppfyller lovfestede krav, og disse bør kontinuerlig (videre)utvikles og oppdateres.
- Det bør etableres samarbeidsarenaer der de ulike aktørene kan bidra i for eksempel utformingen av faglige veiledninger på tvers av transportmidler og funksjonskrav.
- For å sikre god faglig utveksling kan det være viktig å etablere faglige møteplasser og temamøter på tvers av forvaltningsnivåer og transportform, slik som Nasjonale kompetansebyggings-arenaer og faglige kompetanseprogram.
- Én aktør bør ha et hovedansvar for å samle inn gode erfaringer fra ulike steder i landet, og drive forskning og utvikling for å etablere ny kunnskap.

Samarbeid

- Den prosjektansvarlige bør ta ansvar for å opprette et samarbeid med relevante aktører for å ivareta universell utforming både i de berørte leddene og i de tilgrensende leddene i reisekjeden. Dess større og mer komplekst prosjektet er, dess flere aktører og forvaltningsnivåer vil typisk være involvert.
- Dersom universell utforming glipper i overgangen fra en aktørs ansvarsområde til en annens i allerede etablert infrastruktur, er det ikke alltid opplagt hvordan et slikt problem skal løses eller hvem som faktisk har ansvaret. Det bør være én aktør som har ansvar for å følge opp slike problemstillinger.
- *En nasjonal tiltaksplan for universell utforming i transportsektoren kan være en god måte å følge opp de ulike aktørenes ansvar og kan være et verktøy for å videreutvikle kunnskap om universell utforming av hele reisekjeder*.
- *Fylkeskommunene kan ta et regionalt koordineringsansvar for arbeidet med universell utforming, og/eller det kan løftes inn i eksiterende lokale nettverkssom finnes gjennom «bypakke»-arbeidene.*
- En reisekjede er kun så sterk som det svakeste ledd, og samarbeid er grunnleggende for å etablere helhetlige reisekjeder. *Uavhengig av anbefalingene over, bør universell utforming være godt forankret hos alle aktører som jobber med ulike deler av reisekjeder.* Universell utforming har blitt en stadig mer integrert og naturlig del av transportsektoren. Likevel er det viktig at man opprettholder kontinuerlig kompetanseheving og har ressurser til følge opp målsettinger, strategier, tiltak og måloppnåelse.

7. Videre lesning

Barne-, ungdoms- og familiedirektoratet (Bufdir). 2020. ***Universell utforming. Tilstandsanalyse og kunnskapsstatus.***

https://bufdir.no/globalassets/global/nbbf/universell_utforming/universell-utforming---tilstandsanalyse-og-kunnskapsstatus_uu.pdf

Dette er en gjennomgang av status for universell utforming i Norge anno 2020. Formålet er å beskrive status for universell utforming i Norge, samt å danne grunnlag for politikk- og tiltaksutvikling på feltet. Å gi en fullstendig oversikt over graden av universell utforming i Norge er vanskelig. Det skyldes både at det i begrenset grad er gjort systematiske målinger av tilgjengelighet og universell utforming, men også at fagfeltet universell utforming er svært bredt og omfatter en rekke fagområder som IKT, transport, planlegging, bygg, anlegg, uteområder, produkter og tjenester.

Krogstad, J.R., Phillips, R.O., Berge, S.H. 2019. ***Kollektivtransport for alle: Bussjåførenes rolle*****. TØI rapport 1683/2019.**

https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=50230

Rapporten bruker dokumentgjennomgang, intervjuer og en spørreundersøkelse til å forstå påvirkninger på hvordan bussjåfører yter service overfor passasjerer med ulike behov.

Krogstad, J.R. 2015. ***Fylkeskommunenes arbeid med universell utforming i kollektivtransporten.*** **TØI rapport 1456/2015.**

https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=41624

Rapporten oppsummerer fylkeskommunenes arbeid med universell utforming i kollektivtransporten, og kartlegger hva som var de største utfordringene for fremtidig arbeid. Rapporten gir en introduksjon i fylkeskommunens ansvarsområder i 2015, noe som i stor grad fortsatt er gjeldende.

Lerdahl, E. 2015. ***Slagkraftige møter - større engasjement og bedre resultater.*** **Fagbokforlaget**

Slagkraftige møter er boken for deg som vil skape engasjerende og produktive møter - der deltakerne blir aktivt involvert, og der det skapes synlige resultater. Boken gir deg enkle metoder som skaper dynamikk, fokus og retning på møtet. Boken tar for seg alt fra daglige oppdateringsmøter til større heldagsmøter. Du presenteres for mange metoder og tips for å planlegge, lede og gjennomføre møter. Disse kan lett implementeres i din arbeidshverdag.

Lerdahl, E. 2007. ***Slagkraft - Håndbok i ideutvikling.*** **Gyldendal akademisk**

I denne boken presenteres ulike metoder for hvordan enkeltpersoner eller grupper kan arbeide mest mulig effektivt og målrettet med idéutvikling. Her finnes metoder for hvert stadium av idéutviklingsprosessen – fra å avdekke behov, utforske og utvikle nye ideer, bearbeide og evaluere ideer og til slutt virkeliggjøre og implementere dem. Idéutviklingsmetodene presenteres på en konkret måte, gjennom bruk av mange eksempler, skisser og bilder.

Farner, A. 2008. ***Verksted som verktøy - å planlegge og lede workshops.*** **Kommuneforlaget.**

Boka forklarer hvordan man kan bruke verksted som arbeidsform i planleggings- og utviklingsarbeid. Den beskriver hvordan verksted kan være en prosessrettet arbeidsform som tilrettelegger for samspill, medvirkning og nytenkning. Boka knytter verksted som arbeidsform til planleggingsteori og prinsipper for kommunikasjon og samarbeid og tar for seg design av verksted til ulike formål, konkrete teknikker for gjennomføring og gir eksempler fra gjennomførte verksteder.

Referanser

Aarhaug, J. og Elvebakk, B. 2012. *Universell utforming virker - evaluering av tiltak i kollektivtrafikken.* TØI-rapport 1235/2012.

Bouckaert, G. og Kuhlmann, S. 2016. *Local Public Sector Reforms in Times of Crisis*, Palgrave Macmillan, UK. https://www.palgrave.com/gp/book/9781137525475

Fearnley N, Flügel S, Killi M, Leiren MD, Nossum Å, Skollerud K og Aarhaug J (2009). *Kollektivtrafikanters verdsetting av tiltak for universell utforming*. TØI-rapport 1039/2009.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet. 2006. *St.meld. nr. 12 (2006-2007).* Regionale fortrinn – regional framtid.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet. 2016. *Meld. St. 22 (2015–2016).* Nye folkevalgte regioner – rolle, struktur og oppgaver.

Krogstad, J.R. 2015. *Fylkeskommunenes arbeid med universell utforming i kollektivtransporten*. TØI-rapport 1456/2015.

Krogstad, J.R. og Aarhaug, J. 2015. *Bedre samordning av offentlig kjøp av tog og lokal kollektivtransport*. TØI rapport 1434/2015.

Krogstad, J.R., Phillips, R.O., Berge, S.H. 2019. *Kollektivtransport for alle: Bussjåførenes rolle*. TØI rapport 1683/2019.

Krogstad, J.R. og Leiren, M.D. 2019. How Regional Authorities Act Under Restricted Decentralization: Evidence from the Norwegian Transport Sector. Scandinavian Journal of Public Administration, 23(2): 79-96.

Leiren, M.D. og Kolbjørnsen, L. 2008. *Fylkeskommunenes arbeid med universell utforming i kollektivtransporten.* TØI-rapport 980/2008.

Miljøverndepartementet. 2009. *Universell utforming som kommunal strategi. Erfaringer og resultater fra pilotkommunesatsingen 2005-2008*. Rapport T-1472.

Nielsen, A.F. og Skollerud, K.H. 2018. *Universell utforming av transportsystemer for grupper med nedsatt psykisk funksjonsevne.* TØI-rapport 1615/2018.

Samferdselsdepartementet. 2015a. *Meld. St. 25, 2014-2015. På rett vei —* Reformer i veisektoren.

Samferdselsdepartementet. 2015b. *Meld. St. 27 (2014-2015). På rett spor —* Reform av jernbanesektoren.

Samferdselsdepartementet. 2021. *Meld. St. 20 (2020–2021).* Nasjonal transportplan 2022–2033.

Samferdselsdepartementet. 2019. *Instruks for Statens vegvesen*. Fastsatt av Samferdselsdepartementet 17. desember 2019 med virkning fra 01. januar 2020. https://www.regjeringen.no/contentassets/087954c97c8e47b7b2a733e350a25b4a/instruks-svv-pr.-17.12.19.pdf

Samferdselsdepartementet. 2020. *Nasjonal transportplan 2022-2033. Tilleggsoppdrag til oppdrag 2-4*. [URL, sist oppsøkt 15.07.2020] Tilgjengelig fra: https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/nasjonal-transportplan/ntp-2022-2033-i-arbeid-ny/nasjonal-transportplan-2022-2033---i-arbeid/oppdrag-til-virksomhetene/id2643273/.

Tranvik, T. og Fimreite, A.L. 2006. Reform failure: The processes of devolution and centralisation in Norway. *Local Government Studies*, 32 (1): 89-107. doi: 10.1080/03003930500453609.

Vegdirektoratet. 2020. *Nasjonale føringer for riks- og fylkesvegnettet.* Myndighet og regelverk, 11. mai 2020. [URL] https://www.vegvesen.no/_attachment/2964900/binary/1368696?fast_title=Nasjonale+f%C3%B8ringer+for+riks-+og+fylkesvegnettet+-+Rapport.pdf

Veisten, K., Flügel, S., Halse, A.H., Fearnley, N., Sundfør, H.B., Hulleberg, N. og Jordbakke, G.N. 2020. *Kollektivtrafikanters verdsetting av universell utforming og komfort*. TØI rapport 1757/2020

Øksenholt, K.V. og Aarhaug, J. 2015. Kollektivtransport for personer med nedsatt funksjonsevne – erfaringer fra ikke-brukere. TØI rapport 1433/2015.

Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning