



Fylkeskommunenes arbeid med
universell utforming av
kollektivtransporten



Fylkeskommunenes arbeid med universell utforming av kollektivtransporten

Merethe Dotterud Leiren

Lene Kolbjørnsen

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

Tittel: Fylkeskommunenes arbeid med universell utforming av kollektivtransporten

Forfatter(e): Merethe Dotterud Leiren, Lene Kolbjørnsen

TØI rapport 980/2008
Oslo, 2008-09
75 sider
ISBN 978-82-480-0911-5 Elektronisk versjon
ISSN 0808-1190

Finansieringskilde:

Nasjonalt dokumentasjonssenter for personer med nedsatt funksjonsevne

Prosjekt: 3293 Dokusenter

Prosjektleder: Merethe Dotterud Leiren

Kvalitetsansvarlig: Aud Tennøy

Emneord:

Universell utforming; Tilgjengelighet;
Fylkeskommune; Kollektivtransport;
Funksjonshemmede

Sammendrag:

De siste årene har det vært et stadig sterkere fokus på universell utforming. Nasjonal transportplan har forankret dette som ett av fem hovedmål, og regjeringens tilskuddsordning i forbindelse med tilgjengelighetsprogrammet BRA har bidratt med midler. Elleve fylkeskommuner har formulert generelle mål om temaet i fylkesplanene sine, og i enkelte byområder finner vi gode eksempler på at flere ledd i en reisekjede er tilrettelagt. Det er en lang veg å gå før kollektivtransportssystemet er tilrettelagt og utformet slik at "alle" kan bruke det, både med og uten spesielløsninger. Økonomien er begrenset, det er behov for nasjonale standarder og økt kompetanse, og vintervedlikeholdet byr på ekstra utfordringer. Når hele reisekjeden skal gjøres tilgjengelig, krever det at svært mange aktører gjør sin del, og alt må henge sammen.

Rapporten foreligger kun i elektronisk format. Den kan lastes ned fra TØIs nettside

Title: How Norwegian Counties Work with Universal Design of Local Public Transport

Author(s): Merethe Dotterud Leiren, Lene Kolbjørnsen

TØI report 980/2008
Oslo: 2008-09
75 pages
ISBN 978-82-480-0911-5 Electronic version
ISSN 0808-1190

Financed by:

Project: 3293

Project manager: Merethe Dotterud Leiren

Quality manager: Aud Tennøy

Key words:

Universal design; Accessibility; County; Public transport; People with disabilities

Summary:

In Norway there has been an increasing focus on universal design during the last few years. It has been included in the National Transport Plan as one of five main goals, and the national government's accessibility programme BRA has provided resources. Eleven counties have goals on universal design in their County Plans, and in some city areas there are good examples of lines on which several elements of a whole journey are adjusted or designed. There is a long way to go before the local public transport system becomes accessible for "all" - with and without separate and tailored solutions. There are limited resources, and needs for national standards and increased competence. Making the whole travel chain accessible requires alignment and cooperation among many actors who each need to play their part.

The report is only available in an electronic version.

Language of report: Norwegian

Rapporten kan bestilles fra:
Transportøkonomisk institutt, Biblioteket
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

The report can be ordered from:
Institute of Transport Economics, The library
Gaustadalleen 21, NO 0349 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

Transportøkonomisk institutt har på oppdrag for Nasjonalt dokumentasjonssenter for personer med nedsatt funksjonsevne gjennomført en kartlegging av norske fylkeskommuners arbeid med universell utforming. Nasjonalt dokumentasjonssenters kontaktperson har vært tidligere direktør Britta Nilsson.

Prosjektet har i hovedsak bestått i dokumentstudier og en spørreundersøkelse. Vi har beskrevet overordnede politiske mål og rammebetingelser, fylkesplaner og -delplaner, og sammenfattet fylkeskommunenes svar på spørreundersøkelsen. Vi vil takke administrasjonen i samtlige fylkeskommuner og ett fylkeskommunalt kjøpsorgan for svarene på spørreundersøkelsen, eventuelt gjennom intervju. Vi er svært takknemlige for tiden disse har stilt til rådighet.

Spørreundersøkelsen ble sendt til fylkeskommunene på nyåret 2008. Bearbeidelsen av svarene begynte våren det samme året og ble fulgt opp med samtaler med noen av fylkeskommunene. Deretter ble dokumenter sammenfattet og rapporten skrevet.

Forsker Merethe Dotterud Leiren har vært prosjektleder, samlet inn informasjon, utført dokumentstudiene og skrevet de to første kapitlene. Vitenskapelig assistent/praktikant Lene Kolbjørnsen har samlet inn data, bearbeidet spørreundersøkelsen og skrevet kapittel fire. Begge har arbeidet med kapittel tre. Rapporten er kvalitetssikret av forsker Aud Tennøy, mens sekretær Trude Rømning har gjort det avsluttende layout-arbeidet.

Oslo, september 2008
Transportøkonomisk institutt

Lasse Fridstrøm
instituttssjef

Arvid Strand
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

Summary

1. Innledning	1
1.1 Universell utforming	2
1.2 Metode	3
2. Rammebetingelser	5
2.1 Politiske mål	5
2.2 Tilgjengelighetskrav i lovverket	6
2.3 Oversikt over politiske dokumenter og reguleringer	9
2.4 Sektoransvar og mange aktører	11
3. Universell utforming av lokal kollektivtransport	13
3.1 Hovedmål og ambisjoner	13
3.2 Målkonflikter	15
3.3 Strategier	17
3.4 Prioriterte områder	18
3.5 Konkrete resultatmål og handlingsprogrammer	19
3.6 Konkrete tiltak som er gjennomført	19
3.7 Gode eksempler på gjennomførte tiltak	21
3.7.1 Oslo	22
3.7.2 Drammen	22
3.7.3 Kristiansand	23
3.8 De viktigste tiltakene og initiativene	24
3.9 Kartlegginger	24
3.10 Samordning av innsatsen – og eventuelle problemer knyttet til denne	25
3.11 Brukermedvirkning	26
3.12 Ansvar for arbeidet	27
3.13 Omorganisering av spesialtransport	27
3.14 Krav ved kjøp av transporttjenester	28
3.15 Kurs	30
3.16 Tidspunkt for start av arbeidet	32
3.17 De største utfordringene	32
3.18 Utvikling de siste årene	33
4. Fylkeskommunal oversikt	34
4.1 Akershus	34
4.2 Aust-Agder	36
4.3 Buskerud	38
4.4 Finnmark	40
4.5 Hedmark	41
4.6 Hordaland	41
4.7 Møre og Romsdal	43
4.8 Nordland	45
4.9 Nord-Trøndelag	46
4.10 Oppland	48
4.11 Oslo	49
4.12 Rogaland	52
4.13 Sogn og Fjordane	55
4.14 Sør-Trøndelag	57
4.15 Telemark	58
4.16 Troms	59
4.17 Vest-Agder	60
4.18 Vestfold	63
4.19 Østfold	64
5. Referanser	66
Vedlegg	72

Sammendrag:

Fylkeskommunenes arbeid med universell utforming av kollektivtransporten

Økonomiske ressurser, holdninger, kompetanse og brukernes tillit til transportsystemet er viktige utfordringer i arbeidet med å gjøre kollektivtransporten tilgjengelig for alle. Det viser en kartlegging TØI har gjort blant fylkeskommunene. I tillegg kommer synliggjøring av ansvarsforhold i hele reisekjeden, vintervedlikehold og mangel på nasjonale standarder.

Undersøkelsen viser at 11 fylkeskommuner nå har universell utforming med i sine fylkesplaner. Mens man tidligere fokuserte mest på enkelttiltak, legges det nå vekt på å se hele reisekjeden, med bussmateriell, infrastruktur og informasjon, i sammenheng.

Overordnede nasjonale politiske mål og flere nye reguleringer som stiller krav om universell utforming i planlegging og utføring av kollektivtransporttjenester, har blåst liv i debatten rundt arbeidet med universell utforming. I denne rapporten stiller vi derfor spørsmålet hva fylkeskommunene gjør i dette arbeidet og hvilke utfordringer de ser. For å finne svar på dette har vi utført en spørreundersøkelse, dokumentstudier og intervjuer.

Vi legger Syse-utvalgets definisjonen av universell utforming til grunn: ”Med universell utforming menes utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen i de fysiske forholdene slik at virksomhetens alminnelige funksjon kan benyttes av flest mulig” (NOU 2005:8). Denne åpner for en viss fleksibilitet ved at særløsninger som sikrer tilgjengelighet, men ikke universell utforming, aksepteres.

Samtidig gjør vi følgende inndeling av ulike måter å være funksjonshemmet på: 1) *Orienteringshemninger* som syns- og hørselsnedsettelse, dysleksi, kognitive funksjonshemninger og psykiske vansker, 2) *bevegelsehemninger* som fysiske nedsettelse eller av medisinske grunner som hjerte- og lungesykdom, 3) *miljøhemninger* som for eksempel astma og allergi (Busstandard 2007). I rapporten undersøker vi om tiltak er gjort innen alle disse kategoriene, og vi samler informasjon om flere elementer i en reisekjede – infrastruktur, materiell og informasjon – for alle brukergruppene nevnt ovenfor.

Vi finner at siden 2004 har det vært et stadig sterkere fokus på tilgjengelighet for alle. Nasjonal transportplan 2006-2015 har forankret mål om universell utforming, og regjeringens tilgjengelighetsprogram Bedre infrastruktur, Rullende materiell, Aktiv logistikkforbedring (BRA) 2006-2009 har bidratt med midler. Vi finner at elleve fylkeskommuner har formulert generelle mål i fylkesplanene sine om universell utforming eller tilgjengelighet til kollektivtransport, i betydningen tilrettelagt for brukergrupper. Målene er av to slag. De står formulert som

verdigrunnlag og går ut på at dette skal være en rettsnor for samfunnsutviklingen, utformingen av det fysiske miljøet og å åpne for fysisk aktivitet for alle, eller de er å finne under overskriften samferdsel eller kollektivtransport og vektlegger utviklingen av et brukerrettet kollektivtransportsystem.

To fylkeskommuner (Hordaland og Rogaland) har også egne fylkesdelplaner for universell utforming. Disse planene sier noe om generell status på de ulike aspektene materiell, infrastruktur og informasjon. Ellers har omtrent halvparten av fylkeskommunene gjennomført kartlegginger, som er et viktig skritt før implementering av tiltak som *de facto* vil gjøre kollektivtransportsystemet mer tilgjengelig. Likevel virker de fleste fylkeskommunene usikre på hvor lett eller vanskelig det er å reise kollektivt for ulike brukergrupper i dag, og synes det er vanskelig å uttale seg.

Det synes å ha vært en utvikling fra å fokusere på enkelttiltak til å sette fokus på hele reisekjeden, i alle fall på enkelte strekninger. Hele reisekjeden på enkelte ruter eller strekninger er prioritert med både bussmateriell, infrastruktur og informasjon. Det finnes flere gode eksempler på strategier eller konkrete tiltak hvor fylkeskommuner har valgt noen strekninger som de satser på og forsøker å gjøre "alle" elementene i transportkjeden så tilgjengelige som mulig. Dette er en annen strategi enn å fokusere på elementer av reisen i en første tilnærming mot universell utforming av kollektivtrafikken. Eksempler på tiltak eller prosjekter hvor hele reisen er i fokus er t-banen og enkelte trikke- og busslinjer i Oslo, Unibuss-prosjektet i Drammen og Metrobusslinjer i Kristiansand. I praksis er imidlertid disse strekningene ikke tilgjengelige på alle årstider, da vintervedlikehold byr på problemer.

Byområder er framtreddende som fylkeskommunenes beste eksempler på tiltak som skal gjøre kollektivtransportsystemet mer universelt utformet. Dette er ikke tilfeldig. Tilgjengelighetsprogrammet BRA 2006-2009 som fylkeskommunene søker om ressurser til prosjekter fra, vektlegger kostnadseffektive løsninger, det vil si at rutene med flest passasjerer prioriteres.

Undersøkelsen viser at flest fylkeskommuner prioriterer bevegelseshemmede og synshemmede som grupper hvor de iverksetter tiltak for å gjøre kollektivtransporten mer universelt utformet. Områder av reisekjeden som blir prioritert, viser seg å være holdeplasser og kjøretøy. Dette er de mest tilrettelegte eller universelt utformede leddene av reisekjeden i landets fylkeskommuner.

Fylkeskommunene opplever målkonflikter med andre transportpolitiske mål. Dette går først og fremst ut på at plass for barnevogner og rullestoler er plasskrevende og går på bekostning av sitteplasser; ståplasser er mindre sikkert; bruk av heis på busser og festing av rullestoler tar lang tid og gjør reisetiden uforutsigbar; og at høye fortauskanter på høystandard bussholdeplasser krever større areal for bussen å svinge på, noe som gjør at bussholdeplasser legges til andre steder enn der de markedsmessig helst bør ligge.

Flere fylkeskommuner nevner økonomiske midler som viktige for arbeidet for et mer universelt utformet kollektivtransportsystem. Midler som er stilt til disposisjon gjennom tilgjengelighetsprogrammet BRA har spilt en viktig rolle. Andre viktige initiativer har blant annet vært å sette tilrettelegging på dagsordenen, stille krav til universell utforming, øke bevisstheten gjennom kommunikasjon og møter med funksjonshemmedes organisasjoner, utvikle og

videreformidle en felles forståelse av hva universell utforming innebærer og betyr. Selv om konkrete tiltak til syvende og sist er det viktigste for brukere som drar nytte av et mer universelt utformet kollektivtransportsystem, framhever fylkeskommunene at forståelse, holdninger og kommunikasjon om temaet gir viktige bidrag til en positiv utvikling mot et mer universelt utformet kollektivtransportsystem.

De fleste fylkeskommunene nevner at de har formelle møter med brukerorganisasjoner for å få innspill og også som en kvalitetssikring. Rundt halvparten av disse fylkeskommunene har også uformell kontakt med brukerorganisasjonene.

Når det gjelder omorganisering av TT-tjenester, har noen diskutert dette eller sier seg interesserte i å se nærmere på temaet. Kun Østfold har iverksatt en omorganisering der TT-brukere kan bruke TT-kortene sine som betaling på det ordinære kollektivtransportsystemet.

Omtrent halvparten av fylkeskommunene som svarte på spørreundersøkelsen, sier at de har iverksatt kurs for sjåfører, mens rundt en fjerdedel har satt i gang kurs for andre ansatte.

Arbeidet mot et mer universelt utformet kollektivtransportsystem byr på utfordringer. På spørsmålet om hva fylkeskommunene opplever som de største utfordringene, gis stikkord som økonomiske ressurser, holdninger, kompetanse, brukernes tillit til transportsystemet, synliggjøring av ansvarsforhold i hele reisekjeden, vintervedlikehold, og mangel på nasjonale standarder.

Vi finner at det har vært et stadig sterkere fokus på tilgjengelighet for alle. De første fylkeskommunene startet arbeidet for 15-20 år siden. I årene som fulgte (1990-tallet) begynte ytterligere et par å jobbe for et tilgjengelig kollektivtransportsystem. Rundt år 2000 var flere i gang med å planlegge tiltak – alt fra kartlegging av status på holdeplasser og busser til å implementere krav og innføre forbedringer. Syv fylkeskommuner svarer at de først har kommet i gang med dette arbeidet de siste par årene.

Helhetsperspektivet som universell utforming innebærer, synes å være mer framtreddende i 2008 enn for fire år siden. Samordning av de ulike aktørene er fortsatt en utfordring, men undersøkelsen vår finner flere eksempler på strekninger hvor fylkeskommunene i samarbeid med andre har forsøkt å tilrettelegge og utforme hele reisekjeden. Arbeidet er i gang, men i alle fylkeskommunene er det fortsatt en lang veg å gå før kollektivtransportsystemet er tilrettelagt og utformet slik at "alle" kan bruke det, både med og uten spesialløsninger.

Summary:

How Norwegian Counties Work with Universal Design of Local Public Transport

The profile of universal design has grown as more and more national political goals and regulations require its inclusion in the planning and operation of public transport services. This report uses surveys, document studies and interviews to look at what Norwegian counties do to increase the accessibility of public transport. It asks to what extent universal design is involved in the plans the counties introduce the measures they adopt and the challenges they experience.

Universal design strives to be a broad-spectrum solution that helps everyone, not just people with disabilities. This is reflected in the following definition, accepted in Norway after its proposal by a Norwegian committee in its review on "Equality and Accessibility" (NOU 2005:8): "Universal design means designing or adjusting the main solution of the physical environment so that its general function can be used by as many as possible (our translation)." This definition is flexible in that it encompasses separate and stigmatising solutions, as well as broad-spectrum solutions that help everyone.

Applying this definition we ask to what extent counties have implemented measures that address user groups with the following types of impairments: (1) *orientation impairments* such as sensory, cognitive and mental health impairments, (2) *mobility impairments* such as a physical or medical impairments, and (3) *environmental sensitivity* such as asthma and allergy. We also gather information about several elements in the travel chain – infrastructure, material and information – for each of these user groups.

We find that there is a stronger focus on universal design today than in 2004 (Deltasenteret 2004). Since then, the Norwegian National Transport Plan 2006-2015 has introduced universal design as one of its five main goals, and the accessibility project *Better infrastructure, Rolling material, and Active enhanced logistics* (BRA) 2006-2009 has contributed with economic resources. We find that eleven counties have included general goals on universal design or accessibility of public transport in their county plans. There are two kinds of goals in these plans: (a) Universal design is laid down as a value or guideline for the development of the society and the design of the physical environment, or (b) it is expressed as a goal of public transport, and attaches importance to a user-friendly public transport system.

Two counties (Hordaland, Rogaland) have county plans specifically on universal design, aiming to describe the status of elements of a "whole journey": material, infrastructure, and information. Moreover, about half of the counties have mapped

the status of accessibility of public transport e.g. how many stops and buses that are made accessible. This is an important step towards knowing what needs to be done – what measures need to be implemented in order to make the public transport system *de facto* accessible. Nevertheless, most of the counties remain uncertain about how easy or difficult it is to travel for the different groups of people with impairments today.

There seems to have been a development from focusing on single measures towards a “whole travel” approach, at least on some stretches, where bus material, infrastructure for – as well as to and from – stops, and information have each been made accessible to a certain extent. There are several good examples of strategies and concrete measures that aim to make several elements of the transport chain accessible. This strategy differs from the focus on single elements of the travel in a first approach to universal design. Examples of measures or projects in which elements of the whole journey is in focus include the underground and some tram and bus lines in Oslo; the Unibus project in Drammen; and the Metrobus lines in Kristiansand. In practice, however, these stretches are not accessible during the whole year, as winter maintenance may create problems.

Public transport systems are more likely to be universally designed in cities than in rural areas. Indeed, the counties’ best examples are found in cities. This is no surprise as the national government’s accessibility programme BRA, to which the counties and municipalities apply for resources, has cost efficiency as a criterion, which means that those routes with most passengers are prioritised.

Our survey shows that most counties prioritise measures that improve accessibility for people with vision and mobility impairments. Of the different elements of a whole journey, stops and vehicles are the most prioritised. These are consequently the parts of the whole travel chain that are the most accessible.

The counties experience goal conflicts with other political goals of the transport sector, e.g. baby carriages and wheelchairs require space, which could be used for more seats; areas for standing are less safe than seats; use of bus elevators and securing wheelchairs is time consuming and makes the travel time unpredictable. There is also a larger area required by buses turning at high standard stops with tall kerbs than at low kerbs, which may make it necessary to move a stop away from where it would be more suitable from a market perspective.

Several counties mention that economical funding is important in making the public transport system more accessible. The accessibility program BRA, which contributes with resources, plays an important role. Other important initiatives have been to put universal design on the agenda, to set requirements in contracts, to raise consciousness about the topic by formulating goals and initiating projects, to arrange meetings with people with impairments and their organisations, and to develop and communicate a mutual understanding of what universal design involves and means. Although concrete measures have to be implemented in order to give people with impairments the possibility to travel with the ordinary public transport system, the counties also emphasise that understanding, attitudes and communication about universal design are also important in the development of a more universally designed public transport system.

Most of the counties mention that they have formal meetings with user group organisations to gather knowledge and to quality assess their work.

Approximately half of the counties also have informal contact with organisations representing people with impairments.

Only a few counties have discussed a reorganisation of special transport services, e.g. decreasing the need for special transport services by making the conventional public transport system more accessible. Only one county (Østfold) has introduced an arrangement in which the users of special transport services can also use their tickets on the ordinary transport system.

Almost half of the counties which have answered the survey say that they have implemented courses for drivers, and about a fourth have introduced courses for other employees.

To make the public transport system more universally designed is challenging. The counties mention the following as to what they experience as the greatest challenges: Costs, attitudes, competence, trust of people with disabilities, to integrate the many responsible entities of the elements of a whole travel chain, winter maintenance, and the lack of national standards.

The focus on universal design of public transport has become and is getting stronger. The first counties began working on this topic about 15-20 years ago. In the years that followed (1990s) some further counties began their work for a more accessible public transport system. Shortly after the year 2000 most counties began to plan measures – from mapping the status of stops and bus material to make requirements, and implementing measures. Four counties tell that they have only just begun working with universal design of public transport.

The broad-spectrum solution that universal design entails seems to be more prominent today, in 2008, than it was four years ago. The coordination of different actors is still a challenge, but we find several examples on routes where the counties in cooperation with others have tried to design and modify elements of the whole journey, and not only single elements. The work has begun, but all the counties still have a long way to go before the public transport system is accessible for “everyone” – with or without separate and stigmatizing solutions.

1. Innledning

4. april 2008 fremmet Barne- og Likestillingsdepartementet et forslag til ny diskriminerings- og tilgjengelighetslov. Denne forbyr diskriminering av personer med nedsatt funksjonsevne og skal gjelde på alle samfunnsområder. For nye transportmidler vil det komme krav om universell utforming i regelverket for transport. Dette har ført til stor oppmerksomhet om hvordan kollektivtransporttjenester kan gjøres tilgjengelige for alle. Fra før vet vi at en femtedel av befolkningen til en hver tid har problemer med å benytte kollektivtransport (Deltasenteret 2004). I Norge har fylkeskommunene ansvaret for tilbudet av kollektivtransporttjenester til befolkningen.¹ I denne rapporten stiller vi derfor spørsmålet hva fylkeskommunene gjør i arbeidet med universell utforming av kollektivtransporten.

Prosjektet forsøker å finne svar på hvilke planer, krav og tiltak fylkeskommunene har introdusert for å nærme seg målet om universell utforming, og om de har satt seg slike mål. Har de for eksempel satt mål om tilgjengelighet for alle eller enkelte brukergrupper til kollektivtransport i fylkesplaner og -delplaner? Setter de krav til materiell og informasjon i avtaler med operatører? I så fall, hva består målene og kravene i, og hvilke strategier og prioriteringer har fylkeskommunene for å nå dem?

EU-direktiver og nasjonale lover og regler har bestemmelser som skal sikre tilgjengelighet til kollektivtransport for alle eller enkelte brukergrupper. For å gi et bakteppe for rammeverket fylkeskommunene arbeider i, vil vi gi en oversikt over disse. Dette baserer seg blant annet på arbeidet Transportøkonomisk institutt har utført i forbindelse med kartlegging av lover og regler i EU (Tennøy og Leiren 2008) og i de nordiske landene (Tennøy og Hanssen 2007). Dette gir også en mulighet til å si noe om fylkeskommunene går utover regelverket i deres arbeid med universell utforming.

Med bakgrunn i loven om offentlige anskaffelser har fylkeskommunene plikt til å la universell utforming inngå som et kriterium i planleggingsfasen av en anskaffelse. Det kan bety at fylkeskommunene stiller krav til dette ved bestilling av kollektivtransporttjenester i anbudsutlysninger. I rapporten skal vi undersøke hvilke krav fylkeskommunene stiller og om disse skiller seg fra krav i framforhandlede kontrakter hvor tildeling av konsesjon ikke skjer gjennom konkurranse.

Videre spør vi om det har skjedd en utvikling de siste årene, og hva denne utviklingen består i. Dette muliggjøres blant annet ved en sammenligning med funnene Deltasenteret (2004) gjorde etter besøk i fylkeskommunene noen år

¹ Fokuset er på fylkeskommunene siden de har ansvaret for en stor del av kollektivtransporten i Norge. Mens staten er ansvarlig for persontransport med tog og riksveiferjetjenester, er fylkeskommunene ansvarlige for den lokale kollektivtransporten med buss, hurtigbåt, lokale ferjetjenester, trikk og t-bane. De gir også løyve til ekspressbussruter.

tilbake. Deltasenteret finner at ”ingen fylkeskommuner er kommet langt når det gjelder tilgjengelighet til kollektivtransporten” og at ”likestilling og like rettigheter som verdi underordnes under mer kortsiktige økonomiske hensyn”.

Oppbyggingen av rapporten er som følger: Først definerer vi begrepene universell utforming og tilgjengelighet til kollektivtransport og beskriver metoden. Deretter beskriver vi nasjonale politiske mål og rammebetingelsene for tilgjengelighet til kollektivtransport i Norge i dag. Vi beskriver situasjonen i Norge i dag basert på undersøkelser i de 19 fylkeskommunene, før vi går gjennom fylkeskommunene hver for seg.

1.1 Universell utforming

Universell utforming betyr å skape et miljø og produkter som skal kunne brukes av *alle* så langt det er mulig – uten behov for tilpasninger eller spesielle løsninger (Miljøverndepartementet 2007). For eksempel skal tilgangen til og bruk av et produkt være det samme for alle brukere med ulike forutsetninger. En tilgjengelig bakdør til et bygg er ikke nok, så lenge hovedinngangen ikke er universelt utformet. Dette er et ideal som er vanskelig å nå.

Syse-utvalget legger dette til grunn for sin definisjon: ”Med universell utforming menes utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen i de fysiske forholdene slik at virksomhetens alminnelige funksjon kan benyttes av flest mulig” (NOU 2005:8). Mens utforming henviser til den opprinnelige utformingen, bygging eller produksjon, betegner tilrettelegging tiltak som må utføres på eksisterende forhold.

Ved at universell utforming ikke skal imøtekomme absolutt alle, men flest mulig, begrenser utvalget begrepet og krever samtidig en konkretisering av hvem målgruppen er og hvilke brukerforutsetninger universell utforming skal imøtekomme. Det åpner også for en viss fleksibilitet ved at særløsninger som sikrer tilgjengelighet, men ikke universell utforming, aksepteres.

Tilgjengelighet til kollektivtransport er mindre ambisiøst enn et universelt utformet kollektivtransportsystem, fordi det åpner for spesialløsninger som for eksempel bussramper. Det er enklere å implementere og kan ses som en pragmatisk tilnærming mot det endelige målet om universell utforming.

Selv om tilgjengelighet til kollektivtransport er mindre ambisiøst enn universell utforming, byr det også på utfordringer. Å skape et tilgjengelig transportsystem er en kompleks prosess med utfordringer knyttet til at ulike aktører har ansvaret for ulike deler av en reisekjede og forskjellige avveininger. En lavgulvbuss har et annet balansepunkt enn en buss med høyt gulv og kan derfor være mindre komfortabel på lange reiser. Lavgulvbusser vanskeliggjør også godstransport på ekspressbuss. En buss med god plass for rullestoler, barnevogner og koffertar har færre seter for passasjerer. Et høytaleranlegg som roper opp holdeplassnavn, kan oppleves som støy. Løsninger som øker tilgjengeligheten til kollektivtransport, kan også være dyre, og motstand mot å implementere tilgjengelighetstiltak kan begrunnes med at de kun hjelper et fåtall av passasjerene. Dette argumentet undervurderer betydningen av at tilgjengelighetstiltak øker kvaliteten på tilbudet for alle – ikke bare de med funksjonsnedsettelse. De kan også bidra til økonomiske gevinster ved at de for

eksempel reduserer stopptiden på hver holdeplass, fordi passasjerene trenger mindre tid for å gå på eller av transportmiddelet.

Bevisstheten har økt rundt viktigheten av et tilgjengelig transportsystem. I Lisboa 2000 satte Rådet for den Europeiske Union tilgjengelighet til kollektivtransport på agendaen. Det slo fast at tilgjengelig kollektivtransport vil bidra til å bekjempe diskriminering og fremme funksjonshemmedes deltakelse i samfunnet.

Fokuset er ikke lenger på funksjonshemminger som en medisinsk eller fysisk egenskap ved et individ, men på om omgivelsene er designet på en måte som skaper barrierer. Omgivelsene og situasjonen kan ha en avgjørende betydning i hvilken grad en funksjonsnedsettelse er en hindring. Tilrettelegging av for eksempel heiser og ramper kan gjøre at en rullestolbruker ikke er hemmet eller hindret (Dokumentasjonssenteret 2007:13).

Samtidig har personer med ulike funksjonsnedsettelser forskjellige behov. En rullestolbrukers behov for ramper for å komme seg inn på bussen, skiller seg fra en svaksynths behov for kontrastfarger. Det er ulike måter å være funksjonshemmet på, og en person kan ha flere funksjonsnedsettelser samtidig:²

- *Bevegelsehemninger* som fysiske nedsettelser eller av medisinske grunner som hjerte- og lungesykdom
- *Orienteringshemninger* som syns- og hørselsnedsettelser, dysleksi, kognitive funksjonshemminger og psykiske vansker
- *Miljøhemninger* som for eksempel astma og allergi

I denne rapporten undersøker vi om tiltak er gjort innen alle disse kategoriene. Vi har samlet informasjon om flere elementer i en reisekjede – holdeplass, billettering, kjøretøy – for alle brukergruppene nevnt ovenfor.

1.2 Metode

Metodene vi har brukt er en spørreundersøkelse, dokumentstudier og intervjuer. *Spørreundersøkelsen* (se vedlegg) ble brukt for å skape en oversikt over fylkeskommunene, be om dokumenter som de sitter på og for å få deres egen vurdering av deres arbeid mot universell utforming. 14 av 19 fylkeskommuner svarte på spørreundersøkelsen.

Intervjuer ble gjennomført først og fremst via telefon og var ment for oppfølgings- eller oppklarende spørsmål. Vi prioriterte å intervju de fylkeskommunene som ikke besvarte spørreundersøkelsen. I hovedsak har vi snakket med representanter i fylkesadministrasjonene, men vi har også snakket med én operatør og administrasjonsselskapet Ruter som kjøper og driver kollektivtransporttjenester på vegne av Oslo og Akershus fylkeskommune.

Vi har også gjort *dokumentstudier* av innholdet i nasjonale lover og forskrifter, kontrakter mellom fylkeskommuner og operatører for leveranse av kollektivtransporttjenester, fylkesplaner, fylkesdelplaner og i enkelte tilfeller

² Inndelingen er den samme som en rekke fylkeskommuner bruker i ”Busstandard. Krav til busser i anbud” (2007).

handlingsplaner og prosjektbeskrivelser. For å finne ut om fylkeskommunene har formulert mål eller har definert universell utforming eller tilgjengelighet til kollektivtransport i fylkesplaner og hva disse består i, har vi gått gjennom alle fylkesplanene i Norge.

For å se hvilke krav fylkeskommunene stiller ved bestilling av kollektivtransporttjenester i anbudsutlysninger og ved forhandlinger av tjenestekonsesjoner har vi studert avtaler og utlysningstekster mellom operatører og fylkeskommuner (eventuelt administrasjonsselskaper) i 10 fylker. Noen kommuner har opprettet fylkeskommunale foretak eller aksjeselskaper som administrerer kollektivtransporttjenestene. I ett tilfelle så vi derfor også på rammeavtalen mellom fylkeskommunen og aksjeselskapet som er opprettet for å bestille og administrere kollektivtransporttjenester. Noen kontrakter/utlysningstekster fikk vi tilsendt i forbindelse med dette prosjektet; andre har vi samlet inn ved tidligere arbeid om anbud og kontraktsutforming (Bekken *et al* 2006; Osland og Leiren 2006). Det kan være at noen av fylkeskommunene vi har sett på avtalene til, har nyere kontrakter og derfor også flere eller andre krav enn dem vi finner.

2. Rammebetingelser

2.1 Politiske mål

I 2001 dokumenterte "Fra bruker til borger" (NOU 2001:22) dårlig tilgjengelighet for personer med nedsatt funksjonsevne til alle former for kollektivtransport. Et par år senere slår stortingsmeldingen "Nedbygging av funksjonshemmende barrierer" (Sosialdepartementet 2003) fast at tilgjengeligheten til transportsystemet skal forbedres. I Nasjonal transportplan 2006-2015 ble et tilgjengelig transportsystem nedfelt som et femte hovedmål i den norske transportpolitikken:

"Regjeringen vil legge til rette for at personer med nedsatt funksjonsevne skal møte færrest mulig hindringer i transportsystemet. Regjeringen vil gjøre transport mer tilgjengelig for alle ved å styrke krav og retningslinjer for tilgjengelighet i utforming av infrastruktur, ved tildeling av transportløyver og ved offentlig kjøp av persontransporttjenester. Regjeringen vil videre gjennomføre et nytt tilgjengelighetsprogram for å forbedre tilgjengelighet for alle i transportsektoren. Programmet skal omfatte både infrastruktur, rullende materiell og transportlogistikk" (Samferdselsdepartementet 2004:14)

Transporttilbudet skal være tilgjengelig for alle og gjøre det mulig å leve et aktivt liv. Dette er videreført i transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019. Her er begrepet "tilgjengelighet for alle" utvidet til "universell utforming".

Transportetatene ser følgende tiltak som nødvendige for å gjøre infrastrukturen for kollektivtransporten mer universell: Stamvegnettets 6500 holdeplasser bør rustes opp; størstedelen av bussholdeplassene på det øvrige vegnettet bør opprustes, stamvegferjedriften opprustes i takt med at samband settes ut på anbud; publikumsarealer, atkomster og fasiliteter på jernbanestasjoner opprustes; Avinor følger opp en plan som allerede er laget; og havnene følges opp av kommunene.

I Nasjonal transportplan 2006-2015 presenterte Samferdselsdepartementet også tilgjengelighetsprogrammet Bedre infrastruktur, Rullende materiell, Aktiv logistikkforbedring (BRA). Dette ble fulgt opp med en Handlingsplan for tilgjengelighetsprogrammet BRA 2006-2009. Denne konkretiserer virkemidler og tiltak som gjør kollektivtilbudet mer tilgjengelig. Statens vegvesen, med sitt sektoransvar for kollektivtrafikk, har ansvaret for å koordinere transportetatens arbeid med å følge opp dette tilgjengelighetsprogrammet, hvor blant annet fylkeskommuner søker om midler til forbedringer av kollektivtransportsystemet. Prosjekter som får støtte velges ut på bakgrunn av at universell utforming innarbeides allerede i planleggingen av infrastruktur og anskaffelse av transportmidler, funksjonelle og kostnadseffektive løsninger velges, innsatsen koordineres og hele reisekjeden legges til grunn, og den blir i første omgang konsentrert om trafikkunge knutepunkt og strekninger.

De fleste fylkesplanene har også generelle mål om universell utforming eller tilgjengelighet til kollektivtransport. Noen har også egne delplaner for dette.

2.2 Tilgjengelighetskrav i lovverket

I april 2008 fremmet regjeringen forslag til ny *diskriminerings- og tilgjengelighetslov* som skal tre i kraft 1. januar 2009. Denne forbyr diskriminering av personer med nedsatt funksjonsevne og skal gjelde på alle samfunnsområder. Den inneholder en bestemmelse om plikt til generell tilrettelegging av all virksomhet som er knyttet til allmennheten. For nye transportmidler som buss, tog, bane og skip vil det komme tilgjengelighetskrav i regelverket for transport. Dette vil ikke gjelde eksisterende transportmidler, noe regjeringen begrunner med høye kostnader. På nyåret planlegger regjeringen også å igangsette en større oppgradering av jernbanemateriell.

Tilgjengelighetskravene som skal inn i transportregelverket, vil stille krav til universell utforming utover *EUs bussdirektiv* (2001/85/EC) som er implementert i kjøretøvforskriften. Bussdirektivet har konkrete føringer for tekniske standarder samtidig som det gir et rettsvern for de reisende, men direktivet gjelder kun selve transportmidlet og viktige deler av en reisekjede utelukkes derfor. Direktivets tilgjengelighetskrav er forskjellige for ulike busstyper med mer enn 22 sitteplasser utover fører sete (Busstandard 2007):

- *Bussklasse 1* er busser som er innrettet med ståplasser for å gi mulighet for hyppig av- og påstigning (mer enn 45 prosent av passasjerplassene som ståplasser)
- *Bussklasse 2* er kjøretøy som hovedsakelig er innrettet med sitteplasser og konstruert for å ta med stående passasjerer i midtgangen og/eller i et område som ikke er større enn det som er avsatt til to dobbelt seter (opptil 45 prosent av passasjerplassene som ståplasser)
- *Bussklasse 3* er kjøretøy som er utelukkende innrettet med sitteplasser. Disse benyttes til spesielle formål turbilkjøring

Bussdirektivet ble innført i norsk regelverk i februar 2004. I november samme året ble *EU-direktivet om krav om tilgjengelighet på passasjerskip* (2003/24/EC) innført i sjøfartslovgivningen. Dette gjelder for alle passasjerskip som er bygget eller ombygget etter 1. oktober 2004 (Tennøy og Hanssen 2007). Skipene skal være bygget slik at personer med redusert mobilitet kan gå ombord og av enkelt og sikkert, og er sikret tilgjengelighet mellom dekk ved hjelp av for eksempel ramper og heiser. Skilt skal være enkle å lese og være plassert i hovedpunkter. Opplysninger skal gis via høyttaler og visuelt, og korridorer og dører skal være utformet/tilrettelagt slik at en person i rullestol kan komme frem.

Følgende lover og forskrifter i det norske transportregelverket har bestemmelser knyttet til tilgjengelighet til kollektivtransport:³

³ En lignende oversikt som inkluderer luftfart, finnes på Helsedirektoratets hjemmeside: www.shdir.no/deltasenteret. Luftfart er ikke tatt med i denne rapporten fordi temaet er lokal kollektivtransport. Jernbaneloven er nevnt fordi den omfatter t-bane og trikk som er en del av det lokale kollektivtransporttilbudet. Se også Tennøy og Hanssen (2007) og Tennøy og Leiren (2008) for en oversikt over politiske mål, lover, reguleringer og retningslinjer i de nordiske og europeiske landene.

- *Yrkestransportforskriften* med hjemmel i yrkestransportloven regulerer tildeling av løyve for persontransport i rute med motorvogn eller fartøy. Den gir også retningslinjer for løyvepliktig transport av funksjonshemmede. Med dette menes ”løyve som gir innehaveren rett og plikt til å drive transport med motorvogn som er spesielt utformet og/eller utstyrt for transport for funksjonshemmede i samsvar med de til enhver tid gjeldende bestemmelser om tekniske krav til motorvogn som benyttes til løyvepliktig transport for funksjonshemmede” (§ 1)
- *Vegloven* (§ 13) omfatter utarbeidelse av vegnormaler for offentlig veg. Av disse gir Håndbok 017 for veg- og gateutforming regler for utforming av blant annet gate- og trafikkarealer, skilter, informasjon, trapper, ramper, kollektivterminaler, holdeplasser. Disse regulerer utforming av alle riksveger, men benyttes også for fylkes- og kommunale veger
- *Vegtrafikklovens kjøretøyforskrift* setter tekniske krav til kjøretøy som skal brukes til løyvepliktig transport av funksjonshemmede. Forskriftens vedlegg 3 inneholder spesifikke krav til hvordan kjøretøyet skal være utstyrt, herunder nødutganger, festeanordninger for rullestoler, rampe, skinne eller heis
- *Forskrift om krav til sporvei, tunnelbane og forstadsbane, og sidespor m.m.* (kravforskriften) har hjemmel i jernbaneloven og krever at kjøreveg og rullende materiell skal legges til rette for orienterings- og bevegelseshemmede så langt det er mulig
- *Forskrift om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip* (§ 33) innfører sikkerhetskrav for bevegelseshemmede personer etter EU-direktivet om krav om tilgjengelighet på passasjerskip (2003/24/EC)
- *Forskrift om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriks fart* (§ 8D) stiller sikkerhetskrav for bevegelseshemmede personer etter EU-direktivet om krav om tilgjengelighet på passasjerskip (2003/24/EC)

I tillegg legger *plan- og bygningsloven* føringer for kollektivtrafikken fordi holdeplasser og terminaler faller inn under byggeforskriftene som regulerer tilgjengelighet for bevegelseshemmede og orienteringshemmede til alle offentlige nybygg og ved større ombygginger av eksisterende bygg. I forslaget til ny plan- og bygningslov (Ot.prp. nr. 32) heter det: ”Prinsippet om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak.”

Videre trådte en revidert *lov om offentlige anskaffelser* i kraft 1. januar 2007. Denne styrker det rettslige vernet mot diskriminering av funksjonshemmede. Den fastsetter: ”Statlige, kommunale og fylkeskommunale myndigheter og offentligrettslige organer skal under planleggingen av den enkelte anskaffelse ta hensyn til livssyklus kostnader, universell utforming og miljømessige konsekvenser av anskaffelsen (§6).” På denne måten skal offentlige anskaffelser bidra til et mest mulig tilgjengelig samfunn for alle, inklusive mennesker med funksjonsnedsettelse (Dokumentasjonssenteret 2007:19).

Plikten om å ta hensyn til universell utforming legges til planleggingsfasen, fordi ”det er i denne delen av anskaffelsesprosessen oppdragsgiver har best forutsetning til å vurdere hvilke hensyn og funksjoner anskaffelsen skal oppfylle” (Ot.prp. nr. 62:17).⁴ Videre står det i proposisjonen til loven:

”Forslaget legger ikke føringer på bestemte fremgangsmåter eller løsninger, men overlater til oppdragsgiver å vurdere hvordan hensynet til universell utforming best kan ivaretas. Bestemmelsen er generell og har en naturlig tilknytning til de overordnede krav til enhver anskaffelse, og er ikke betinget av anskaffelsesmåter, prosedyreregler eller terskelverdier” (Ot.prp. nr. 62:17)

Dermed er det opp til hver enkelt fylkeskommune å definere hva som er god nok tilgjengelighet. Proposisjonen fremhever også at bestemmelsen er ment som en oppfordring til offentlige oppdragsgivere til systematisk å fokusere på å integrere universell utforming i planleggingen.

Ulike kontraktstyper er av betydning for når lov om offentlige anskaffelser kommer til anvendelse. Lov om offentlige anskaffelser gjelder ved bruk av *tjenestekontrakter*, men loven har et unntak for *tjenestekonsesjoner*. Når en fylkeskommune tildeler konsesjon til operatører som produserer lokale kollektivtransporttjenester, vurderes kontraktstype for å se om lov om offentlige anskaffelser kommer til anvendelse. Hvilken kontrakt fylkeskommunen vil inngå, avgjør om lov om offentlige anskaffelser kommer til anvendelse eller om kontrakten er et unntak fra denne. Dersom kontrakten tilsvarer en tjenestekonsesjon og operatøren har en reell inntektsrisiko, unntas denne loven om offentlige anskaffelser. Dersom operatøren slipper inntektsrisikoen, anvendes imidlertid lov om offentlige anskaffelser. Yrkestransportloven derimot gjelder uansett kontraktstype.

Avtaler som tilsvarer tjenestekonsesjoner kalles i hovedsak nettokontrakter, mens tjenestekontrakter vanligvis er bruttokontrakter:

”Langt på veg er omgrepet tenestekonsesjon samsvarande med omgrepet nettokontrakt, mens omgrepet tenestekontrakt langt på veg samsvarar med omgrepet bruttokontrakt. Dette er likevel berre eit utgangspunkt for vurderinga. [...] Det avgjørande for om ein kontrakt er tenestekonsesjoner er at konsesjonsinnehavaren reelt overtek risikoen for inntektene” (understreking i original tekst: Samferdselsdepartementet Høyringsnotat)

Tildelingen av konsesjon som gir operatører rett til å levere kollektivtrafikk-tjenester på ruter eller i ruteområder skjer enten gjennom forhandlinger eller konkurranse. Tradisjonelt i Norge er framforhandlede kontrakter i hovedsak nettokontrakter, det vil si avtaler der operatøren mottar inntektene fra billettsalget i tillegg til et eventuelt vederlag eller tilskudd. Samtidig har operatøren ved nettokontrakter risikoen for inntjening til å etablere og drifte tjenesten (Bekken et al 2006). Avtaler vunnet gjennom anbud er som regel bruttokontrakter, det vil si avtaler der oppdragsgiver har risiko for billettinntekter og betaler et på forhånd bestemt beløp for tjenesten til operatør (Bekken et al 2006).

⁴ I tillegg skal kravet spesifiseres i teknisk anneks.

Det fins altså et unntak for tjenestekonsesjoner fra lov om offentlige anskaffelser. Forutsatt at nettokontrakter tilsvarer tjenestekonsesjoner, vil disse ikke falle inn under lov om offentlige anskaffelser, men reguleres av yrkestransportloven. Slik regelverket er i dag, synes lov om offentlige anskaffelser å være strengere med hensyn til universell utforming enn reguleringene som gjelder for framforhandlede tjenestekonsesjoner. Dette fordi vi ikke finner tilsvarende regler om universell utforming i yrkestransportloven som vi finner i lov om offentlige anskaffelser. Med andre ord kan det tyde på at nettokontrakter ikke sikrer universell utforming på samme måte som bruttokontrakter. Med den nye diskriminerings- og tilgjengelighetsloven og tilgjengelighetskravene som vil bli innført i regelverket for transport, kan dette imidlertid endre seg. Kanskje vil kravene bli like for alle kontraktstyper.

Oppsummert gjelder bussdirektivet med materiellkrav til de tre bussklassene og EU-direktivet om krav om tilgjengelighet til passasjerskip uansett, mens lov om offentlige anskaffelser trår i kraft ved anbudsutlysninger og ikke nødvendigvis ved framforhandlede kontrakter som er tjenestekonsesjoner.

2.3 Oversikt over politiske dokumenter og reguleringer

Vi har beskrevet dokumenter som Nasjonal transportplan, Stortingsproporsjoner, EU-direktiver, forskrifter, lover og forslag til lover som tar opp eller setter krav til at aktører tar hensyn til universell utforming i planlegging og virksomhet. Følgende tabell oppsummerer en rekke politiske dokumenter og reguleringer som refereres til i denne rapporten og setter de i kronologisk rekkefølge.

Tabell 1. Kronologisk oversikt over dokumenter og reguleringer

År	Hva har skjedd	Referanser
2000	I Lisboa setter Rådet for den Europeiske Union tilgjengelighet til kollektivtransport på agendaen	Tennøy og Leiren 2008
2001	Dårlig tilgjengelighet for personer med nedsatt funksjonsevne til alle former for kollektivtransport dokumenteres	"Fra bruker til borger" (NOU 2001:22)
2001	EU stiller tilgjengelighetskrav for busser av klasse 1. Et appendix fastlegger også krav til busser av klasse 2 og 3	EU-direktiv 2001/85/EC
2003	Tilgjengeligheten til transportsystemet skal forbedres	Stortingsmelding 40 (2002-2003)
2003	EU stiller krav om tilgjengelighet på passasjerskip og innfører sikkerhetskrav for bevegelseshemmede personer	EU-direktiv 2003/24/EC
2004	EUs bussdirektiv (2001/85/EC) innføres i kjøretørforskriften	Tennøy og Leiren 2008
2004	Tilgjengelighet til kollektivtransport kartlegges i en rapport etter besøk i fylkeskommunene 2003-2004	Deltasenteret 2004
2005	Syse-utvalget definerer universell utforming som utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen i de fysiske forholdene slik at virksomhetens alminnelige funksjon kan benyttes av flest mulig	"Likeverd og tilgjengelighet" (NOU 2005:8)
2005	Tilgjengelighet for alle: Transportøren er ansvarlig for å oppfylle behovene til personer med redusert bevegelse	Rundskriv N-4/2005 av 1. juli 2005
2006	Et transportsystem tilgjengelig for alle og et transporttilbud som gjør det mulig å leve et aktivt liv ble vedtatt som et femte hovedmål	Nasjonal transportplan 2006-2015
2006	BRA-programmet (Bedre infrastruktur, Rullende materiell, Aktiv logistikkforbedring). Programmet skal øke oppmerksomheten omkring tilgjengelighet.	Nasjonal transportplan 2006-2015
2008	Begrepet "tilgjengelighet for alle" utvidet til "universell utforming"	Transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019
2007	Revidert lov om offentlige anskaffelser styrker det rettslige vernet mot diskriminering av funksjonshemmede	Lov om offentlige anskaffelser
2008	Forslag til diskriminerings- og tilgjengelighetslov som forbyr diskriminering av personer med nedsatt funksjonsevne	Om lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (diskriminerings- og tilgjengelighetsloven) (Ot.prp. nr 44 (2007-2008))
2008	Ny Håndbok 017 for veg- og gateutforming gir regler for utforming av blant annet gate- og trafikkarealer, skilter, informasjon, trapper, ramper, kollektivterminaler, holdeplasser	Håndbok 017
2008	Forslag til ny plan- og bygningslov	Om lov om planlegging og byggesaksbehandling (Ot.prp. nr. 32 (2007-2008))

2.4 Sektoransvar og mange aktører

Begrepet universell utforming legger vekt på et helhetlig perspektiv. For kollektivtransport betyr dette at *hele reisen* utformes og tilrettelegges. En høystandard holdeplass er ikke til mye hjelp dersom andre elementer på reisen ikke er utformet eller tilrettelagt. Helhetstenkingen byr på utfordringer fordi flere aktører har ansvaret for de ulike delene. Figuren nedenfor viser hvem som har ansvaret for de ulike elementene eller leddene i en reisekjede.⁵

Figur 1. Ledd i en reisekjede og ansvarlige aktører⁶

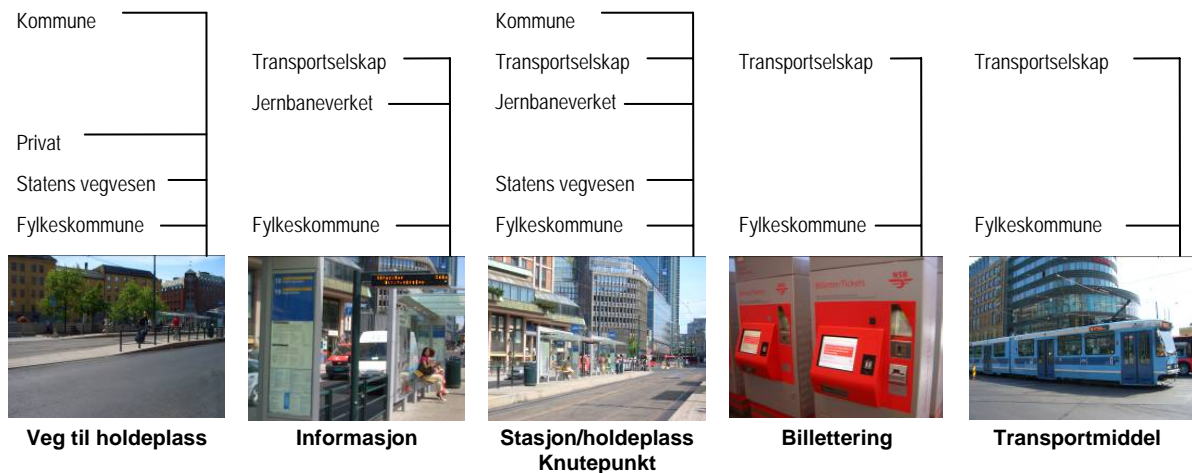


Foto: Lene Kolbjørnsen

En hel reise består av en lang liste av elementer som alle bør være tilgjengelige. Tilgjengelighet begynner i det en person planlegger å reise et sted og slutter der hun ankommer bestemmelsesstedet. Hun trenger informasjon om tilbudet, hvordan hun kan bestille eller kjøpe billett, hvordan hun kommer seg til holdeplassen, informasjon på holdeplassen/terminalen, hvordan hun kommer seg

⁵ Se også det finske prosjektet Research and Development Programme ELSA (http://www.elsa.fi/English/index_english.htm) som gir en god oversikt over leddene i en hel reisekjede. Det gjør også Deltasenterets rapporter "Tilgjengelig reise – hvordan kan vi måle tilgjengeligheten til hele reisekjeden" (2006) og "Tilgjengelighet til kollektivtransport. Rapport fra besøk i fylkeskommunene 2003-2004" (2004). Disse har blant annet listet opp regler og krav i forbindelse med en hel reisekjede.

⁶ Eiere av infrastruktur spiller også en rolle for informasjon, i det de har ansvar for skilting og tilrettelegging og reparasjon av skilter, med unntak av trafikk- og parkeringsregulerende skilt som politiet har ansvaret for. Hvor stor plass for eksempel en kommune setter av til ruteinformasjon på en kommunal holdeplass er for eksempel med på å begrense mulighetene til fylkeskommunene eller transportselskapene til å gi informasjon. Det samme gjelder for Statens vegvesen langs riks- og fylkeskommunale veier. I illustrasjonen betraktes dette som en del av holdeplassutforming, og ikke som en del av informasjonsleddet.

om bord i reisemiddelet, informasjon i transportmiddelet, informasjon om en eventuell omstigning og på omstigningsstedet og på endeholdeplassen. Et tilgjengelig kollektivtransportsystem krever at informasjonssystemer, transportmateriellet og infrastrukturen er tilgjengelig og trygg.

Mens kommunen har ansvaret for infrastrukturen langs kommunale veger, har fylkeskommunen ansvaret for denne langs fylkeskommunale veger og staten gjennom Statens vegvesen for denne langs riksveger. Kommunene kjøper gjerne tjenester som snømåking på gangfelt til holdeplasser av private aktører.

Fylkeskommunene bestiller infrastruktur tjenester fra vegvesenet og transporttjenester fra selskaper som i hovedsak er private. Litt avhengig av kontraktinnhold har operatørene gjerne fått tildelt informasjonsansvar på ulike deler av reisekjeden. Dette gjelder først og fremst transportmiddelet, men i mange tilfeller også på holdeplasser, stasjoner og knutepunkter. Det er med andre ord mange aktører som er involvert, når "hele reisen" skal betraktes, og et helhetsperspektiv er avgjørende for arbeidet mot universell utforming. Det er avgjørende for at en person med funksjonsnedsettelse skal kunne benytte seg av et tilbud.

3. Universell utforming av lokal kollektivtransport

I dette kapitlet gis en oversikt over statusen i Norge på tilgjengelighet til lokal kollektivtransport. Aspekter som tas opp, er hovedmål og ambisjoner, målkonflikter, strategier, prioriterte områder, konkrete resultatmål og handlingsprogrammer, konkrete tiltak som er gjennomført, gode eksempler på gjennomførte tiltak, viktige tiltak og initiativer, kartlegging, samordning av innsats, brukermedvirkning, ansvar, omorganisering av spesialtransport, krav ved offentlig kjøp og i kontrakter, kurs, tidspunkt for start av arbeidet, og de største utfordringene. Vi forklarer hvorfor disse aspektene er viktige og hvorfor dette er av interesse for å nå målet om å oppnå et mer universelt utformet kollektivtransportsystem. Vi forsøker å si noe om hva fylkeskommunene generelt sett har fått til, og peker så langt det har vært mulig i dette prosjektet på eventuelle mangler.

3.1 Hovedmål og ambisjoner

I denne delen går vi gjennom fylkesplaner, samferdsels- eller kollektivtransportplaner, fylkesdelplaner for universell utforming og enkelte andre dokumenter for å finne svar på *hvilke* mål fylkeskommunene setter seg *hvor* for universell utforming eller tilgjengelighet til kollektivtransport, og *hva* innholdet i disse målene er.⁷ Det vil si om de er generelle eller konkrete.

Vi finner at noen fylkeskommuner nevner mål og retningslinjer på nasjonalt nivå spesielt, og det er tydelig at nasjonale politiske mål til en viss grad reflekteres i planene. Dette gjelder for eksempel inndelingen i de tre hovedaspektene infrastruktur, transportmiddel og informasjon som også finnes i tilgjengelighetsplanen BRA. Nordland nevner for eksempel denne inndelingen spesielt i fylkesplanen og Hedmark gjør det i sin kollektivtransportplan.

Åtte fylkeskommuner har *ingen* formulering om universell utforming i sin fylkesplan. Av disse åtte fylkeskommunene har fire inkludert universell utforming i en samferdsels- eller kollektivtransportplan. Tre fylkeskommuner (Akershus, Buskerud og Telemark) har ikke nevnt universell utforming i sentrale dokumenter som fylkesplan, fylkesdelplan eller i et handlingsprogram/-plan.

Følgende tabell viser en oversikt over hvor fylkeskommunene har satt seg mål om universell utforming. Vi tar forbehold om at det eksisterer dokumenter som vi ikke er oppmerksomme på. Kolonnen "annet dokument" er tilføyd fordi den gir

⁷ Med "tilgjengelighet til kollektivtransport" menes i denne rapporten tilgjengelighet for brukere i et universelt utformingsperspektiv, ikke tilgjengelighet for transportmidler som ofte brukes i forbindelse med for eksempel areal- og transportplanlegging i fylkesplaner.

ytterligere informasjon om mål i noen fylkeskommuner som for eksempel ikke har målformuleringer i fylkes- eller fylkesplanene sine. Det har ikke vært foretatt en systematisk gjennomgang av saksdokumenter og lignende som kunne ha passet inn i denne kolonnen. Kolonnen dekker hovedsakelig de fylkeskommunene som ikke har hatt målformuleringer i fylkes- eller fylkesdelplanene sine, og bærer preg av å være tilfeldig etter hva vi har kommet over av dokumenter.

	UU i fylkesplan		UU i samferdsel-/kollektivtransportplan	Egen fylkesdelplan om UU	Handlingsprogram	Annet dokument
	Underliggende verdi	Transportmål				
A						
AA	x				x	
B						X ^{**} , X ^{****}
F	x					
H			x			
HO	x	x		x		
MR			x			
N	x	x				
NT	x					
O		x				X [*]
OS					x	
R	x		x	x		
SF	x				x	X ^{**}
ST	x					
T						X ^{***} , X ^{****}
TR			x			
VA	x	x	x		x	
V		x				X ^{****}
Ø			x			

Forklaring på forkortelser: (UU) Universell Utforming, (A) Akershus, (AA) Aust-Agder, (B) Buskerud, (F) Finnmark, (H) Hedmark, (HO) Hordaland, (MR) Møre og Romsdal, (N) Nordland, (NT) Nord-Trøndelag, (O) Oppland, (OS) Oslo, (R) Rogaland, (SF) Sogn og Fjordane, (ST) Sør-Trøndelag, (T) Telemark, (TR) Troms, (VA) Vest-Agder, (V) Vestfold, (Ø) Østfold

* Oppland fylkeskommunes søknad til Samferdselsdepartementet om å få støtte til å gjennomføre et prosjekt med slagordet "Bedre kollektivtilbud i Lillehammerregionen"

** Prosjekter på bestemte linjer

*** Rammeavtale med administrasjonsselskapet Vestviken kollektivtrafikk

**** Knutepunktsutvikling i Buskerud, Telemark og Vestfold

Det varierer hvor fylkeskommunene har skrevet universell utforming inn i fylkesplanene sine. Flere fylkeskommuner (Aust-Agder, Finnmark, Hordaland, Nordland, Nord-Trøndelag, Rogaland, Sogn og Fjordane, Sør-Trøndelag og Vest-Agder) har skrevet universell utforming inn i verdigrunnlaget i sine fylkesplaner. Eksempler på formuleringer er at prinsippet er lagt til grunn som et "bærende element i planarbeidet" (Aust-Agder), det er "førende for all planlegging"

(Finnmark), en ”felles rammeforutsetning (Rogaland), et ”grunntema” (Sogn og Fjordane) og et ”prinsipielt vedtak” som slår fast bestemte holdninger i viktige spørsmål (Nordland). Verdigrunnlagene skal sikre at alle har samme mulighet til å delta i aktiviteter i samfunnet, ut fra sine forutsetninger.

To fylkeskommuner (Hordaland og Rogaland) har en egen fylkesdelplan for universell utforming. Rogaland viser i sin fylkesdelplan til at planen er et resultat av samarbeid mellom interesseorganisasjoner og offentlige aktører og gir føringer for statlig og kommunal planlegging og virksomhet, og oppfordrer ansvarlige aktører til å lage interne planer for oppfølging og gjennomføring av planen.

I fylkesdelplanen til Hordaland finner vi flere mål for universell utforming enn i noen av de andre dokumentene vi har sett på: (1) All infrastruktur for samferdsel i Hordaland skal ha universell utforming, (2) alle terminaler og holdeplasser i Hordaland skal ha universell utforming, (3) alt transportmateriell i Hordaland skal ha universell utforming, (4) all ruteinformasjon skal ha universell utforming, (5) alle ansvarlige i transportbransjen i Hordaland skal ha kompetanse på universell utforming, (6) TT-ordningen må styrkes for dem som trenger denne mest, (7) all ruteinformasjon for kollektiv samferdsel i Hordaland skal være tilgjengelig på internett og universelt utformet. I tillegg til å ha ambisiøse mål, setter planen opp konkrete tiltak og viser også til eller foreslår hvordan dette skal finansieres.

Fire fylker (Hedmark, Møre og Romsdal, Troms og Østfold) har en egen samferdsels- eller kollektivtransportplan som tar opp temaet. Disse formulerer i hovedsak generelle mål. Det legges vekt på et helhetlig perspektiv som inkluderer hele reisekjeden: ”Alle ledd i transportkjeden må utformes og tilrettelegges for alle brukergrupper” (Hedmark). Samtidig trekkes det universelle perspektivet fram: ”Universell utforming og tilrettelegging skal gi alle innbyggerne mulighet til å ta i bruk hele sitt potensial; fysisk, intellektuelt og skapende” (Nord- og Sør-Trøndelag).

Fokuset ligger imidlertid på funksjonshemmede: ”Transporttilbudet skal gjøre det mulig for alle å leve et aktivt liv [...], men det skal være særlig fokus på mennesker med nedsatt funksjonsevne” (Hedmark) og ”tilrettelegging for funksjonshemmede bør i hovedsak vere integrert i den generelle aktiviteten i samferdselssektoren” (Møre og Romsdal).

Målene i planene er i hovedsak generelle, mens de i handlingsprogrammene og andre dokumenter kan være mer konkrete og oppgir hvem som har ansvaret for ulike tiltak. Vest-Agders kvalitetshåndbok er et godt eksempel på et dokument der konkrete krav til ulike aspekter ved en kollektivreise stilles og hvor det oppgis hvem som har ansvaret.

3.2 Målkonflikter

Innledningsvis ble det nevnt eksempler på målkonflikter som avveininger mellom flere seter og mer plass for eventuelle plasskrevende hjelpemidler, informasjon over høyttaler og støy og så videre. Fylkeskommunene kan oppleve målkonflikter med *andre* transportpolitiske mål i arbeidet mot universell utforming av kollektivtransport.

Kun seks av de forespurte fylkeskommunene har kommentert at de i en viss grad opplever målkonflikter. De fleste av disse seks fylkeskommunene kommenterer at de ikke har målkonflikter av betydning, men at de har visse problemer knyttet til universell utforming. Eksempler på målkonflikter med andre transportmål er:

- Ståplasser versus sitteplasser: Flere ståplasser gir rom for rullestoler og barnevogner, men går på bekostning av antall sitteplasser som er viktig for komfort og opplevelse av kvalitet. Dette forsøker noen fylkeskommuner å løse ved å velge å investere i større busser eller flere avganger
- Ståplasser versus sikkerhet: Tilgjengelige busser innebærer flere ståplasser og færre sitteplasser. Dette strider med trafikksikkerheten
- Reisetid versus valg av materiell: Å redusere reisetiden medfører mer fornøyde passasjerer og det styrker konkurransekraften mot bil. Spesielløsninger kan imidlertid påvirke reisetiden negativt. Bruk av heis på busser med heisløsninger tar lang tid. I tillegg må rullestoler som heisene først og fremst er laget for festes etter sikkerhetsreguleringer. Innfestingen kan være komplisert og ta lang tid. Det kan føre til at ”en sjåfør må ligge på alle fire for å sikre en rullestol”. Dette kan være ukomfortabelt for rullestolbrukeren som opplever å være årsaken til at en buss ikke holder rutetiden, noe som skaper uforutsigbarhet for passasjerene⁸
- Busslengde versus heis: Busser med heis har plass til én rullestol. For å tilrettelegge bussene best mulig mister bussen mange sitteplasser, og antall passasjerplasser reduseres. Bussen kan gjøres lenger, men det er kostbart. Større busser kan bety fremkommelighetsproblemer, og medføre kutting av fortauskanter i byene
- Høystandard holdeplasser versus markedsstyrte holdeplasser (der de helst skulle ha vært plassert): Det er ofte problemer med å få til høystandard holdeplasser på de stedene man helst skulle hatt de av markedshensyn. Det kan være kurver, utkjørsler eller andre ting som gjør at holdeplasser må flyttes til neste kvartal for å kunne tilfredsstille kravene til å få høy plattform og rett innkjøring for transportmiddelet. Imidlertid er høystandard holdeplasser med på å minske reisetiden på den måten at folk trenger mindre tid på å gå på/av bussen

Noen fylkeskommuner nevner hvordan de har eller ønsker å løse disse målkonfliktene. Blant løsningene som nevnes er økte frekvenser i antall avganger, det vil si innføring av flere busser for at flere kan sitte, og assistanse ved manuelle ramper. Noen fylkeskommuner viser en høy bevissthet rundt betydningen av universell utforming, i det de blant annet bemerker at tilrettelegging gjennom assistanse og heis ikke følger prinsippet om universell utforming, men at det er en pragmatisk løsning for eksempel på ruter hvor ”lavgulvsbusser vil være for

⁸ Det er heller ikke alltid lett for en bussjåfør å finne hvor de ulike rullestolene har fester for sikring, for å ha tydelig markerte fester er ikke ønskelig sett fra en rullestolbrukers side: ”På samme måte som at folk ikke går rundt med standardiserte reflekser på sko, har heller ikke rullestoler tydelig markerte fester.” Det finnes også 183 ulike rullestoler i Norge i dag. Ikke alle disse passer på en bussheis, kun enkle batteridrevne eller håndkraftdrevne rullestoler passer.

ukomfortable eller kostnadsdrivende”. Det siste understreker betydningen av økonomi. Flere av målkonfliktene kunne ha vært løst, dersom budsjettene var større.

3.3 Strategier

Fylkeskommunene har ulike strategier for å nå målene om å gjøre større deler av kollektivtransportsystemet tilgjengelig sett i et helhetlig perspektiv. 14 fylkeskommuner har kommentert hva slags typer strategier de har. Fire har svart at de ikke har lagt noen strategier, mens én har unnlatt å svare.

Flere fylkeskommuner velger noen strekninger som de satser på og forsøker å gjøre ”alle” elementene i en transportkjede så tilgjengelig som mulig. Under slike strategier faller for eksempel å satse på pilotprosjekter som Unibuss-prosjektet i Buskerud, enkelte Metro-linjer i Kristiansand, tunge strekninger i Oslo, stamrutenettet til/fra Trondheim og først og fremst Orkdal-Støren-Stjørdal i Sør-Trøndelag, Førde-Florø-strekningen i Sogn og Fjordane, Hordalands oppgradering av rutestrekningen Voss-Bergen-Flesland som også knytter sammen busser, jernbane og fly, tilrettelegging av enkelte linjer i Arendal og strekningen Arendal-Risør, fokuset på kommunen Kongsvinger i Hedmark og Lillehammer-prosjektet ”Enkelt å reise kollektivt” i Oppland.

Andre har valgt å fokusere på *elementer av reisen* i en første tilnærming mot universell utforming av kollektivtrafikken. Dette gjelder først og fremst bussmateriell, holdeplasser og informasjon underveis på reisen. Flere nevner utfordringen ved å prioritere ulike tiltak/mål som skal bidra til et mer universelt utformet kollektivtransportsystem. Én strategi er å satse på ett aspekt av en reisekjede, for eksempel utformet bussmateriell. Dette er av liten betydning dersom ikke også holdeplassene er tilpasset de nye kjøretøyene, noe som enkelte fylkeskommuner beskriver som en langvarig prosess: ”Det vil ta lang tid før holdeplassene vil følge opp de nye bussene.”

En annen strategi vil være å satse på *både* bussmateriell og holdeplasser. Da oppstår imidlertid et annet problem. Jo høyere fortauskantene er, jo større areal trenger bussene for å kunne svinge inntil. Høye plattformkanter kan for eksempel ødelegge fronten på bussmateriellet eller ta muttere på hjul dersom svingradiusen ikke er stor nok. De kan også føre til at sjåfører holder avstand til kanten, noe som ikke gjør ombordstigningen tilgjengelig. Dette er først og fremst problematisk på veger med høy fartsgrense hvor bussene må kjøre ut i en busslomme for å stoppe. Også der holdeplasser kan stoppe i vegbanen er dette problematisk der de er lagt til kurver. En løsning er å legge holdeplassene til steder hvor vegen er rett. Dette er igjen en avveining om hvor holdeplassen bør ligge.

Strategier som fylkeskommunene nevner omfatter å satse på enkelte eller flere av følgende elementer:

- Tur til holdeplass:
 - Forbedret atkomst til stasjoner: Nye innganger og nye gangveger til/fra stasjonene
- Informasjon:

- Mer tilgjengelig informasjon: Stasjoner oppgraderes, informasjon gjøres mer tilgjengelig for brukerne i form av for eksempel sanntidsinformasjon, holdeplassopprop på bussen, lyddusjer eller fjernkontroller for taleinformasjon på holdeplasser, større skrift
- Display med holdeplassinformasjon: Informasjon inne på kjøretøyet som opplyser skriftlig om neste stasjonsnavn
- Bedre stasjonsopprop: Busser oppgraderes til å ha automatiske holdeplassopprop
- Stasjon/holdeplasser/knutepunkt:
 - Trinnfrie plattformer: Alle holdeplasser skal ha 30 cm høye plattformer som muliggjør trinnfrie innsteg
 - Bedre belysning: Belysning på stasjoner forbedres, opplysning av holdeplasser som finansieres av reklameskilt, noen busser lyser opp området ved bussdør og området rett utenfor
 - Forbedre knutepunkt: I mange fylkeskommuner er reisemønstret preget av reiser fra by til by. Det satses derfor på å oppgradere stasjoner
- Transportmiddel:
 - Lavgulv: Lavgulvbusser har flatt, lavt gulv i hele bussens lengde fra inngangsdøren foran og helt til de bakerste sitteplassene. Tilrettelegge busser, trikker og lignende med lavgulv vil si å installere motordrevet helling på transportmidlet slik at inngangspartiet blir lavere
 - Laventré: Busser med laventré har flatt lavt gulv fra inngangsdørene (foran) til andre dør midt på bussen
 - Kjørelem: En manuelle og/eller elektrisk rampe er en plate som forenkler ombordstigningen på transportmidlet
 - Utforming av plass for rullestolbrukere: Det legges til rette for plass til barnevogner, sykler og rullestoler ved å ha et større areal ved utgangsdørene, først og fremst ved midtdøra
- Kursing av ansatte: Kurs for ansatte som er i kontakt med passasjerer med funksjonsnedsettelse

Ingen fylkeskommuner nevner billetteringssystemet som del av en strategi.

Strategiene er styrt av økonomi og prioriteringer. De fleste fylkeskommunene nevner viktigheten av hele reisekjeden, men fokuserer hovedsakelig på bussmateriell og holdeplasser.

3.4 Prioriterte områder

I handlingsplanen for tilgjengelighetsprogrammet BRA 2006-2009 legger Samferdselsdepartementet vekt på at tiltak og virkemidler som skal forbedre tilgjengeligheten i første omgang blir konsentrert om trafikkunge knutepunkt og

strekninger. Det begrunnes med at ”tilgjengelighetstiltak gir størst gevinst for samfunnet hvis mange mennesker har nytte av det. I tillegg er det lettere å koordinere tiltakene hvis innsatsen konsentreres” (Samferdselsdepartementet 2006:5).

I vår spørreundersøkelse kommer det frem at samtlige fylkeskommuner som svarer på dette spørsmålet prioriterer by- og trafikksterke områder. Dette kommer også til uttrykk i kontraktene hvor forstads- eller nær- og lokaltrafikk har strengere krav til tilgjengelighet enn busser på lengre strekninger. Økonomi blir lagt til grunn for prioriteringen. I trafikksterke områder hvor fylkeskommunene uttrykker et ønske om å iverksette en rekke forskjellige tiltak, legger de kost- nytteprinsippet til grunn.

I Oslo prioriteres også trikkenettet fremfor busser og t-bane, til tross for at passasjertallet er stort på alle de kollektive transportmidlene, samt at de er i trafikksterke områder. Grunnen er at trikken har færre holdeplasser og flere passasjerer. Trikken har også større plass enn en buss og krenger mindre.

I andre fylkeskommuner blir ofte knutepunkter prioritert i by- og trafikksterke områder. Ellers blir materiell og holdeplasser tilrettelagt fremfor andre elementer i en reisekjede.

3.5 Konkrete resultatmål og handlingsprogrammer

Det er opp til hver enkelt fylkeskommune å definere hva som er god nok tilgjengelighet. Konkrete resultatmål og handlingsprogrammer bidrar til å spesifisere dette.

Åtte fylkeskommuner svarer ja på spørsmålet om de har satt seg konkrete resultatmål samt utviklet handlingsprogrammer. De fleste svarer nei på spørsmålet eller uttaler at fylkeskommunen finner det vanskelig å måle resultater på tilgjengelighet. Kun seks fylkeskommuner kommenter sine resultatmål som baserer seg på prinsippene om universell utforming og tilrettelegging av kollektivtransporten for alle.

Resultatmål og handlingsprogrammer som nevnes i spørreundersøkelsen er eksempelvis Buskeruds Unibuss-prosjekt og Hordalands kartlegging og ombygging av hovedterminalen for kollektivtransport. Unibuss-prosjektet i Buskerud har kommet forholdsvis langt med tilretteleggingen av enkelte linjer med opphøyde holdeplasser med taktil merking, merking av busser, sjåførkurs, rutehefter med stor skrift, informasjonshefte på flere språk, logoer og fargekontraster er blant noe av det som kan nevnes. Hordaland har satset på ombygging av de største kollektivterminalene. De har foretatt detaljkartlegging og kostnadsvurderinger på hva som trengs av universelle utformingstiltak.

3.6 Konkrete tiltak som er gjennomført

Tabellen nedenfor viser hvilke fylker som har gjennomført tiltak på de ulike elementene i reisekjeden. Det kommer også frem av tabellen hvilke grupper av

funksjonsnedsettelse som de har blitt tilrettelagt for. Tabellen er basert på fylkeskommunenes svar i spørreundersøkelsen.

Tabell 2. Oversiktstabell for tiltaksområder versus brukergrupper for landets fylkeskommuner

	Bevegelse	Syn	Hørsel	Fors-tåelse	Psykiske problemer	Astma, allergi	Andre grupper
Holdeplasser	A, AA, B, MR, , O, OS, R, V, Ø, VA, NT, ST, T	A, AA, B, MR, OS, R, V, Ø, VA, NT, ST	A, VA	A, AA, B, OS, R, Ø, VA	B, OS, VA	A, B, VA	R
Kjøretøy (buss)	A, AA, B, HO, O, OS, R, V, Ø, VA, NT, ST	A, A,B, HO, OS, R, V, Ø, VA	A, AA,B, HO, OS, VA	A, B, OS, R, VA	OS, VA	A, B, HO, R, VA	R
Kjøretøy (båt)	HO, MR, R, NT	MR, R	R	R		R	R
Informasjon før tur [*]	A, AA, B, HO, OS, R, Ø, VA, ST	AA, B, HO, O, OS, R, Ø, VA	AA, B, HO, O, OS, R, VA	B, OS, R, Ø, VA	OS, VA,	VA	R
Informasjon i løpet av turen	A, B, HO, OS, Ø, VA	A, B, HO, MR, OS, R, TR, Ø, VA	A, B, HO, OS, R, TR, VA	A, B, OS, R, Ø, VA	OS, VA	B, VA	R
Billettering ^{**}	AA, B, HO, OS, R	HO, R	HO, R	HO			R
Reisen til/fra holdeplass (gatemiljøet)	AA, B,HO, N, OS, R	HO, OS, R	HO	HO, OS, R	OS		R
Andre områder							

(A) Akershus (besvart av Ruter og ikke av Akershus fylkeskommune), (AA) Aust-Agder, (B) Buskerud, Finmark: Ikke med i tabellen – ikke gjennomført noen konkrete tiltak, Hedmark: Ikke med i tabellen– ikke besvart undersøkelsen, (HO) Hordaland, (MR) Møre og Romsdal, (N) Nordland, (NT) Nord-Trøndelag, (O) Oppland, (OS) Oslo, (R) Rogaland, (SF) Sogn og Fjordane, (ST) Sør-Trøndelag, (T) Telemark, (TR) Troms, (VA) Vest-Agder, (V) Vestfold, (Ø) Østfold.

Tabellen viser at flest fylkeskommuner prioriterer bevegelseshemmede og synshemmede. Deler av reisekjeden som blir prioritert er først og fremst holdeplasser og kjøretøy.

Tabellen gir kun en grov oversikt. Som forenkling har den sin styrke i at den er spesifikk på hvilke områder de ulike fylkeskommunene prioriterer. Tabellen sier imidlertid ingenting om hva tiltaket består i eller hvilke kjennetegn det har, for eksempel hva slags reiseinformasjon som eksisterer og i hvilken form informasjonen (telefon, internett, utskrevet, høyttalere, tavler) gis. Den sier heller ingenting om hvor gjennomført tiltaket er, eller hvor tilrettelagt området er for den brukergruppen det gjelder. For eksempel kan reisen til/fra en stasjon i sentrum være tilrettelagt for bevegelseshemmede (for eksempel rullestolbrukere eller

personer med barnevogn eller trillekoffert), men ikke de fleste holdeplassene ellers i et område.

Derimot viser tabellen hvilke fylkeskommuner som har jobbet med hvilke områder. Det gir en mulighet til å sammenligne fylkeskommunene på en grov, men oversiktlig måte uten å gå i dybden på de enkelte.

3.7 Gode eksempler på gjennomførte tiltak

Fylkeskommunene ble spurt om de hadde gode eksempler på gjennomførte tiltak de ville trekke fram. Grunnen for spørsmålet var å danne et bilde av hva de mener at tiltakene har bidratt til, og å peke på eksempler andre kan lære av.

De fleste fylkeskommunene nevner tiltak på enkelte ledd i reisekjeden. De trekker fram tilrettelegging av holdeplasser eller stasjonsområder som gode eksempler, og to fylker nevner tilgjengelige kjøretøy. Av transportmiddel, infrastruktur og informasjon er transportmiddel det aspektet som synes å ha kommet lengst i arbeidet mot universell utforming i flest fylkeskommuner. At kun to fylkeskommuner nevner dette, kan ha sammenheng med at disse to fylkeskommunene er i oppstartfasen med arbeidet mot universell utforming og at kjøretøy er noe av det første de tar tak i. Dette er fordi det kan være forholdsvis enkelt å stille krav til operatører om nytt bussmateriell, når nye avtaler skal inngås fremfor å bygge høystandard holdeplasser hvor også andre aktører (kommuner, Statens vegvesen) har et ansvar, og som også kan innebære at en holdeplass må flyttes til et nytt sted på grunn av for eksempel krumninger. Busser skiftes også gjerne ut oftere enn de andre elementene. Andre mer spesifikke tiltak som trekkes fram er sanntidsinformasjonssystemer, billetteringssystemer med audiovisuelt system og kursing av ansatte.

Som gjennomgangen av fylkesplanene og fylkesdelplanene viser har også flere fylkeskommuner tatt helhetstankegangen innover seg. Hordaland nevner for eksempel at fylkeskommunen i samarbeid med andre aktører har gjennomført en omfattende gateopprustning i Bergen, innført et nytt billetteringssystem, og tilrettelagt bussene med to integrerte barneseter og to seter for personer med nedsatt funksjonsevne. De har tenkt infrastruktur, informasjon og transportmiddel.

Fokuset er ikke på alle holdeplasser *eller* alt bussmateriell overalt, men *alt* (eller så mye som mulig) på utvalgte strekninger der passasjertallet er høyest. Det er riktignok ikke mange strekninger dette gjelder, men de som har gjennomført tiltak på både informasjon, infrastruktur og bussmateriell på visse strekninger har også planer om å begynne å utforme/tilrettelegge flere strekninger tilsvarende. Fylkeskommunene starter i det små med helhetstenking på enkelte ruter eller deler av en linje, for så å øke antall høystandard holdeplasser langs denne linjen, forlenge strekninger som er tilgjengelige og begynne arbeidet på nye strekninger.

I en del byområder har arbeidet med å utforme/tilrettelegge kollektivtransport-systemet etter en helhetstankegang kommet lengst, noe som ikke er overraskende tatt i betraktning at det er her passasjergrunnlaget er størst. Vi skal illustrere hvilke tiltak som er gjennomført etter en helhetstankegang og omfanget av strekninger som dette gjelder ved hjelp av tre byregioner. Disse er Oslo, Drammen (Buskerud) og Kristiansand (Vest-Agder).

3.7.1 Oslo

I Oslo er t-banen det transportmidlet hvor flest tilgjengelighetstiltak er gjort (Oslo kommune 2003:7f). I følge Samferdselsetaten er det for eksempel, t-banen rullestolbrukere benytter seg av, hvis de reiser kollektivt. De nye t-banevognene har også audiovisuelt opprop. Imidlertid gjør dårlig vedlikehold at høyden på plattform og rullende materiell ikke samsvarer. Utenom t-banen prioriterer Samferdselsetaten trikk framfor buss fordi disse er større og krenger mindre enn busser.

Med unntak av t-banen er kun noen trikkelinjer universelt utformet, det vil si at de har lavgulv (transportmiddel), opphøyde plattformkanter, lehus og sittemuligheter (infrastruktur) og sanntidsinformasjon (informasjon). Dette gjelder to strekninger: Trikk 17 fra Sentrum til Rikshospitalet og trikk 18 fra Sentrum til Rikshospitalet. Disse to strekningene er de eneste som er markert på linjekartet som universelt utformede/tilrettelagte. I tillegg er trikk 13 til Lilleaker og trikk 18 mot Ekeberg under oppgradering og har lavgulv. Trikkelinjene 13, 17 og 18 er de eneste i Oslo som har lavgulv.

Blant bussrutene er tilretteleggingen kommet lengst på bussrute 37, men her gjenstår det arbeid. I kartleggingen av tilgjengeligheten på holdeplasser som Samferdselsetaten har utført sammen med Statens vegvesen finner de at halvparten av holdeplassene langs busslinje 20, 21, 31 og 37 ikke kan betraktes som tilgjengelige. Holdeplassene mangler leskur, benker og noen steder er det umulig å komme inn på bussen med rullestol. Etatene ser nå på linje for linje og prøver å oppgradere så mye som mulig.

Når holdeplasser forbedres med lehus og sittemuligheter flyttes de gjerne også til et bedre sted. Samtidig øker reklamefinansierte lehus som lyser om kvelden synligheten av holdeplassen.

I følge Samferdselsetaten går oppgraderingene sakte, men sikkert fremover. Mange holdeplasser inngår også i andre aktørers prosjekter og blir derfor oppgradert uten at fylkeskommunen går aktivt inn selv.

3.7.2 Drammen

I Buskerud har en rekke aktører gått sammen om Unibuss-prosjektet i Drammen. Dette konseptet bygger på at bussmateriell og holdeplasser er tilrettelagt for alle brukergrupper. Prosjektet består av to faser: I første fase er de to strekningene Fjell-Kastanjesletta (linje 3) og Fjell-Liejordet (linje 6) gjort tilgjengelige. Andre fase pågår nå, og de to linjene Vinnes-Åskollen (linje 4) og Drammen-Mjøndalen (linje 51) utføres med BRA-midler for 2008. Tiltak som er gjennomført i Unibuss-prosjektet er innføring av laventrébusser, holdeplassopprop og opplysning på skjerm inne i bussen (dette fungerer ikke helt overalt enda, men vil være på plass i løpet av 2008), lehus med større informasjon, taktile merkelinjer laget av granitt (betong tåler ikke brøyting om vinteren), navn på holdeplass plassert under standard bussholdeplasskilt, manuell rampe ved bakdør, egne rutetabeller, klare kontrastfarger, og merking med Unibuss-logo på holdeplasser og busser.

3.7.3 Kristiansand

I Kristiansand har kommunen, fylkeskommunen og vegvesenet samarbeidet om å forbedre strekningen Kjos Haveby-Eg (rute 10 og 11) som går til sykehuset. Tilgjengelighetstiltak ble gjennomført i forkant av innføringen av BRA-midlere. Senere har BRA-midler bidratt til forbedringer på Metro-linjene Hånes-Voiebyen (M2), Farsund-Kristiansand (M2) og Slettheia-Kvadraturen (M3). BRA-midler har også bidratt til at østre del av M3 nå tilrettelegges/utformes. Én av strekningene (Farsund-Kristiansand) strekker seg utover bykjernen i Kristiansand, og har høyentré-busser (klasse 2) med heis. Ellers består de gjennomførte tiltakene i innføring av laventrébusser, opphøyde plattformkanter, lehus, ramper, holdeplassoppopp og informasjon på skjerm inne i bussen i tillegg til at brukere på enkelte bussholdeplasser kan få oppropt informasjon ved hjelp av en fjernkontroll som de kan få utdelt hos Agder Kollektivtrafikk, administrasjonsselskapet som eies av Vest-Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune.

Følgende tabell gir en oppsummering av strekninger nevnt ovenfor og hovedtiltakene som er gjennomført på strekningene. Eksempler på øvrige tiltak som utgjør en viktig del av hele reisen, men som ikke er tatt med i tabellen er blant annet informasjonsmateriell, større skrift, bedre skilting.

Tabell 3. Gjennomførte tiltak på tilgjengelige kollektivtransportstrekninger i byområdene Oslo, Drammen og Kristiansand

	Opphøyd plattform	Lehus	Taktile merkelinjer	Opprop på holdeplass	Sanntid	Laventré materiell	Informasjon på skjerm i kjøretøy	Holdeplassoppopp i kjøretøy	Bussheis
OSLO									
Sentrum-Rikshospitalet (trikk 17 og 18)	x	x	x		x	x	x	x	
Helsfyr-Nydalen (buss 37)	x	x			x	x	x	x	
DRAMMEN									
Fjell-Kastanjesletta (linje 3)	x	x	x			x	x	x	
Fjell-Lierjordet (linje 6)	x	x	x			x	x	x	
KRISTIANSAND									
Kjos Haveby-Eg (linje 10 og 11)	x	x	x	x		x	x	x	
Hånes-Voiebyen (M2)	x	x	x	x		x	x	x	
Slettheia-Kvadraturen (M3)	x	x	x	x		x	x	x	
Kristiansand-Farsund (M2)	x	x	x				x	x	x

De tre byene har gode eksempler som andre steder kan lære av. I forhold til store deler av Norge har de kommet langt i arbeidet mot et mer universelt kollektivtransportsystem, men mye gjenstår. Selv på linjer med et høyt passasjergrunnlag som t-banen i Oslo mangler vedlikehold, noe som gjør systemet mindre tilgjengelig. Foreløpig er få både trikk- og busstrekningsnett i hovedstaden tilrettelagt/utformet.

Andre byer som Stavanger og Bergen kunne også ha vært nevnt her. Av tids- og ressursmessige årsaker har vi ikke gjort dette, men vi vil nevne at en gjennomgang av tiltak gjennomført i en by eller fylkeskommune med utstrakt bruk av fartøy innen kollektivtransport kunne bidra med interessante aspekter. Rogaland fylkeskommune forteller for eksempel i spørreundersøkelsen at de har tilrettelagt fire nye hurtigbåter etter prinsippet om universell utforming, og at dette har bidratt til at andre fylker også videreutvikler sine båter.

3.8 De viktigste tiltakene og initiativene

Konkrete tiltak er ikke de eneste initiativene fylkeskommunene har tatt. Viktige initiativer kan også være engasjement for å tilrettelegge kollektivtransporten i en fylkeskommune. Det kan være tiltak rettet mot å forandre holdninger som igjen kan bidra til å snu en utvikling mot mer universell utforming av kollektivtransporten.

Flere fylkeskommuner nevner økte økonomiske midler som en av de viktigste faktorene i tilretteleggingen av kollektivtransporten. Her har midler som er stilt til disposisjon gjennom tilgjengelighetsprogrammet BRA spilt en viktig rolle. Andre viktige initiativer har blant annet vært å sette tilrettelegging på dagsordenen, stille krav til universell utforming, øke bevisstheten gjennom kommunikasjon og møter med funksjonshemmedes organisasjoner, utvikle og videreformidle en felles forståelse av hva universell utforming innebærer og betyr. Selv om konkrete tiltak til syvende og sist er det viktigste for brukere som drar nytte av et mer universelt utformet kollektivtransportsystem, framhever fylkeskommunene at forståelse, holdninger og kommunikasjon om temaet gir viktige bidrag til en positiv utvikling mot et mer universelt utformet kollektivtransportsystem.

3.9 Kartlegginger

Kartlegginger av infrastruktur (for eksempel antall holdeplasser som er tilrettelagt eller utformet og i hvilken grad), antall busser, baner og båter av ulikt materiell og hva slags informasjon som gis hvor sier noe om hvor enkelt det er for ulike brukergrupper å reise kollektivt og hvilke tiltak som trengs. Rundt halvparten av alle fylkeskommunene har foretatt en kartlegging av kollektivtilbudet for å kunne si noe om statusen. De fleste av disse har foretatt en kartlegging på utvalgte områder.

Likevel virker de fleste fylkeskommunene usikre på hvor lett eller vanskelig det er å reise kollektivt for ulike brukergrupper i dag, og synes det er vanskelig å uttale seg. Dette også til tross for at noen har utført tilfredshetsundersøkelser blant

kollektivtransportbrukere, og i ett tilfelle også blant funksjonshemmede som bor langs en tilrettelagt kollektivtransportrute.

I gjennomgangen av ulike dokumenter finner vi generelle uttalelser om statusen for universell utforming av ulike reisemidler og infrastruktur i fylkesdelplaner (Hordaland, Rogaland), handlingsplaner (Aust-Agder), notater (Sør-Trøndelag), arbeidsdokumenter (Vest-Agder), statusrapporter (Sporveien Oslo), egne registrerings- og kartleggingsrapporter (Hordaland). I intervjuer nevner én fylkeskommune (Akershus) at den vil starte med kartleggingsarbeidet sommeren 2008 etter å ha sett hvordan en annen fylkeskommune har gjennomført dette.

Et eksempel på hvordan prosessen rundt en kartlegging har foregått er Sogn og Fjordanes pilotprosjekt på strekningen Førde-Florø. I forbindelse med prosjektet inviterte fylkeskommunen en tverrsektorell gruppe til å delta i kartleggingen. De startet med en orientering om temaet før de dro på tur der de vurderte vegen til/fra holdeplass, holdeplass, billettering og transportmiddel. Deretter dro gruppa på ny tur, denne gangen med en lavgulvsbuss. Arbeidsgruppa som møttes på et senere tidspunkt ble så enige om følgende:

”Dersom vi vil at ALLE skal kunne reise kollektivt strekningen Førde-Florø, MÅ vi velje ut nokre buss-stopp som SKAL tilretteleggast. Det må vere vedlikehald (ma brøyting), leskura må oppgraderast, det må vere mogleg å nytte tilrettelagde taxiar i forlenging av bussruta og i forlenging til oppgraderte leskur. Bussane må vera universelt utforma” (store bokstaver i original: Sogn og Fjordane Rapport:8)

3.10 Samordning av innsatsen – og eventuelle problemer knyttet til denne

Illustrasjonen for en reisekjede viser at ansvaret for de ulike elementene er fordelt på ulike organisasjoner. Mens kommunene har ansvaret for infrastrukturen langs kommunale veger, har fylkeskommunene ansvaret for fylkesveger og Statens vegvesen for nasjonale veger, transportselskaper og fylkeskommuner for informasjon og billettering for kollektivtransport på reisen. Dette kan by på problemer ved at innsatsen er fragmentert. Vi var derfor interessert i å vite hvorvidt de ulike fylkeskommunene samordner sin innsats med ulike forvaltningsnivåer og selskaper.

Å samordne innsatsen innebærer å samle flere aktører med ulike oppfatninger, ideer og innspill. På denne måten blir utforming og tilrettelegging av kollektivtransporten diskutert på flere plan. Litt flere enn halvparten av fylkeskommunene påpeker at de samordner innsatsen. Tre fylkeskommuner sier de har strukturerte faste jevnlig møter. De andre svarer at de har prosjektstyrt samarbeid.

Vi spurte videre om fylkeskommunene opplever problemer knyttet til denne samordningen. Av de fire som svarte på dette spørsmålet, mener to at de ikke har samordningsproblemer. De to andre påpeker økonomi og finansiering som problematisk. I Oslo påpekes det at byen opplever et koordineringsproblem med finansieringen mellom stat og kommune. En annen fylkeskommune nevner at viljen til å tilrettelegge er til stede hos alle aktørene, men de økonomiske midlene strekker ikke til. Andre problemer som de knytter til samordningen er

helhetstenkning mellom nivåene, at det er ingen faste felles fora, og at de har liten innflytelse på prosjektene.

I fylkesdelplanen til Hordaland om universell utforming påpekes følgende problem:

”Regjeringa understrekar sektoransvarsprinsippet, det at kvar sektor tar ansvar for sitt område. Mange aktørar er ikkje klar over kva for eit ansvar dei faktisk har, og kva for retningsliner som gjeld. Kommunane har eit særleg ansvar for fysisk tilrettelegging gjennom byggesakshandsaming, godkjenning og kontroll. Mykje av det praktiske kontrollansvaret er overlate til utbyggjar, noko som gjer at mange kommunar i mindre grad enn før følgjer med på om retningsliner og forskrifter vert implementerte. Dei aktuelle aktørane må gjerast merksame på kva for ansvar dei har.”

At mange aktører ikke er klar over hvilket ansvar de har styrker betydningen av en klar ansvarsfordeling i handlingsprogrammer og lignende som Vest-Agders kvalitetsbok er et godt eksempel på.

3.11 Brukermedvirkning

For å tilrettelegge kollektivtransporten for alle brukere er innspill fra brukerne viktig. De har spisserfaring på om noe er godt eller dårlig tilrettelagt eller utformet. Hordalands fylkesdelplan (2006-2009) for universell utforming uttrykker det slik: ”Den veit best kor skoen trykkjer, som har han på.” Det kan derfor være nyttig for fylkeskommunene å være i kontakt med funksjonshemmedes interesseorganisasjoner for å diskutere og få tilbakemeldinger om funksjonshemmedes behov.

De fleste fylkeskommunene nevner at de har en formell brukemedvirkning, mens rundt halvparten av disse også har uformell brukermidvirkning. Den formelle brukermidvirkningen går hovdesakelig ut på samarbeid med organisasjoner hvor utvalgte representanter bidrar med råd i fylkeskommunenes saker og prosjekter. Dette kan være samarbeid med grupper som styringsgrupper, Norges Blindforbund (NBF), Norges Handikapforbund (NHF), Funksjonshemmedes fellesorganisasjon (FFO), Samarbeidsforumet av funksjonshemmedes organisasjoner (SAFO) eller fylkesråd for funksjonshemmede.

Den uformelle brukermidvirkningen innebærer som oftest at fylkeskommunene tar direkte kontakt med en gjeldende organisasjon i utarbeidelse av et konkret område. De benytter også uformell brukermidvirkning for å kvalitetssikre tiltaksplaner eller iverksatte prosjekter. Brukerorganisasjonene er gjerne noen av de samme gruppene som er representert i det formelle samarbeidet, blant annet Blindforbundet og Norsk Handikapforbund. Den uformelle kontakten bærer preg av å være en forespørsel om noe konkret fylkeskommunen jobber med ”der og da”, mens det formelle samarbeidet skjer i form av planlagte møter og ved at de representert i arbeidsgrupper som for eksempel jobber med å utrede tiltak for universell utforming.

3.12 Ansvar for arbeidet

Kollektivtransport er ett av flere ansvarsområder som fylkeskommunene har. Å gjøre kollektivtransporten mer tilgjengelig for alle brukere er en underoppgave som ikke alltid har vært prioritert. Temaet har fått økt oppmerksomhet, og i noen fylkeskommuner har én person fått hovedansvaret for tilgjengelighet til kollektivtransport. En fordel er at det vil bli lettere for andre i den gjeldende fylkeskommunen og eksterne å vite hvem man skal kontakte.

Omtrent halvparten av fylkeskommunen har opprettet en ansvarspost for tilgjengelighet til kollektivtransport. De fleste av disse har én person som arbeider med og følger opp hva tilrettelegging/utforming av kollektivtransporten. Imidlertid gir én fylkeskommune tilbakemelding om at den personen som har fått hovedansvaret for universell utforming av kollektivtransportsystemet har flere andre arbeidsoppgaver og at oppfølgingen av og kompetansehevingen på temaet lider av dette.

Noen fylkeskommuner påpeker at flere personer er involverte på grunn av sektoransvaret (se illustrasjonen for hele reisekjeden). Dette viser til "fylke" som et geografisk område og ikke til "fylkeskommunen" som en administrativ enhet. Oslo har for eksempel én ansvarlig i prosjektgruppen Samfram, som er kollektivtseksjonen i Samferdselsetaten, og én ansvarlig i Utviklingsavdelingen til administrasjonsselskapet for Oslo og Akershus, Ruter.

3.13 Omorganisering av spesialtransport

De som ikke kan bruke det ordinære transportsystemet kan søke det offentlige om å få tilrettelagt transport for funksjonshemmede (TT-tjeneste). Mens fylkeskommunene har det overordnede ansvaret for transporttjenesten, står som oftest kommunene for brukergodkjenningen. Det vil si at kommunene behandler søknadene etter regler som fylkeskommunen utarbeider. TT-tjenesten innebærer at brukeren får utlevert et TT-kort som hun eller han kan benytte seg av innenfor sitt eget fylke. Omfanget av TT-kortene varierer fra fylkeskommune til fylkeskommune, men innebærer hovedsakelig at man får innvilget et visst antall gratis reiser med personlig tilrettelagt transport. Det kan for eksempel være en drosje som henter og bringer brukeren fra dør til dør.

Økt tilgjengelighet til kollektivtransportsystemet kan bidra til å endre behovene for TT-tjenesten. Hordalands fylkesdelplan for universell utforming skriver for eksempel: "Universell utforming av transportsystemet går ut på at flest mulig skal klare seg på egen hand, utan behov for Tilrettelagt transport." I spørreundersøkelsen som ble sendt ut til alle fylkeskommunene i landet stilte vi derfor spørsmålet om hvorvidt de har gjort forsøk på å omorganisere TT-tjenester ved å overføre brukere til ordinær kollektivtransport. Undersøkelsen viser at kun én fylkeskommune (Østfold) har foretatt en omorganisering. Sammen med Rikstrygdeverket har de satt i gang et prosjekt hvor TT-brukere kan benytte TT-lapper som betaling på buss (Østfold 2002-2010:36). Flere fylkeskommuner konstanterer at de ønsker å diskutere omorganisering av TT-tjenester nærmere. Enkelte (Møre og Romsdal og Vest-Agder) svarer at de har vurdert en form for omorganisering, men at ingen planer eller ordninger er nedskrevet eller satt på

dagsordenen. Oppland og Hedmark har også opprettet Kjørekontoret Innlandet som administrerer felles kjøp og bestilling av offentlig betalt transport. Dette inkluderer blant annet TT-tjenester. I tillegg forsøker Oppland med konseptet ”Enkelt å reise kollektivt for alle”, et konsept som er basert på TØI-rapport 882/2007 (Nielsen og Lange 2007), å få flere tt-brukere over til å reise med buss i det ordinære kollektivtransportsystemet. Andre peker på at det for mange TT-brukere ikke vil hjelpe å ha et mer universelt utformet ordinært kollektivtransportsystem, fordi TT-tjenester også brukes i områder hvor det ikke eksisterer ordinære kollektivtransporttjenester.

3.14 Krav ved kjøp av transporttjenester

Lov om offentlige anskaffelser krever at det tas hensyn til universell utforming ved planleggingen av offentlige kjøp. Hvordan tar fylkeskommunene hensyn til dette, når de inngår kontrakter med operatører som leverer transporttjenester?

Med unntak av én fylkeskommune (Troms) opplyser alle som svarer på undersøkelsen at de stiller krav til tilgjengelighet ved offentlige kjøp og i kontraktene med operatørene. Et gjennomgående trekk er at de stiller krav til tilgjengelig bussmateriell og at dette varierer mellom ”by” (nærtrafikk) og ”land” (lengre strekninger). En annen karakteristikk er at hovedfokuset ligger på forflytningshemmede. Etter planen skal også Troms fylkeskommune innføre tilgjengelighetskrav i henhold til ny handlingsplan. Det kan også nevnes at operatøren Tromsbuss har innført 35 laventrébusser i bytrafikken i Tromsø uten at dette har vært stilt som krav.

Vi har sett på noen fylkeskommuners (Akershus, Finnmark, Hordaland, Møre og Romsdal, Nordland, Rogaland, Sogn og Fjordane, Telemark, Vest-Agder og Vestfold) kontrakter med operatører, og vil beskrive hva som står om tilgjengelighet til kollektivtransport eller universell utforming i disse.⁹ Vi har også sett på en busstandard som er laget i samarbeid med flere fylkeskommuner.

Som en del av et større arbeid med *standardisering* av dokumenter for innkjøp av transporttjenester med buss, gikk flere fylkeskommuners kjøpsorgan¹⁰ sammen om å utarbeide en busstandard med krav til busser i anbud. Dette dokumentet skal brukes som utgangspunkt for arbeidet ved nye anbud, blant annet anbudet på Romerike i 2008. Dokumentet sammenfatter krav og retningslinjer som oppdragsgiverne stiller til busser som benyttes i oppdrag for dem. Kravene bygger på EUs bussdirektiv og omfatter de tre bussklassene. De gjelder blant annet lavgulv- og laventrébusser, krav til rullestol-/barnevognplasser, gulvbelegg som minimerer risikoen for å gli, kontrastfarge på gulv, belysning, destinasjonsangivelse i front og på siden av bussen (helst i øynehøyde for

⁹ Noen kontrakter er tilsendt i forbindelse med dette prosjektet, mens andre er samlet inn i forbindelse med tidligere TØI-prosjekter. Vi tar forebehold om at noen fylkeskommuner kan ha nyere avtaler som stiller strengere krav til tilrettelegging og utforming enn de vi sitter på.

¹⁰ Deltakerne i prosjektet var Vestviken kollektivtrafikk (Buskerud, Telemark og Vestfold fylkeskommune), Østfold kollektivtrafikk, Oslo Sporveier (nå: Ruter) og Stor-Oslo Lokaltrafikk (Akershus fylkeskommune; nå: Ruter), Rogaland kollektivtrafikk, Vest-Agder fylkeskommune og Hedmark trafikk.

ventende passasjerer), mikrofon og høyttalersystem med innvendige høyttalere for manuelle eller automatisk holdeplassoppopp og andre beskjeder til passasjerene.

Busstandarden begrunner forskjellen på tilgjengelig materiell i by og land. Dette har med behov for sitteplass og mulighet for rask avstigning å gjøre:

”I byområder med store trafikkstrømmer og korte reiseavstander [kan det] være hensiktsmessig med størst mulig kapasitet av enkel av- og påstigning. Lavgulvbusser og lavtrebusser med få sitteplasser og mange ståplasser vil her være et naturlig valg, mens det i områder med mye skolebartransport vil være et mål å ha flest mulig sitteplasser i bussen. Her vil innstigningshøyde ikke være så viktig. I tillegg til disse mer ”rendyrkede” trafikktypene, har vi markeder hvor det må foretas avveininger mellom hensynet til antall sitteplasser og tilgjengelighet. Dette gjelder for eksempel områder med litt lengre reiseavstander og store trafikkstrømmer” (Busstandard 2007)

Et eksempel på ulike busskrav som begrunnes med busskjøring i by kontra på motorvei/lang strekning i distriktet er forskjellige krav til busser i Akershus og Oslo. Mens det tidligere kjøpsorganet i Akershus stilte krav om lavtrebusser (kun lavt gulv foran midtdøra), krevde Oslo lavgulvbusser (hele bussen).

I kontraktene er skillet mellom ”by og land” et gjennomgående trekk. I de fleste kontraktene er *forstadsbusser* eller *nær- og lokaltrafikkbusser* lavgulvbusser og/eller lavtrebusser. Kun et par kontrakter nevner at bussene også skal ha kjørelem ved midtdør, men dette gjelder kun nye busser (Akershus) eller ved behov på visse strekninger (Vest-Agder). Lavgulv- eller lavtrebussene har opp til to plasser for barnevogner og for to barnevognplasser går én rullestol. Ingen av kontraktene vi har sett på har derfor hatt plass til mer enn én rullestol. Noen kontrakter (Finmark og Nordland) nevner ikke lavgulv- eller lavtre, men krever plass og innfestingsmuligheter for minst to barnevogner.

På *lengre strekninger* stiller fylkeskommunene andre krav til bussmateriell. Her varierer kravene fra å ”ha mulighet for å ta en eller flere barnevognbager inn i bussen” (Finnmark), minst ”ett barnesete med godkjent innfesting” (Nordland) til å gjelde maksimal innstegs- og trinnhøyde, kneling, minsteavstand for seter reservert for handikappede og minst én barnevognplass ved midtdør (Akershus).

Kravene varierer etter busstyper og antall sitteplasser. I Hordaland har for eksempel langrutebusser med 45 sitteplasser gjerne kneling eller hjelpetrinn ved utgangsdører, mens minibusser med minst 22 sitteplasser med lavgulv/lavtre har minst to barnevognplasser med festeanordning for barnevogn og rullestol.

Andre fylkeskommuner spesifiserer *ruter* som ”skal være tilpasset forflytningshemmede” (Finnmark) eller ruter på visse tider av døgnet: ”For busser på visse linjer (1-7) før kl. 17.00 skal busser med lavgulv eller lavtre benyttes med mulighet for inn- og utkjøring av rullestol” (Telemark).

Heis er også et krav i noen kontrakter. En fylkeskommune (Vest-Agder) krever at operatøren ved behov skal stille en ekstra lavtre/lavgulvbuss med rullestollem eller normalgulv-buss med heis tilrettelagt for å transportere passasjerer i batteridrevet rullestol under reisen.

Også *forhåndsbestilling* er nevnt i en kontrakt (Vest-Agder). På én strekning skal operatøren sikre transport for reisende som må sitte i rullestol under reisen mot forhåndsbestilling. Operatøren er ansvarlig for å ta i mot og videreformidle

bestillinger av slik transport, men fylkeskommunens kjøpsorgan dekker kostnadene.

Et fellestrekk for fylkene er at bussene skal ha *destinasjonsskilt* i front, og de skal ha *høytalere* og *mikrofonanlegg*. Imidlertid garanterer ikke høytaler- og mikrofonanlegget at holdeplassnavn ropes opp. I kontrakter står det for eksempel at ”holdeplassnavn skal ropes opp etter behov” (Telemark).

Andre typiske trekk er et tydelig markert *stoppsignal* ved hver sitteplass eller sitterad. I et fylke (Akershus) skal bussene også kables for *sanntidsinformasjonssystem*. Et annet interessant aspekt er at buss på lengre ruter i Finnmark skal ha *mobilttelefon* som også kan brukes av reisende. Hvilken funksjon denne har er usikkert.

Inntrykket er at fylkeskommuner som *ikke har innført anbud* stiller færre krav i kontraktene.¹¹ Mens anbudsutlysninger gjerne lister opp krav til ulike busstyper, er kontraktene i fylker som ikke har tatt i bruk anbud mindre detaljerte. Noen eksempler er Troms fylkeskommune, Møre og Romsdal fylke og Sogn og Fjordane fylkeskommune. Deres bruk av nettokontrakter gjør at kontraktene ikke nødvendigvis faller inn under lov om offentlige anskaffelser.

Mens Troms fylkeskommune ikke stiller krav til tilgjengelighet til kollektivtransport, krever Møre og Romsdal at passasjerene etter behov får hjelp med barnevogner, tyngre bagasje og lignende og at viktige holdeplasser på langruter annonseres uoppfordret over høytaler, øvrige på forespørsel. I Sogn og Fjordanes avtaler står følgende: ”Fylkeskommunen og selskapa skal saman arbeide for at kollektivtilbodet vert tilrettelagt for alle. Selskapa skal utarbeide ein handlingsplan for universell utforming i 2007 innanfor ramma av denne avtala.”

3.15 Kurs

Kursing av ansatte for å forberede dem på møte eller kontakten med funksjonshemmede passasjerer er en ny måte å innføre tilrettelegging av kollektivtransporten på. Mye kan gjøres konkret med deler av reisekjeden, men å tilrettelegge den menneskelige kontakten funksjonshemmede passasjerer møter kan være med på å bedre reisen på mange måter. For det første kan det hjelpe helt konkret der hvor passasjerer trenger hjelp til eller under reisen. For det andre er det med på å bedre holdninger til at enkelte i samfunnet trenger og har krav på å få fungere like enkelt som andre reisende.

I vår undersøkelse spurte vi fylkeskommunene om de har innført kurs for sine ansatte, og spesielt for sjåfører som hver dag er i kontakt med passasjerer med ulike behov. Undersøkelsen viste at omtrent halvparten av fylkeskommunene har iverksatt kurs for *sjåfører*, mens rundt en fjerdedel har satt i gang kurs for andre ansatte. Dette viser seg å være de samme fylkeskommunene som har sett betydningen av kurs for sjåfører. Blant de fylkeskommunene som ikke har iverksatt noen kurs påpeker enkelte at operatørene kan ha igangsatt kurs. Andre

¹¹ Halvparten av Norges fylkeskommuner har tatt i bruk anbud ved innkjøp av lokale kollektivtransporttjenester (Bekken et al 2006).

påpeker at de ser behovet for opplæring, og at temaet er tatt opp i møter med funksjonshemmedes organisasjoner.

Fylkeskommunene har ulike måter å gjennomføre slike kurs på. Et eksempel på et éndagskurs er følgende illustrasjon. Det er hentet fra Unibuss-prosjektet i Buskerud. Prosjektlederen for Unibuss-prosjektet påpeker at slike kurs får de aldri nok av og at påminnelser er nødvendige.

Figur 2. Program sjåførkurs (Fosso 2006)

The image shows a slide titled "Program sjåførkurs" with a list of activities and times. The background is a blurred photo of people. In the bottom right corner, there is a logo for "vestviken kollektivtrafikk".

Program sjåførkurs	
• Opplæring av bussjåfører	
• 1. juni 2006	
• 1600 - 1615	Registrering/Kaffe
• 1615 - 1625	Åpning » Thore Berg Nettbuss,
• 1625 - 1725	Hva er universell utforming? Randi Fosso, Vestviken Kollektivtrafikk AS og » Tore Amblie Bjarback, Norges Handikapforbund
• 1725 - 1800	Pause/mat
• 1800 - 1830	Hvem er funksjonshemmet i transportsammenheng? V/Randi Fosso, VKT og Tore Bjarback, NHF
• 1830 - 1945	Case – gruppeoppgave
• 1945 - 2030	Erfaringsutveksling fra gruppeoppgaven
• 2030 - 2050	Mine erfaringer som reisende v/Einar Rype, NHF v/Reidun Bjerke, NBF
• 2050 - 2100	Hvordan skape fornøyde kunder
• Avslutning	

Et annet eksempel står i Hordalands fylkesdelplan om universell utforming (2006-2009). Her formulerer Hordaland at *alle* ansvarlige i transportbransjen i fylket skal ha kompetanse på universell utforming. For å oppnå dette vil fylkeskommunen sette i gang kurs for politikere og fagfolk i transportbransjen. Dette skal blant annet gå ut på at *toppledere* og *politikere* øver seg på å komme seg fram i Hordaland som funksjonshemmet. Hvordan dette skjer i praksis kommer ikke fram av fylkesdelplanen.

Også i andre fylkesdelplaner finner vi formuleringer om opplæring av ansatte. I Troms fylkeskommunes samferdselsplan finner vi for eksempel følgende formulering: "Alle transportselskaper i Troms skal ha opplæring av sine ansatte i å gjøre reisen enkel og bekvem for alle passasjerer (Troms 2006-2009:14)." Rogaland inkluderer også opplæring av *planleggere* og *innkjøpere* som et tiltak i planen: "Gjennomføre opplæring av planleggere, innkjøpere og andre som tilrettelegger transportløsninger i fylket (Rogaland 2007:44)." Formuleringer som

å igangsette opplæringsprogram for bussjåfører, seminar om systemtiltak og PR-tiltak finner vi også i handlingsplaner som Aust-Agder (2006).

3.16 Tidspunkt for start av arbeidet

Hvor lenge en fylkeskommune har jobbet mot målet om et universelt utformet kollektivtransportsystem forteller noe om når dette temaet ble satt på dagsorden, og kan si noe om hvor langt den har kommet med arbeidet mot et mer universelt utformet kollektivtransportsystem. De første fylkeskommunene startet arbeidet for 15-20 år siden. Dette var kun noen få som for eksempel Rogaland og Vest-Agder. I årene som fulgte (1990-tallet) begynte ytterligere et par å jobbe for et tilgjengelig kollektivtransportsystem. Flere så betydningen av dette for integrering og økt kvalitet av kollektivtransportsystemet. Rundt år 2000 var de fleste i gang med å planlegge tiltak. Tiltakene omfatter alt fra kartlegging av status på holdeplasser og busser til å implementere krav og innføre forbedringer. Fire fylkeskommuner svarer at de først har kommet i gang med dette arbeidet de siste par årene.

3.17 De største utfordringene

Arbeidet mot et mer universelt utformet kollektivtransportsystem byr på utfordringer. På spørsmålet om hva fylkeskommunene opplever som de største utfordringene, svarer flere *økonomi*, at det er kostbart å tilrettelegge. Dette kan illustreres med følgende sitat fra Opplands søknad om prosjektmidler til et nytt kollektivtransportsystem i Lillehammer-regionen: "Regjeringens satsing på universell utforming og allmenn tilgjengelighet setter nye krav til kollektivtrafikken, ikke minst i distriktene, der både bussmateriell og infrastruktur er av variert standard og må tilpasses brukerne innenfor svært marginale rammer (Oppland 2007:13)."

Noen nevner *holdninger* og omtanke, og at det er et behov for økt *kompetanse* og bevisstgjøring om temaet blant de som arbeider innen transportsektoren. Andre nevner temaer som å få tilbudet kjent slik at flere brukere blir informert om et bedre kollektivsystem og tør å bruke det. Dette gjenspeiles i for eksempel Sogn og Fjordanes handlingsplan hvor fylkeskommune påpeker at *tilliten* til transportsystemet er avgjørende for at det benyttes. Om reisende med nedsatt funksjonsevne opplever at et enkelt ledd i reisekjeden ikke fungerer, fører dette til at de ikke tør reise kollektivt senere.

En stor utfordring gjelder hele reisekjeden. Dette går blant annet på å synliggjøre og tydeliggjøre *ansvarsforhold*. Det hjelper lite å ha godt tilrettelagt enkeltledd i kjeden dersom andre nødvendige trinn ikke er tilgjengelige. Også på strekninger hvor tiltak er gjort på hele reisekjeden, møter fylkeskommunene utfordringer knyttet til årstid. Mange steder er det for eksempel et privat ansvar å måke fortau for snø. I Trondheimsregionen forsøker Sør-Trøndelag å løse dette sammen med Funksjonshemmedes fellesorganisasjon. Via diskusjon om krav til *vintervedlikehold* vil de diskutere behov for å utstyre holdeplasser og adkomst til dem med varmekabler (Trondheimsregionen 2007:7). Regler for brøyting og strøing i vintersesongen fins i Statens vegvesens Håndbok 111, men som Sør-

Trøndelag påpeker, blir ikke dette gjennomført og fulgt opp godt nok i den daglige utførelsen (Trondheimsregionen 2007:7).

En annen utfordring som nevnes er mangel på nasjonale *standarder*. En fylkeskommune påpeker at det kommer stadig nye utgaver av elektriske rullestoler, og mange er store og tunge. Alle kommer ikke inn på bussen uansett om den har heis eller rampe. I Hordalands fylkesdelplan for universell utforming stilles samme spørsmål angående mindre rutebåter. Skal alle disse være tilrettelagt for elektriske rullestoler? Mange av rutebåter har dessuten verken handikap-wc eller heis.

3.18 Utvikling de siste årene

Etter møter i alle fylkeskommunene med planleggere, innkjøpere, operatører og funksjonshemmedes organisasjoner konkluderte Deltasenteret i 2004 med at ingen fylkeskommuner er kommet langt i arbeidet med å gjøre kollektivtransporten tilgjengelig. Rapporten peker på at det er behov for mer kompetanse på universell utforming i fylkene og kommunene. Deltasenteret oppsummerer at, i følge respondentene, er mangel på helhetlig politikk med klare målsettinger om at kollektivtransporten skal være tilgjengelig for alle den viktigste hindringen mot et tilgjengelig kollektivtransporttilbud. De mener at tiltak for å bedre tilgjengeligheten til kollektivtransporten har vært dominert av enkelttiltak, og i tillegg kommer behovet for økte økonomiske rammebetingelser og mangel på nasjonale krav og retningslinjer for tilgjengelighet. Deltasenteret finner også at ikke alle fylkeskommuner har satt seg mål om tilgjengelighet til kollektivtransporten.

Deltasenterets møter ble gjennomført i 2003/04. Siden da har det vært et stadig sterkere fokus på tilgjengelighet for alle. Nasjonal transportplan 2006-2015 har forankret mål om universell utforming, og tilgjengelighetsprosjektet BRA 2006-2009 har bidratt med midler. Gjennomgangen vår viser at de fleste fylkeskommunene har satt seg mål om universell utforming i fylkesplaner og/eller fylkesdelplaner, men generelle mål er mer utbredt enn konkrete. Den viser også at mange velger å benytte seg av innspill fra brukerorganisasjoner ved utforming av planer og tiltak. Det er imidlertid fortsatt flere fylkeskommuner som ikke er i gang med kartleggingsarbeid av status på holdeplasser, materiell og informasjon.

Helhetsperspektivet som universell utforming innebærer synes å være mer framtreddende i 2008 enn for fire år siden. Samordning av de ulike aktørene er fortsatt en utfordring, men undersøkelsen vår finner flere eksempler på strekninger hvor fylkeskommunene i samarbeid med andre har forsøkt å tilrettelegge og utforme hele reisekjeden. Arbeidet er i gang, men i alle fylkeskommunene er det fortsatt en lang veg å gå før kollektivtransportsystemet er tilrettelagt og utformet slik at "alle" kan bruke det, både med og uten spesielløsninger.

4. Fylkeskommunal oversikt

I denne delen vil vi gi en grov oversikt over fylkeskommunene hver for seg, hovedsaklig basert på svarene deres i spørreundersøkelsen, enkelte intervjuer og der vi har manglet informasjon fra dokumentstudier.

4.1 Akershus

Akershus fylkeskommune henviser til administrasjonsselskapet for kollektivtransporttjenester, Ruter. Fylkeskommunen eier dette aksjeselskapet i fellesskap med Oslo. I følge Akershus er det først og fremst Ruter som arbeider med universell utforming av kollektivtransport for fylkeskommunen. Universell utforming står ikke nevnt i Akershus sin fylkesplan.

I intervju forteller Ruter at de er usikre på når Akershus fylkeskommune startet med arbeidet i retning av universell utforming. De mener at arbeidet fortsatt er i oppstartsfasen, og at bussmateriell er det leddet i reisekjeden hvor det er gjort mest. Ruter samarbeider blant annet med Statens vegvesen om tilrettelegging og utforming av infrastrukturen. De lærer av Oslo som har kommet lenger i kartleggingen av blant annet universelt utformede eller tilrettelagte holdeplasser.

Målet er å gjøre kollektivtransporten tilgjengelig for alle – ikke bare for rullestolbrukere. Dette har også fordeler for driften av tjenesten på den måten at høystandard holdeplasser og tilgjengelig kjøretøy øker fremføringshastigheten. Tid spares fordi ombordstigningen er raskere.

Ruter er med i en arbeidsgruppe i forbindelse med Oslopakke 2. De møtes ca annenhver måned og etter behov for å diskutere tilgjengeligheten til kollektivtransporten. På disse møtene deltar ikke organisasjoner for funksjonshemmede, men de er med i en referansegruppe som møtes hvert halvår. I tillegg er Ruter med i en nettverksgruppe i Oslo som møtes hver 6-8 uke. Med i denne gruppen er samferdselsetaten, byantikvaren og andre etater i Oslo kommune. På disse møtene diskuteres blant annet kompetanseoppbygging.

Akershus har ikke utarbeidet noen strategier enda, men Ruter har startet arbeidet med å lage en strategi for trafikantinformasjon. Arbeidet omfatter både grafisk informasjon (eksempel rutetabell og linjekart) og materiell informasjon (visningskilt på holdeplasser, informasjonssøyler og så videre). Tilgjengelighet vil være et viktig aspekt inn i dette arbeidet.

Prioriteringer er tunge linjer, det vil si de trafikksterke linjene hvor det er flest passasjerer. Akershus skal kartlegge holdeplassene langs disse linjene. Samtidig vil Ruter stille flere krav om universelt utformede busser i de nye anbudene 2008. I Romerikeanbudet stiller for eksempel Ruter krav om tilrettelagte busser med heis.

Foreløpig foreligger det ingen konkrete resultatmål eller handlingsprogrammer, men Ruter viderefører kartleggingsarbeidet som allerede er utført på flere linjer i Oslo. Dette vil skje sommeren 2008. Akershus vil etter denne kartleggingen prioritere hvilke tiltak og hvilke holdeplasser som skal iverksettes for tilrettelegging. I Akershus er de fleste holdeplassene busslommer. Det innebærer at tiltak i hovedsak vil gå på høye kantsteiner for å legge til rette ombordstigningen på buss.

AS Oslo Sporveier lagde Statusrapport 2007 for tilgjengelighet. Det er meningen at Ruter skal oppdatere denne statusrapporten for hele Ruter sitt område, det vil si at Akershus også inkluderes. I rapporten er det liste over planlagte tiltak i årene fremover. Målet er å lage tilsvarende plan for tiltakene i Akershus.

Konkrete tiltak har blitt gjennomført i Akershus. De har jobbet med tilgjengelighet innenfor de fleste brukergruppene, men det er de bevegelsehemmende som er blitt prioritert mest. Holdeplasser, busser, og båter har blitt tilrettelagt for bevegelses-, syns-, og høreselshemmede, samt for mennesker med forståelsesproblemer, og astma og allergi. Med unntak av sistnevnte gruppe, astma og allergi, har også informasjon i løpet av turen blitt tilrettelagt. For de bevegelsehemmede er det dessuten blitt tilrettelagt informasjon før turen. Når det gjelder astma og allergikere, planlegges det hva slags busker og trær som skal plantes ved holdeplassene.

Av disse tiltakene anser Ruter /Akershus sanntidsinformasjonssystemet som et godt eksempel på å gjøre kollektivreisen mer tilgjengelig. Dette virker også fint for folk som ikke er så kjente i området. Andre eksempler er de nye terminalene som bygges nå. De blir godt utformet etter universell utforming.

De viktigste tiltakene og initiativene som har vært gjennomført i Akershus i arbeidet med universell utforming er krav til tilgjengelig bussmateriell i kontraktene, mener Ruter. Viktig er også innføringen av sanntidssystemet.

Båtene er i dag ikke mye tilrettelagt, men i 2009 kommer det nye båter som er universelt utformet. Blant annet vil Nesoddbåtene og Nesoddterminalen bli tilrettelagt. Tilretteleggingen av Nesoddbåtene har vært basert på et samarbeid med funksjonshemmedes organisasjoner. Utbyggingen av terminalen er et pilotprosjekt.

Status i dag er at det har blitt lettere for hørselshemmede etter at sanntidssystemet kom. Det er dessuten lettere å komme av transportmiddelet, og det jobbes med opprop gjennom sanntidssystemet. Det er gjort forsøk på lyddusjer. For bevegelsehemmede er det også lettere å komme av og på busser. Det er ikke foretatt noen kartlegging.

Det har vært en samordnet innsats i Akershus. Gjennom Oslopakke 2-arbeidet er det opprettet en arbeidsgruppe bestående av Ruter As, Statens vegvesen Stor-Oslo distrikt, Statens vegvesen Romerike distrikt og Jernbaneverket. Gruppen heter Tilgjengelighet til stoppe- og omstigningssteder i Akershus (TSO Akershus). Gruppen skal arbeide med å komme frem til tiltak for tilgjengelighet og prioritere tiltakene i tiltakslistene.

Hvorvidt det er problemer knyttet til den samordningen, svarer Ruter at Jernbaneverket og vegvesenet har hvert sitt areal. Et av problemene kan være hvem som skal lage planene og tiltaksprogram. Samtidig samkjører de budsjetter

og planarbeid. Hvorvidt dette virkelig er et problem, er Ruter noe usikker på. De er alle enige om hva som skal gjøres. Og planene er klare. Det krever derimot mye plankapasitet og et tungt apparat, men pengene fra bomringen har de.

Akershus fylkeskommune benytter seg av brukermedvirkning. TSO Akershus har en referansegruppe med brukergruppene. Denne har vært lite benyttet så langt, men det planlegges felles møter med denne referansegruppen i samarbeid med TSO Oslo. De møtes ca hvert halvår.

Hvorvidt det er en spesiell som har ansvaret i Akershus er noe usikkert. Vi har som nevnt vært i kontakt med Ruter, og ikke mottatt noen tilbakemelding direkte fra Akershus fylkeskommune. I Ruter AS er det en ansatt som har spesielt ansvar for universell utforming.

Akershus har ikke hatt konkrete forsøk på å omorganisere TT-tjenester til kollektivtransport. Det er ikke vært sett på om det i de siste årene er flere brukere som nå kan benytte seg av kollektivtransport enn tidligere. Utover i Akershus er ofte problemet heller at det ikke finnes tilgjengelig kollektivtransport i enkelte områder slik at flere brukere må få tilbud om TT-transport ut fra sosiale hensyn.

Når det gjelder krav til tilgjengelighet ved offentlig kjøp og i kontrakter med operatørene, sier Ruter at det stilles krav til universell standard på samtlige linjer, med unntak av skolelinjer. Busstandard avhenger av linjetype. Stort sett lavgulvbusser eller laventrébusser. Det stilles krav om sanntidsinformasjonssystem slik at det blir tilgjengelig informasjon for synshemmede (holdeplassopprop) og hørselshemmede (visningstavle).

Sjåførkurs ligger som et ansvarsområde hos operatørene. Ruter setter krav til opplæring til sjåførene, men det er ikke utarbeidet spesifikke krav til kurs i universell utforming.

De største utfordringene Akershus har i dag er at tilretteleggingen er arealkrevende. Holdeplasser som ligger i kurve må flyttes for rett strekke og det er ikke alltid tilgjengelig areal til dette. På terminaler kan det ofte være for lite areal for å få god nok plass til svingbevegelsene til bussen i forhold til høy kantstein ved plattformer. Når det gjelder bussmateriell er også det en utfordring. Høy kantstein ved holdeplasser fører i større grad til slitasje og ødeleggelse av bussmateriell. Særlig gjelder dette dersom det er dårlig vedlikehold på vinter. Komfort/ bagasje plass ved lange reiser opp mot laventrébusser er også et problem. Lavgulvbusser og til en viss grad også laventrébusser egner seg best til korte reiser i byen. Komforten er imidlertid ikke like god som ved høygulvbuss og heller ikke bagasje plass. Videre opplyses det om problemer med atkomst til/fra holdeplass. Tilgjengelighet og tilrettelegging på gangveisystemet til/fra holdeplass. Det hjelper ikke at det er tilgjengelig til/fra holdeplass og på kollektivsystem, hvis ikke passasjerene ikke kommer seg derfra. I dag har de ingen oversikt, men som allerede nevnt, skal Akershus sette i gang en kartlegging.

4.2 Aust-Agder

Siden 2006 har Aust-Agder jobbet med universell utforming innen kollektivtransport. Aust-Agder har skrevet tilgjengelighet inn i sin fylkesplan, som en underliggende verdi. Tilgjengelighet for alle ut fra prinsippet om

universell utforming er lagt til grunn som bærende element i planarbeidet. Overordnet mål for handlingsplanen er ”å bedre funksjonshemmedes tilgang til kollektive transportmidler i Aust-Agder basert på prinsippene for universell utforming” (Aust-Agder fylkeskommune, spørreskjema). Handlingsplanen til Aust-Agder har bidratt til at universell utforming har blitt satt på dagsordenen i planleggingen. Midler har i tillegg bidratt til at kommunene har engasjert seg for å komme opp med gode prosjekter. Et av delmålene deres er en moderne infrastruktur for elektronisk informasjonsnett med god kapasitet som er tilgjengelig for alle. De har ikke opplevd noen målkonflikter i nevneverdig grad når det gjelder tilgjengelighet og andre transportpolitiske mål.

Aust-Agder har ikke konkrete strategier til kollektivtransport. Arbeidet er satt i gang etter BRA-prosjektets bevilgning av penger. De har planer om å lage en strategiplan etter hvert. Fylkeskommunen bemerker at BRA-prosjektet ikke gir midler til jernbanen (det får de fra staten). Dette er en ulempe med prosjektet.

Aust-Agder prioriterer bykommunene og de trafikkunge områdene. Dette begrunnes med at handlingsplanen er delfinansiert gjennom BRA-programmet.

Konkrete tiltak er gjennomført i Aust-Agder fylkekommune. Hovedsakelig baserer disse tiltakene seg på tilrettelegging for bevegelseshemmede, dernest synshemmede. Holdeplasser, buss, og informasjon i løpet av turen er konkrete tiltak her. For bevegelseshemmede er det dessuten iverksatt tiltak innen billettering og reisen til/fra holdeplassen. For hørselshemmede er det gjennomført to tiltak i Aust-Agder. Det er innen buss, og informasjon i løpet av turen. Fylkekommunen har i tillegg gjennomført tiltak som forbedrer forståelsen på holdeplasser.

Når det gjelder gode eksempler fra fylkeskommunens tiltak nevner de at de er i ferd med å etablere nytt billetteringssystem med audiovisuelt system. I tillegg gjennomfører de opplæringskurs av bussjåførere og de oppgraderer holdeplassene der disse bussene settes inn.

Aust-Agder har gjennomført en kartlegging av utvalgte strekninger når det gjelder hvor lett det er å reise kollektivt for ulike grupper funksjonshemmede i dag. Denne kartleggingen er utgangspunktet for deres handlingsplan.

Aust-Agder har en samordnet innsats for å gjøre kollektivtransporten tilgjengelig. De har etablert en styringsgruppe hvor representanter fra fylkekommunen, statens vegvesen, kommunene, busselskapene og funksjonshemmedes organisasjoner sitter. Når det gjelder denne samordningen opplever fylkeskommunen noen utfordringer til dette. Utfordringene gjelder blant annet at de tenker reisekjeder og ikke enkelte holdeplasser, hevder fylkeskommunen. Det innebærer at holdeplasser som de ønsker å oppgradere ikke kan oppgraderes fordi de ligger på riksveien. Denne utfordringen er knyttet til selve BRA-programmet.

Formelt er det opprettet brukermedvirkning i Aust-Agder fylkeskommune. Dette er mellom styringsgrupper, Norges handikapforbund, Funksjonshemmedes fellesorganisasjon, og Norges Blindeforbund.

I Aust-Agder fylkeskommune er ansvar for tilgjengelighet av kollektivtransporten i fylkekommunen tillagt én bestemt person.

Når det gjelder omorganisering av TT-tjenester til ordinær kollektivtransport, har ikke Aust-Agder tenkt så langt enda. Det har ikke vært et tema i fylkesplanen, men de vil vurdere det.

Aust-Agder stiller krav til universell utforming ved innkjøp av nytt billetteringssystem. De gjennomfører dessuten opplæring av bussjåfører, og tilbyr kurs til politikere og saksbehandlere som arbeider med planlegging.

Fylkeskommunen sier de opplever at den største utfordringen i dag ligger i å få tilgjengelighet og bruken av universell utforming inn som en integrert del av planleggingen.

4.3 Buskerud

Buskerud fylkekommune startet med universell utforming i 2001/2002. Arbeidet med startet med at de hadde et underforbruk på TT-tjenesten og dermed satt med midler fra dette TT-tiltaket (som de fikk beholde) og kunne bruke på andre tiltak for funksjonshemmede.

Buskerud har ingen konkrete mål og ambisjoner, i fylkesplanen, når det gjelder universell utforming. Men påpeker at tilrettelegging for kollektivtrafikk er et av de avgjørende virkemidlene i retning av en mer bærekraftig utvikling i Buskerud. Videre sier de at de ønsker å styrke arbeidet med universell utforming og deltakelse for alle. Siden de ikke har noen direkte mål har de heller ikke opplevd noen målkonflikter med andre transportpolitiske mål.

Buskerud har videreutviklet sitt Unibuss-prosjekt som startet i 2002. Her er hele reisekjeden med som en helhet. Konseptet er i senere tid videreutviklet til å gjelde flere linjer i fylkeskommunen. De er også i gang med et prosjekt med Universell utforming av Timeekspress (linje 10).

Når det gjelder Buskeruds prioritering av områder valgte de å ta de linjene med best belegg, og se hva som var av institusjoner, skoler og så videre langs linjen. Deres mål er å ta linje for linje ettersom økonomien tillatter. Buskerud nevner ikke hvordan de vil prioritere denne rekkefølgen.

Buskerud har i tillegg til sin egen fylkesplan, to handlingsplaner med handlingsprogram for ulike prosjekter Unibuss (bylinjer), mens den andre er en handlingsplan for Timeekspressen linje 10. Unibussprosjektet er et samarbeid mellom Statens vegvesen, Nettbuss, Drammen kommune og Vestviken kollektivtrafikk. Prosjektet har som mål ved å tilrettelegge produkter og omgivelser å øke kollektivtrafikkens tilgjengelighet, slik at det kan benyttes av flest mulig.

Buskerud har iverksatt en rekke tiltak når det gjelder tilgjengelighet innen hele reisekjeden. De har valgt å prioritere holdeplasser, buss, informasjon før tur, og informasjon i løpet av tur. Disse tiltakene er iverksatt for bevegelseshemmede, synshemmede, hørselshemmede (ikke holdeplasser), mennesker med forståelsesproblemer, og for mennesker med astma og allergi (ikke informasjon i løpet av turen). Når det gjelder de med psykiske problemer har ikke fylkekommunen iverksatt tiltak for denne gruppen, fordi de mener det er

komplisert. Men de påpeker at en forenkling av kollektivtilbudet gjør det enklere for alle, også de med psykiske problemer.

Buskerud anser noen av sine tiltak til tilgjengelighet innen kollektivtransporten som gode eksempler. Blant annet kan nevnes Drammen busstasjon, og bybussene som betjener Unibuss-linjene. I tillegg er det flere holdeplasser som oppgraderes til Unibuss-standard. De har også kommet med et eget rutehefte for Unibuss med informasjon.

Buskerud mener at kollektivtilbudet deres nå skal være lettere å bruke for alle etter de tiltakene som er iverksatt på Unibuss-linjene. De har foretatt en spørreundersøkelse (på bussene) både før og etter tiltakene med dette er ikke bearbeidet enda. Det er de beste rutene og holdeplassene som er oppgradert, og de har merket en stor økning av passasjerer, og har derfor satt inn hyppigere frekvens. I Buskerud fylkeskommune forekommer det et utstrakt samarbeid mellom aktørene. De har nedsatt en prosjektgruppe som møtes ti ganger i året. De føler at alle aktørene har bidratt positivt og at de har et godt samarbeid. Noen ganger mangler de økonomiske midler.

Buskerud fylkeskommune har både et formelt og et uformelt samarbeid med interessegrupper innen fylket. En representant for Rådet for funksjonshemmede i fylkeskommunen, og en representant fra fylkesrådet for funksjonshemmede deltar på møter. Det uformelle samarbeidet innebærer at fylkeskommunen tar direkte kontakt med gjeldende organisasjon når det er behov for det. For eksempel ved utarbeidelse av rutehefter tar de kontakt med for eksempel Blindeforbundet, og når de har spørsmål som gjelder for eksempel bevegelseshemmede, tar de direkte kontakt med for eksempel Norsk Handikap forbund. I Buskerud er det for tiden ansatt en person som har fått ansvaret for tilgjengelighet til kollektivtrafikk.

Buskerud skal foreta en gjennomgang av TT-brukeres mulighet til å bruke bussen. Dette er et samarbeid med administrasjonsselskapet Vestviken Kollektivtrafikk (VKT), rådene for funksjonshemmede, den aktuelle kommunen, og fylkeskommunen. Dette er planlagt å sette i gang i løpet av våren 2008.

Buskerud stiller følgende krav til tilgjengelighet til sine operatører:

”Selskapet skal legge forholdene best mulig til rette for at eldre og funksjonshemmede skal kunne reise med selskapets ruter. Selskapet skal i samarbeid med oppdragsgiver utarbeide en plan for innkjøp og bruk av rutevogner også med hensyn til eldre og funksjonshemmede. Selskapet er ansvarlig for at alle fastsatte krav til universell utforming og drift oppfylles på linje 03, 04 og Timeskpressen linje 10”

Alle sjåførere i Buskerud blir kurset om universell utforming. Kurset er både teoretisk og praktisk. Andre ansatte i fylkeskommunen blir også orientert om universell utforming. Prosjektledere har etterutdanning i universell utforming, og arbeidsgruppene har tilegnet seg kunnskap gjennom fylkeskommunens prosjekter.

Buskerud mener at de har noen utfordringer innen området. Blant annet nevner de holdninger hos mennesker som ikke er involvert i arbeidet med universell utforming, økonomi, samt å få ut informasjon om tilgjengelig kollektivtransport til de som ikke benytter seg av det slik at de kan tørre å bruke det.

4.4 Finnmark

Fylkeskommunen har nylig startet opp arbeidet med universell utforming og tilrettelegging av kollektivtransporten. Det har vært litt diskutert, men ingenting konkret er blitt gjort.

Finnmark fylkeskommune skriver følgende inn i verdigrunnlaget i fylkesplanen for 2006-2009: "Universell tilgjengelighet skal være førende for all planlegging slik at alle innbyggerne gis mulighet til å bruke hele sitt potensiale: fysisk, intellektuelt og skapende (2007:8)." I fylkesplanen finner vi også at fylkeskommunen har stilt krav til kjøretøy ved siste anbudsutlysning.

Finnmark fylkeskommune har ikke nedtegnet konkrete mål eller ambisjoner når det gjelder tilgjengelighet i deres fylkesplan. Dette vil komme for fullt i neste plan, opplyser fylkeskommunen. De har skrevet imidlertid kort om dette i samferdselsplanen. Der står det skrevet at det er en viktig forutsetning at alle i samfunnet får delta, og at fylkeskommunen skal utforme infrastrukturen. Fylkeskommunen vil stille krav når om tilrettelegging når de får nedfelt tilrettelegging til kollektivtransport i planene. Dette vil de begynne å jobbe med fra høsten 2008, noe de begrunner med at Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven kommer i 2009.

Finnmark har ingen strategier for hvordan de skal gå frem. Dette er det foreløpig arbeidet lite med. De planlegger å prioritere Alta området, men har ingen planer for hvilke deler av reiseruten som det skal arbeides mest med.

Fylkeskommunen opplyser at de ikke har gjennomført noen konkrete tiltak for universell utforming enda.

TT-ordningen fungerer greit, men lite eller ingenting er gjort på andre områder.

Fylkeskommunen kjenner ikke til noe samarbeid mellom selskaper eller ulike forvaltningsnivåer, men opplyser at det foreligger en brukermedvirkning med Rådet for funksjonshemmede. Videre opplyser Finnmark at et samarbeid vil komme etter hvert som de er mer i gang med tilretteleggingen.

Det er én i fylkeskommunen som jobber med universell utforming, og en annen som har ansvar for TT-ordningen.

Det har blitt diskutert å omorganisere TT-transporten til ordinær kollektivtransport.

Finnmark har ikke iverksatt noen kurs for sine ansatte. Dette vil etter planen tre i kraft når busser er blitt mer tilrettelagt, opplyser fylkeskommunen.

Deres største utfordring er økonomisk. Fylket er stort, og med få innbyggere i forhold til størrelsen. Holdeplasser er derfor spredte og det er lite penger å benytte til tilretteleggingen. Samferdselsplanen peker på utfordringer knyttet til at Finnmark er Norges største fylke i geografisk utstrekning, men har lavest innbyggertall. Den påpeker også at den fylkeskommunale økonomien setter klare begrensninger for å oppnå den standarden som er ønskelig. Dette gjelder blant annet flere avganger for rutegående transport. Dette synes å være en langt større utfordring for fylkeskommunen enn tilgjengelighet til kollektivtransport.

4.5 Hedmark

Hedmark fylkeskommune forteller at de er i oppstartfasen med arbeidet, og at få konkrete tiltak er gjort. Fylkeskommunen har valgt å satse på én pilotkommune som en start, Kongsvinger.

Fylkesplanen for Hedmark 2005-2008 nevner at fylkeskommunen vil utarbeide en transportplan som blant annet skal legge vekt på ”bedre kollektivtilbud med kortere kjøretid, bedre tilgjengelighet, bedre komfort og økt sikkerhet” (Hedmark 2005-2008:10). Transportplanen har senere fått navnet Kollektivtransportplan (2006a), og denne viser til regjeringens handlingsplan for økt tilgjengelighet og tilgjengelighetsprogrammet BRA. Kollektivtransportplanen setter bedre transportinfrastruktur, rullende materiell og aktiv logistikkforbedring som et premiss i planleggingsarbeidet for å bedre kollektivtrafikken i Hedmark (2006:7). Den viser også til krav og forventninger fra kundene som går på tilgjengelighet til holdeplasser med nødvendige fasiliteter og ruteinformasjon, at bussen er lett tilgjengelig og at billettering, informasjon er lett tilgjengelig og forståelig (2006:8).

Som et ”aktuelt tiltaksområde” formulerer kollektivtransportplanen at ”alle ledd i transportkjeden må utformes og tilrettelegges for alle brukergrupper” (2006a:20). Ved universell utforming innebærer dette, i følge kollektivtransportplanen, et fokus på bedre transportinfrastruktur, rullende materiell og aktiv logistikkforbedring.

Kollektivtransportplanen setter også universell utforming av alle ledd i transportkjeden som en delstrategi for utvikling av infrastruktur. I kollektivtransportplanens oppsummering av de viktigste strategiene i prioritert rekkefølge står ”økt fokus på universell utforming av alle ledd i transportkjeden” på første plass (2006a:29).

Kollektivtransportplanen har også et utfordringsdokument. Dette setter som delmål at ”transporttilbudet skal gjøre det mulig for alle å leve et aktivt liv. Kollektivtilbudet skal derfor gjøres mer tilgjengelig for alle, men det skal være særlig fokus på mennesker med nedsatt funksjonsevne (2006b:5).

Én person har ansvaret for arbeidet med universell utforming i Hedmark, men temaet er ett av mange ansvarsområder. På grunn av arbeidsmengde lider oppfølgingen og kompetansehevingen av universell utforming.

4.6 Hordaland

I lang tid har Hordaland jobbet seg mot ett universelt utformet kollektivtransport. De startet for alvor med arbeidet etter 2000.

Hordaland sine mål og ambisjoner når det gjelder tilgjengelighet innen kollektivtransporten er nedtegnet i fylkesdelplanen ”Deltaking for alle – universell utforming 2006-2009” og i fylkestingsak 36/06 med vedtak.

I fylkesdelplanen er det satt frem seks mål med diverse tiltak som omhandler tilgjengelighet og offentlig transport. 1) All infrastruktur for samferdsel i Hordaland skal ha universell utforming, 2) alle terminaler og holdeplasser i

Hordaland skal ha universell utforming, 3) alt transportmateriell i Hordaland skal ha universell utforming, 4) all ruteinformasjon skal ha universell utforming, 5) alle ansvarlige i transportbransjen i Hordaland skal ha kompetanse på universell utforming, 6) TT-ordningen må styrkes for de som trenger denne mest. I tillegg er det satt et mål om at 7) all ruteinformasjon for kollektiv samferdsel i Hordaland skal være tilgjengelig på internett og universelt utformet.

Hordaland uttrykker at de opplever to målkonflikter i arbeidet mot universell utforming av kollektivtransporten. For det første, *Bussmateriell versus holdeplasser*: Hordaland har satt et krav om kneling og lavgulv for busser, men innrømmer at det vil ta mange år før de klarer å følge opp det på holdeplassiden. For det andre, *Ståplasser versus sitteplasser*: Ved å gjøre transportmidlene mer universelle innebærer det at man får flere ståplasser og færre sitteplasser. Dette strider mot trafikktrykgheten. Det innebærer at man må kompensere for det manglende antall sitteplasser ved å enten investere i større busser eller flere busser (det vil si hyppigere avganger). Universell utforming blir derfor et kostnadsspørsmål for fylkeskommunen. I tillegg vil større og lengre busser by på fremkomstproblemer som igjen vil innebære kutting av fortauskanter i byene.

For å gjøre kollektivtransporten mer tilgjengelig har Hordaland fylkekommune følgende strategier:

- Krav som er nedfelt i konkurransegrunnlaget for busser
- Ruteopplysninger både elektronisk og pr telefon
- Sanntidsinformasjon (starter antakelig i 2009)
- Billetteringssystem med billetteringsautomater tilpasset de fleste krav til universell utforming
- Fornyng av alle billettyper m.a. på internett og hos kommisjonæren
- Busser skal bli utstyrt med neste stopp lyskasser
- Audio-opplegg koblet opp mot neste stopp funksjonen

Når det gjelder Hordalands prioriteringer innen tilgjengelighet, så sier de at de prioriterer by-trafikken (Voss, Odda, Stord (Leirvik), og Bergensområdet) slik at alle disse skal ha lavgulvbusser.

I Hordalands handlingsprogram står følgende nedfelt:

- Satse på oppgradering/ombygging av den største kollektivterminalen i Hordaland; Bystasjonen/Nonneseter der universell utforming har vært et hovedprinsipp. Dette har de gjort med BRA-midler.
- Kartlagt (med kostnadsvurdering) hva som trengs av universell utformingstiltak på alle bussterminalene.
- Detaljkartlegging av holdeplassene på jernbanestrekningen Bergen-Voss.
- Detaljkartlegging av bussholdeplassene mellom Bergen sentrum og Bergen lufthavn Flesland.
- Generell vurdering av holdeplassene i fylket

- Ønsker å oppgradere til universell utforming av tre av de største bussterminalene i Bergensområdet.

Kartleggingen av kollektivtransporten ble gjort i 2006.

Hordaland har gjennomført flere tiltak for å gjøre kollektivtransporten mer tilgjengelig. De har fokusert mest på: bevegelseshemmede, synshemmede, og hørselshemmede. For disse har de gjennomført tiltak som går på buss, informasjon før turen, informasjon i løpet av turen, billettering, og reisen til og fra holdeplassen. For bevegelseshemmede har de også gjennomført tiltak ved båt. De har også gjennomført tiltak for personer med forståelsesproblemer og de mest astma og allergi. Billettering og reisen til og fra holdeplassen er iverksatte tiltak for de med forståelsesproblemer. For de med astma og allergi har de iverksatt tiltak på buss. Holdeplassene i Bergen er under utbedring. På linje 2 i Bergen er arbeidet i gang med å få på plass ledelinjer, nedsenking av fortauskanter og så videre.

Hordaland fylkekommune anser gateopprustningen i Bergen som et godt eksempel på et godt tiltak. Fylkeskommunen nevner også det nye billetteringssystemet, og innretninger på kjøretøy (hver buss skal ha to barneseter, og to seter for personer med nedsatt funksjonsevne) i de anbudene som er gått ut eller skal gå ut.

Viktige tiltak for å nærme seg universell utforming i Hordaland fylkekommune er blant annet krav som de har satt i kontrakter som utlysning av rutepakker på anbud, nytt billetteringsprosjekt, og opprustning av bussholdeplasser.

Hordaland viser til at de har samarbeidet med Bergen kommune og Statens vegvesen i forbindelse med prosjekter. Fylkeskommunen føler at samarbeidet har vært vanskelig fordi de blir styrt av Bergen kommune og Statens vegvesen. De mener det har vært vanskelig å komme med inngrep i prosjektene.

Hordaland samarbeider også med funksjonshemmedes organisasjoner med brukergrupper. De har forhørt seg med alle funksjonshemmedes organisasjoner og råd i alle sine prosjekter.

Det er ikke en utvalgt ansatt som har ansvaret for tilgjengelighet til kollektivtransporten i Hordaland. Det de har gjort er å dele opp stillingen slik at Bergen kommune og Hordaland fylkekommune deler på oppgaven.

Også Hordaland stiller krav til tilgjengelighet i sine kontrakter med operatører, og ved offentlig kjøp.

Fylkeskommunen er usikker på om ansatte som er i kontakt med funksjonshemmede blir kurset. Sjåførkurs er operatørens ansvar.

Deres største utfordring for å gjøre kollektivtrafikken tilgjengelig er å de 16.500 holdeplassene som ikke er universelt utformet.

4.7 Møre og Romsdal

I Møre og Romsdal har det ikke vært noen gjennombrytende overgang eller start for tiltak eller planer i retning av universell utforming. Det har kommet over tid.

Fylkets mål kommer til uttrykk i Fylkesdelplan transport (2002-11): ”Tilrettelegging for funksjonshemma bør i hovudsak vere integrert i den generelle aktiviteten i samferdselssektoren” (2001:9). Fylke setter opp følgende tiltak som fylkeskommunen og vegholder sammen har ansvaret for: ”Gang- og sykkelveggar, knutepunkt, haldeplassar og kollektivtrafikken sitt materiell skal ha ei universell utforming, tilpassa flest mogleg sitt funksjonsnivå. Ved skiping, kjøp og opprusting av transporttenester skal det nyttast malar for universell utforming (2001:9).”

Møre og Romsdal har ikke opplevd direkte målkonflikter i arbeidet mot universell utforming, men sier at de har opplevd økonomiske konflikter. Et av de økonomiske hindrene gjaldt en bussrute som de ønsket å tilrettelegge. Av hensyn til ferjetakstene kunne ikke bussen være lenger enn tolv meter, i tillegg ville en heis medføre fire plasser mindre på bussen. De nye bussene ble laget uten heis. Fylkeskommunen ønsket å starte opp med anropsbasert ruteinformasjon for blinde/svaksynte. Av hovedsakelig økonomiske årsaker er det ikke iverksatt.

Når det gjelder Møre og Romsdal sine strategier for å gjøre kollektivtransporten tilgjengelig har ikke samferdselsavdelingen vedtatt noen strategier. Derimot stiller de krav om universell utforming ved finansiering av terminaler. Ved hurtigbåtanbudene blir det også stilt krav til universell utforming. Fylkeskommunen har derimot en ferjestrategi (2006-15) om de nye ferjene skal være universell utformet.

Møre og Romsdal prioriterer bussrutetilbudet Volda-Kristiansund som er deres hovedtransportåre i fylket, og tiltak i by (føringene i begge områdene gjelder materiell, terminaler, og holdeplasser i by).

Møre og Romsdal ser ut til å ha liten oversikt over konkrete resultatmål eller handlingsprogrammer. De har ikke utarbeidet noen oversikt. Statens vegvesen har derimot foretatt en kartlegging av holdeplasser langs Timeekspresstraseen, men fylkeskommunen er ukjent med hvorvidt utbedringene innarbeides i tiltak. Disse tiltakene er gjennomført for å bedre kollektivtransporten slik at den er mer tilgjengelig. Fylkeskommunen har prioritert bevegelseshemmede og synshemmede. For disse har de tilrettelagt holdeplasser/terminaler og båter. Informasjon i løpet av turen er gjort mer tilgjengelig for synshemmede.

Som eksempel på gode gjennomførte tiltak nevner fylkeskommunen en ny rutebilterminal på Moa i Ålesund. De innrømmer at den ikke var 100 prosent vellykket, men at det er et skritt på veien. De påpeker at oppgradering kan skje gjennom vedlikehold. I tillegg skal de ha nye hurtigbåter på alle båtruter fra 1. januar 2009. Hurtigbåtkaiene har planfri adkomst.

Møre og Romsdal har ikke foretatt noen kartlegging eller undersøkelse av hvor lett eller vanskelig det er å kjøre kollektivt.

De har ingen samordning mellom ulike forvaltningsnivåer eller selskaper. De mener hovedutfordring ligger på samordningen mellom forvaltningsnivå. Ansvaret er fordelt på tre forvaltningsnivåer, og de har ingen felles arena, handlingsplaner eller prioriteringer. Det er ikke én ansatt som har ansvaret for universell utforming. Fylkeskommunen mener de mangler en helhetstenkning. Fylkeskommunen største utfordring nå er å få en felles arena for samhandling/prioritering mellom forvaltningsnivåene.

Møre og Romsdal opererer med både formelt og uformelt brukermedvirkning. På det formelle plan har samferdselsavdelingen kontakt med Fylkesrådet for funksjonshemmede. På det uformelle plan har de kontakt med Handikapforbundet og Blindeforbundet.

Møre og Romsdal har ingen forsøk på å omorganisere TT-transporten for å overføre brukere til ordinær kollektivtransport. De har imidlertid snakket om å åpne for bruk av TT-kuponger på rutebuss.

Kravene Møre og Romsdal stiller ved offentlig kjøp er blant annet ved medfinansiering til bygging/utbedring av terminaler. Det ble også stilt krav ved anbudskonkurranse på alle hurtigbåtruter i fylket.

I Møre og Romsdal forekommer ingen kurs i regi av samferdselsavdelingen. Det er ukjent for fylkekommunen hvorvidt transportørene har kurs med dette temaet.

4.8 Nordland

Det er usikkert når de startet opp med arbeidet mot en tilrettelagt kollektivtransport. Fylkeskommunen mener at tilgjengelighet til kollektivtransporten i alle år har blitt tatt alvorlig. De har et godt samarbeid med fylkeskommunens Råd for funksjonshemmede. Den politiske målsettingen er en full deltakelse og likestilling i samfunnet.

At mennesker med nedsatt funksjonsevne skal ha like muligheter som andre til å leve et aktivt og selvstendig liv, inngår i Nordland fylkeskommunes overordnede visjon om "et samfunn for alle" (Nordland 2008-2011). Fylkesplanen formulerer også "prinsipielle vedtak som slår fast bestemte holdninger i viktige spørsmål". Et av disse vedtakene går ut på å sikre alle samme mulighet til å delta i aktiviteter i samfunnet, ut fra sine forutsetninger.

"Nordland har i flere år markert seg som et fylke hvor hensynet til mennesker med nedsatt funksjonsevne er tatt alvorlig. Fylkeskommunens råd for funksjonshemmede er godt etablert som rådgivende organ for fylkeskommunen, statlige etater på fylkesnivå, kommuner og andre offentlige instanser og institusjoner. Rådet arbeider etter en politisk målsetning om full deltakelse og likestilling i samfunnet (2008-2011:16; 2004-2007:12)."

Fylkesplanen viser til at en handlingsplan for tilgjengelighet for alle rulleres fra 2007. Denne slår fast at prinsippet om universell utforming skal benyttes i planlegging av det fysiske miljø innenfor alle fylkeskommunale sektors ansvarsområde.

Også under deloverskriften infrastruktur nevner fylkesplanen at "både tilgjengelighet til transportmidler, terminaler, knutepunkter og holdeplasser må tilpasses alle typer brukere" (2008-2011:31).

Nordland nevner ingen spesielle målkonflikter når det gjelder iverksetting av tilrettelegging av transporten. Men påpeker at det er forbundet store kostnader med å utbedre transporten i henhold til universell utforming.

Nordland, som de fleste andre fylkeskommuner satser på byområdene når det gjelder å tilrettelegge kollektivtransporten. Fylkeskommunen nevner ingen konkrete resultatmål eller handlingsprogram.

Tiltak som er gjennomført i fylkeskommunen er tilpassing av fortauskanter for bevegelseshemmede. De har nevner ingen gode eksempler å på tiltak.

Fylkeskommunens viktigste gjennomførte tiltak er at alle busser i størst mulig grad skal tilrettelegges for alle, spesielt orienteringshemmede, bevegelseshemmede og miljøhemmede.

Nordland har ikke gjennomført noen brukerundersøkelser for å kartlegge kollektivreisen for ulike grupper.

Tidvis har Nordland møter med ulike forvaltningsnivåer og selskaper hvor innsatsen samordnes, men forteller ikke hvorvidt de opplever noen problemer knyttet opp til det.

Hvorvidt det er en ansatt som har ansvaret for tilrettelegging av kollektivtransporten svarer ikke fylkeskommunen på, heller ikke hvorvidt det er gjort noen forsøk på å omorganisere TT-transporten.

Nordland stiller følgende krav til bussmateriell ved offentlig kjøp: Alle busser over 22 (17) seter skal ha minimum to dører; sklisikkert belegg; kontrastfarget felt, bredde min 30cm; kontrastfarge på holdestenger, holdepunkter, dører og stoppsignal; varm luft eller innlagt gulvvarme (for å hindre ising); elektronisk destinasjonsskiltning (ved busser 22/17 seter skal teksten være synlig i mørket og ha størrelsen 180mm x 1/9 tykkelse av høyden); høyttaler og mikrofonanlegg; kneeling på busser med 22/17 sitteplasser.

I Nordland går sjåførene på kurs for å forberede seg på møtet med funksjonshemmede passasjerer.

Deres største utfordring i dag mener de er å skape en helhetlig tilbud fra reisans start til reisans slutt.

4.9 Nord-Trøndelag

Nord-Trøndelag er en fylkeskommune som startet arbeidet med å tilrettelegge kollektivtransporten tidlig på 1990-tallet. Da startet de med et bybusstilbud med laventrébusser. Etter det jobbet de med krav til materiell i Kollektivtrafikkplanen (1992-95). Selve kravet om universell utforming kom inn i plandokumentene rundt år 2000.

Nord-Trøndelag deler fylkesplan med Sør-Trøndelag. Vedrørende mål og ambisjoner står det at fylkeskommunen skal vurdere alle nye investeringer i forhold til universell utforming. Fylkeskommunen sier videre at de ikke har opplevd noen målkonflikter. Deres strategier for å følge opp tilgjengelighet i fylkekommunen er å følge opp målsettingene i Nasjonal transportplan.

Nord-Trøndelag foretar ingen prioriteringer når det gjelder tilgjengelighet til kollektivtransporten, opplyser de. De forteller at de har en langsiktig målsetting om at alle transportmidler skal være tilrettelagt etter dette prinsippet om at

universell utforming skal legges til grunn for å øke tilgjengeligheten til kollektivtransporten.

Nord-Trøndelag oppgir at de ikke har gjennomført så mange konkrete tiltak. For bevegelseshemmede har de iverksatt tiltak på holdeplasser, buss og båt, mens de for synshemmede har tilrettelagt holdeplassene. Som eksempel på et godt gjennomført tiltak, nevner fylkeskommunen tilretteleggingen av stasjonsområde i Verdal kommune. Her har de laget en jernbaneundergang med tilslutningsanlegg med rampe-/gangforbindelse og ledelinjer.

Det viktigste som er gjort for å nærme seg universell utforming i Nord-Trøndelag er en tilskuddsordning for tilrettelegging av kollektive transportmidler for funksjonshemmede, opplyser fylkeskommunen. Fylkeskommunen går inn med økonomisk støtte til ramper, heis og så videre. I følge Nord-Trøndelag fylkeskommune er statusen nå slik at alle bussene i bybussområdene har lavgulventré og manuelle ramper i midtgangen. Det er dessuten innført helsebusser med helsepersonell på strekningen Namsos og Levanger. Fylkeskommunen har ikke foretatt noen kartlegging.

Omorganisering av TT-tjenester er ikke iverksatt. Temaet har blitt diskutert, spesielt i forbindelse med omlegging av rutegående transport til bestillingstransport i distriktene.

For å gjøre kollektivtransporten mer tilgjengelig forkommer det et vist samarbeid mellom de ulike instansene i fylkeskommune. Nord-Trøndelag opplyser at det er faste møter mellom fylkeskommunen og vegvesenet. I tillegg har de hvert halvår et møte mellom fylkeskommunen og busselskap. De har ikke opplevd noen problemer knyttet til denne samordningen.

I fylkeskommunen forekommer det kun en formell brukermedvirkning. De har et samarbeid med Funksjonshemmedes fellesorganisasjon, Norges Handikapforbund avdeling Nord-Trøndelag, Norges Blindeforbund avdeling Nord-Trøndelag, Eldrerådet i Nord-Trøndelag, og Rådet for funksjonshemmede. Fylkeskommunen påpeker at de har en god kommunikasjon med funksjonshemmedes organisasjoner.

I Nord-Trøndelag er det ikke én ansvarsperson som har ansvar for tilgjengelighet til kollektivtransport.

Nord-Trøndelag opplyser at de stiller krav ved offentlig kjøp og i kontrakter. Blant annet nevner de merking av busser (tydelig destinasjonskilt), informasjon i busser (bruk av høytaler for å opplyse om holdeplasser, driftsproblemer og forsinkelser) og kjørestil (sikker, jevn og behagelig).

Det forekommer ingen kursing eller læring av sjåfører eller andre ansatte i fylkeskommune for å tilrettelegge situasjonene best mulig. Nord-Trøndelag sier selv at de er inneforstått med viktigheten av dette og har tatt det opp i møter med funksjonshemmedes organisasjoner.

Den største utfordring for å nærme seg universell utforming, er ifølge Nord-Trøndelag, tydeliggjøring av ansvarsforhold i forhold til universell utforming.

4.10 Oppland

Oppland fylkeskommune anslår at arbeidet med universell utforming startet på midten av 1990-tallet. Fylkeskommunen har nedskrevet mål og ambisjoner for tilgjengelighet til kollektivtransporten i sine plandokumenter. De har mottatt KID-midler (Kollektivtransport i distriktene) fra regjeringen, og disse skal brukes til opptrappingen. Fylkeskommunen har opplevd målkonflikter i forhold til laventrébusser, fordi de går på bekostning av lastekapasitet.

I handlingsprogrammet oppgir Oppland fylkeskommune følgende hovedprioriteringer innen samferdsel som de ulike aktørene har et felles ansvar for:

- Oppgradering av knutepunkter, holdeplasser og tilgjengelighetstiltak for alle, samt på Mjøsregionens kommunikasjoner
- Forbedret informasjon og markedsføring
- Samordne offentlig betalte transporter

Valgene er også fulgt opp i handlingsprogrammet for kultur, miljø og helse med kurs i universell utforming som en hovedprioritering. Dette ansvaret er gitt til Høgskolen i Gjøvik i samarbeid med Miljøverndepartementet.

I 2007 sendte Oppland fylkeskommune en søknad til Samferdselsdepartementet om å få støtte til å gjennomføre et prosjekt med slagordet "Bedre kollektivtilbud i Lillehammerregionen". I søknaden viser fylkeskommunen til at den har gjennomført den tredje anbudsrunder i Lillehammer med oppstart i januar 2008. I dette anbudet ble det stilt høye krav til blant annet universell utforming: "Kravene til universell utforming skal imøtekommes, og tilgjengeligheten for de ulike brukergrupper bedres" (2007:10).

Den samme søknaden ser følgende utfordring: "Regjeringens satsing på universell utforming og allmenn tilgjengelighet setter nye krav til kollektivtrafikken, ikke minst i distriktene, der både bussmaterieell og infrastruktur er av variert standard og må tilpasses brukerne innenfor svært marginale rammer" (2007:13).

Søknaden formulerer visjonen "Enkelt for alle å reise kollektivt" som skal kunne gjenfinnes i alle deler av systemet, det vil si rutetabeller, holdeplassinformasjon og internett. Informasjon vil tilrettelegges med vekt på universell utforming" (2007:16).

Prioriteringene i Oppland går på byområdene Lillehammer og Gjøvik. Sammen med Gjøvik og Lillehammer kommune og Statens vegvesen Region øst har Oppland fylkeskommune også utarbeidet en plan for gjennomføring av infrastrukturtiltak i Mjøsregionen. Planen innebærer satsing på holdeplasztiltak som opphøyet venteareal, taktile linjer og leskur.

Oppland fylkeskommune har gjennomført noen konkrete tiltak for å forbedre tilgjengeligheten. For bevegelseshemmede er det tilrettelagt holdeplasser og busser, mens det for syns- og høreselshemmede er tilrettelagt informasjon i løpet av turen.

Som gode eksempler på tiltak nevner Oppland opprustingen av holdeplassene i Lillehammer. Informasjonen under reisen, i bussene.

De viktigste tiltakene eller initiativene fylkeskommunen har gjennomført for å nærme seg universell utforming, mener de er de vedtatte planene for universell utforming. Det å få tilgjengelighet til kollektivtransport forankret i planene mener de har vært av betydning. Videre nevner de tilpasning av materiell og infrastruktur, men mye gjenstår. De har kommet et stykke på veg.

Statusen i Oppland fylkeskommune i dag er at det har blitt lettere å reise kollektivt for funksjonshemmede. De opplever imidlertid at heisene som er innført i noen av bussene, ikke blir benyttet. Til tross for at bussen er tilrettelagt med heis, og det foreligger informasjon om hvilke busser og hvilke ruter dette gjelder, så blir de ikke benyttet.

Fylkeskommunen samarbeider sin innsats til tilgjengelighet med kommunene og selskapene, og ser på samarbeidet. Det forekommer også møter med brukerorganisasjoner. Blant annet ble opprop under reisen innført nå 1. januar 2008 etter dialoger med funksjonshemmedes organisasjoner.

I Oppland fylkeskommune har én ansatt ansvaret for tilgjengelighet til kollektivtransporten.

Oppland har gjort forsøk på å omorganisere TT-tjenestens brukere til ordinær kollektivtransport. De nevner at servicerutene på Lillehammer og Gjøvik er godt tilrettelagt. På Lillehammer har de derfor gjort forsøk på å redusere antall TT-brukere for å få flere over til buss.

Oppland fylkeskommune stiller krav til materiell i sine kontrakter ved offentlig kjøp og med operatørene.

De ansatte i oppland får ingen kursundervisning som kan forberede dem på møtet med funksjonshemmede passasjerer.

De største utfordringene fylkeskommunen står ovenfor når det gjelder å nærme seg universell utforming er å få midler til å gjennomføre tiltak. I tillegg mener fylkeskommunen at det er en utfordring å tilrettelegge hele reisekjeden, men holdninger er en hinder. Det mener det er en lang vei å gå fra transportmidler blir tilrettelagt til det blir benyttet.

4.11 Oslo

Når Oslo startet å jobbe mot universell utforming mener de er vanskelig å tidfeste. Det har vært gjort mye i mange år.

Oslo kommunes handlingsplan for mennesker med funksjonshemninger 2002-2005 slår fast at mennesker med funksjonshemninger så langt dette er mulig skal gis likeverdige muligheter til blant annet utdanning, arbeid, bolig, transport og kulturtilbud. En del av dokumentet handler om samferdsel. Handlingsplanen slår fast at stoppesteder, stasjoner og vognmateriell i størst mulig grad skal tilpasses ulike gruppers funksjonshemninger. Dette innebærer følgende tiltak:

- Alle busser og sporvogner i Oslos kollektivtransportsystem skal ved nyanskaffelser være av lavgulvstypen eller ha lavgulvsentré

- Stoppestedene langs sporvognslinjene og de tunge bybusslinjene i indre by utbedres i tråd med høystandardkonseptet med blant annet opphøyde plattformer

Oslo Sporveiers statusrapport fremhever at alle ledd i reisekjeden må være tilgjengelige. Rapporten sier noe om statusen for infrastruktur og materiell for t-banen, trikker og busser; informasjon og billett kjøp; og drift og vedlikehold. Rapporten nevner også planlagte tiltak for kartlegging og utredning, billett kjøp og informasjon, drift og vedlikehold, og for de ulike kollektive transportmidlene.

Oslo forteller at universell utforming skal ligge til grunn for all planlegging. Det er et sektoransvar innen fylkeskommunen å oppfylle dette. En av målkonfliktene Oslo har opplevd med å iverksette tilrettelegging er i indre by Oslo hvor det kan være vanskelig å legge til rette for tilrettelagte holdeplasser grunnet trikk, utkjørsler, kurver og så videre. Det innebærer at holdeplasser blir flyttet for at de skal oppnå standard om universell utforming.

Oslos strategier:

- Holdeplasser: Systematisk oppgradering holdeplasser og områder rundt. Sanntidsinformasjon skal innføres på alle holdeplasser til trikk, T-bane og buss
- Sporvogner: En tidsplan på 5-10 år er laget. Denne skal forbedre trinnfrie innsteg på holdeplasser og sporvogner, samt neste generasjons vogner skal være lavgulv (innen 10 år)
- T-bane: Bedre atkomst til stasjonene, oppgradere stasjonene med informasjon, belysning, samt automatisk stasjonsopprop
- Busser: Alle bybusser skal ha lavgulv, automatisk opprop, display med holdeplassinformasjon
- Ledelinjer: En rapport om ledelinjer i tilknytning til holdeplasser er under utarbeiding
- Opprop: Et prøveprosjekt med opprop av sanntidsinformasjon på holdeplassene er i gang
- Billettsystem: Arbeidet med å få til et felles system for Oslo og Akershus (fleksus-systemet) er i gang

Prioriteringene i Oslo blir foretatt på møter mellom kollektivselskapet Ruter, Statens Vegvesen, samferdselsetaten (Oslo kommune), Jernbaneverket og driftselskapet for trikken. De har et felles møteplattform i Oslopakke 2-gruppen "Tilgjengelighet til stoppe- og omstigningssteder" (samme som nevnt for Akershus). Her blir alle aspekter ved tilgjengelighet til kollektivsystemets infrastruktur og omkringliggende infrastruktur behandlet.

Innsatsen samordnes med andre ord mellom ulike forvaltningsnivåer og selskaper i Oslo. I dette samarbeidet har det ikke oppstått noen problemer av betydning, men koordineringen av finansiering mellom stat og kommune byr på noen utfordringer.

Oslo prioriterer etter nytte-kostnadsprinsippet. Det vil si at der det er flest passasjerer blir reiseruten først tilrettelagt. Ved stambusslinjene jobber de etter linje for linje, og hvor tunge knutepunkt blir prioritert.

Oslo fylkeskommune sier de syntes det er vanskelig å måle resultater på tilgjengelighet. De er opptatt av at kvaliteten blir best mulig og at målene er av funksjonell art. Målet er at kollektivtransporten skal være tilgjengelig for flest mulig.

Oslo har gjennomført en rekke tiltak når det gjelder tilgjengelighet til kollektivtransporten. I følge deres tiltaksliste har de tilrettelagt transporten på en rekke områder for mange forskjellige brukere: Bevegelseshemmede, synshemmede, hørselshemmede, mennesker med forståelsesproblemer og mennesker med psykiske problemer.

Fylkeskommunen Oslo er fornøyd med tiltaket sanntidsinformasjon. Det har gitt mulighet for enkel og oversiktlig informasjon på holdeplasser, og hvis det er driftsavvik. Samme system gir dessuten muligheter for opprop, og informasjon med display på kjøretøy. I tillegg har tiltaket med høyere plattformer på holdeplasser gitt lavere brukerterskel for bevegelseshemmede til å reise kollektivt. Dette er Oslo svært fornøyd med. Dette tiltaket har igjen vist seg å gi en bedre synlighet på kollektivtilbudet.

Fylkeskommunen mener at T-bane- og trikkesystemet er forutsigbart og har mulighet for trinnfri inngang. Derimot påpeker Oslo at de har et nokså kompleks system, men det jobbes med å forenkle det. Blant annet med den nye kollektivselskapet Ruter, vil det bli enklere for alle når det vil bli en helhetlig system for farger, nummerering, billettering og så videre.

I Oslo forekommer en formell brukermedvirkning. Samferdselsetaten har et brukerråd hvor Norges handikapforbund, Funksjonshemmedes fellesorganisasjon og Norges Blindforbund er representert. Ruter vil sannsynligvis delta.

Når det gjelder å omorganisere TT-tjenestene foreligger det ingen uttalt plan om det.

Ved offentlig kjøp stiller Oslo krav til tilgjengelighet. Blant annet i kontrakter med busselskap stilles det konkrete krav i bussanbudene til blant annet kneling, farge på holdestenger.

Kursing av ansatte innen universell utforming inngår i føreropplæringen for sjåfører i Oslo.

De største utfordringene Oslo føler de står ovenfor nå for å få et tilrettelagt kollektivtransport er blant annet atkomst til holdeplasser/stasjoner, få alle busseholdeplassene tilgjengelig innen kort tid, og at lavgulvbusser best egner seg i byområder (grunnet kortere reiser og trenger ikke bagasjeplasser).

Oslo opplever også problemer med lavgulvbusser på vinterføret. Det innebærer skader på karosseri på grunn av høye brøytekanter og lignende. Fartsdumper har også vist seg å skade lavgulvbusser, da de ikke stemmer overens med lavgulvbussenes konstruksjon.

4.12 Rogaland

Fylkeskommunen forteller at de startet arbeidet med tilgjengelighet til kollektivtransport tidlig, og påpeker at universell utforming er et begrep som har kommet i nyere tid. I 1988 ble det etablert en ordning med tilskudd til særskilte tilretteleggingstiltak, og i 1991 ble det skrevet en rapport ”Transport for alle” som har påvirket arbeidet i fylket. I 1999 ble det utarbeidet sjekklister for terminaler og holdeplasser, og i mars året etter ble det laget en utredning om tilgjengelighet for funksjonshemmede på elleve terminaler og knutepunkter. I fylkesdelplanen for samferdsel fra 2003 var tilgjengelighet til kollektivtransport et deltema. I 2003 opprettet også fylkeskommunens administrasjonsselskap for kollektivtransporttjenester, Kolombus, en fagsjefstilling og laget konkrete planer for universell utforming. Kolombus har blant annet laget en handlingsplan for tilgjengelighet. Et annet aspekt som satte fart i arbeidet er tilskuddsordningen gjennom BRA-programmet. Også Fylkesrådet for funksjonshemmede har arbeidet aktivt med temaet i fylkeskommunen.

Fylkesplanen for 2006-2009 har universell utforming som en rammeforutsetning: ”Universell utforming er å utforme produkter, bygg og omgivelser på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpassning og en spesiell utforming. Universell utforming skal være et overordna prinsipp i all planlegging og tilrettelegging, og går igjen under flere satsingsområder som tiltak ift. kollektivsystemet, kulturbygg, undervisningsbygg, idrettsanlegg, tilrettelegging av friluftsområder og kulturminner.” Universell utforming står ikke nevnt under samferdselskapittelet i planen.

Økt tilgjengelighet for funksjonshemmede står nevnt som én av elleve hovedstrategier i Rogalands fylkesdelplan for samferdsel 2004-2015: ”Øke tilgjengeligheten for funksjonshemmede i det ordinære kollektivsystemet, herunder terminaler og holdeplasser og øke framkommeligheten på veg- og gangnettet.”

I forordet til Rogalands fylkesdelplan for universell utforming (2007) skriver fylkesordføreren: ”Det er tverrpolitisk enighet i Rogaland om at fylkeskommunen skal være en aktiv pådriver og medspiller i arbeidet for å skape et tilgjengelig og inkluderende samfunn.” Hovedmålet med planen formuleres på følgende måte: ”Universell utforming skal legges til grunn ved all offentlig planlegging og utforming av offentlig og privat tjenesteyting, produkter og omgivelser, og innebærer en utforming for alle brukere.”

Planen er et resultat av samarbeid mellom interesseorganisasjoner og offentlige aktører og gir føringer for statlig og kommunal planlegging og virksomhet. Ansvarlige aktører oppfordres til å lage interne planer for oppfølging og gjennomføring av planen.

Samferdsel er et av satsingsområdene i fylkesdelplanen. Den vektlegger at ”alle elementer i transportsystemet må ha universell utforming for at hele reisekjeden skal kunne sies å være godt tilrettelagt” (Rogaland 2007:40).

Fylkesdelplanen gir også informasjon om statusen på arbeidet mot universell utforming. Den påpeker at nyere transportmidler holder en høy standard. Det er allerede en relativt høy andel nye busser i trafikk i bynære strøk, og disse fyller

kravene i EUs bussdirektiv. Nye hurtigbåter og ferjer vil også tilfredsstillende krav stilt i EUs båtdirektiv.

Rogaland er opptatt av at fylkeskommunen skal være en pådriver og medspiller i arbeidet for å skape et tilgjengelig og inkluderende samfunn. Den har satt seg fire hovedmål når det gjelder universell utforming og samferdsel:

1. Transportmateriell som benyttes i offentlige ruter skal tilfredsstillende krav til universell standard
2. All offentlig transporttjenester skal utføres på en måte som ivaretar universell utforming
3. Prinsippene for universell utforming skal ligge til grunn ved planlegging og bygging av ny infrastruktur
4. I Rogaland skal infrastrukturen tilfredsstillende prinsippene for universell utforming innen 2019

Rogaland har ikke opplevd noen målkonflikter av betydning i forbindelse med iverksettingen av tilgjengelighet til kollektivtransporten, men uoverensstemmelser har oppstått fordi enkelte tiltak som festing av rullestol tar lang tid. Ønsket er å redusere reisetiden på kollektivreiser for å styrke konkurransekraften mot bil. Det har også vært ”konflikter” mellom ulike hensyn i tilrettelegging for å bedre forhold for synshemmede eller bevegelseshemmede. Ellers har det vært noen estetiske uenigheter.

Rogalands strategier for å gjøre kollektivtransporten mer tilgjengelig er:

- Materiellkrav til busser og båter (lavgulv, ramper, plass for rullestol, tydelig destinasjonsvisning, kontrastmarkering, knappebetjening)
- Ruteopplysning med personlig betjening og med nettbasert reiseplanlegger
- Kurs for transportørene (busspersonell og båtpersonell)
- Opprustning av materiell, hodeplasser og terminaler
- Forsøke å innføre sanntidsinformasjon på fartøy, busser og holdeplasser

Rogaland prioriterer byområder som har stort trafikkgrunnlag, i tilretteleggingsarbeidet. Fylkeskommunen er imidlertid av den oppfatningen at alle kommunene bør ha minst ett prosjekt som omhandler universell utforming.

Rogaland har konkrete handlingsplaner. I fylkesdelsplanen for universell utforming er det konkrete tall og tidspunkt for når et tiltak skal være gjennomført.

Rogaland har gjennomført flere tiltak og har forsøkt å inkludere alle ulike grupper i samfunnet. Tiltak er gjennomført for bevegelseshemmede, synshemmede, hørselshemmede, mennesker med forståelsesproblemer, mennesker med astma og allergi. Fylkeskommunen viser til flere gode eksempler på tiltak som de er fornøyd med. Blant annet kan fire nye universelt utformede hurtigbåter nevnes. Disse danner, i følge fylkeskommunen, et mønster for videreutvikling av andre båter. De har også gode løsninger på holdeplassutformingen, et arbeid som er utført i samråd med funksjonshemmedes organisasjoner. I tillegg har Rogaland gjennomført et betydelig løft når det gjelder standard på bussmateriell, og stiller krav til tilgjengelighet ved kjøp av offentlig transporttjenester ved anbud.

Rogaland anser sine viktigste initiativer til å være:

- Å ha satt samferdsel på dagsordenen
- Kolumbus (administrasjonsselskap) sin handlingsplan har vært viktig for det konkrete arbeidet
- Prosessen med å lage fylkesdelplanen universell utforming var viktig for forståelsen av begrepet
- Rogaland har ikke foretatt kartlegging av hele fylkeskommunen, men har foretatt kartlegging av utvalgte terminaler, holdeplasser og så videre

Rogaland sitt viktigste tiltak er en omfattende satsing på nytt og bedre buss- og båtmateriell i 2006, 2007 og 2008 der krav til universell utforming har vært satt.

På enkelte reiserelasjoner er det blitt lettere å reise kollektivt i Rogaland, men innrømmer at det er det svakeste leddet i kjeden som avgjør om det likevel er mulig å reise kollektivt. Fylkeskommunen sier at det generelt sett ikke er lett å reise kollektivt i Rogaland.

Det forekommer en samordning av innsatsen i Rogaland mellom fylkekommunen, kjøperselskapet Kolumbus og transportselskapene. Rogaland har dessuten et samarbeid mellom fylkeskommunen, kommunene og Statens vegvesen blant annet grunnet BRA-ordningen. I tillegg forekommer det et samarbeid mellom Statens vegvesen og funksjonshemmedes organisasjoner om blant annet holdeplasstilrettelegging.

Rogaland fylkeskommune ønsker at det skal innrettes en generell standard, det vil si en generell gjenkjennelig løsning slik at man ikke må sette seg inn i løsningene fra sted til sted. Rogaland ønsker seg derfor en norm/standard eller veiledningsmaterial utarbeidet på nasjonalt nivå.

Rogaland opererer med brukermedvirkning på formelt nivå. Fylkesrådet for funksjonshemmede har utarbeidet en liste med aktuelle brukerrepresentanter og oppnevner selv representanter til enkelte oppgaver. For prosjekter som fylkeskommunen gir tilskudd til, forutsettes det brukermedvirkning. Kommunene benytter ofte lokale brukerrepresentanter.

Rogaland har tildelt ansvarsoppgaver ved universell utforming. I Kolumbus som utformer kravspesifikasjoner er det en egen fagsjef. Det er også én ansatt i samferdselsseksjonen som møter fast på møter i Fylkesrådet for funksjonshemmede. I Statens vegvesen har én person ved hvert distriktsvegkontor ansvar for universell utforming av kollektivtransporten.

Rogaland har ikke omorganisert TT-transporten. Det er per i dag strenge kriterier for å få tildelt TT-tjenester i Rogaland, og antall godkjente brukere er lavt. TT-ordningen er et viktig supplement i løsning av transportbehovene, mener fylkeskommunen. Det ordinære kollektivtilbudet skal være tilrettelagt så langt som mulig for å kunne gi et best mulig tilbud til alle.

Når det gjelder kursing av de ansatte som er i kontakt med funksjonshemmede passasjerer har Rogaland innført halvdagskurs for transportselskapene og sjåførere. Dette har vært i gang siden 2006, og fylkeskommunen mener at dette er verdsatt blant aktørene. De deler også ut informasjonsfoldere. For andre ansatte vil det

også bli tilbud om kurs. I 2008 vil drosjesjåfører som jobber med skoleskyss og spesialtransport få et tilbud om kurs.

De største utfordringene Rogaland står ovenfor nå er det store behovet for ”reparasjon” av svake ledd i transportkjeden. De vil stille krav om universell utforming til nye løsninger. Utfordringen blir da å sikre forståelsen og hensynet, samt ivareta den videre driften og vedlikeholdet. Utvikling og vedlikehold av nødvendig kompetanse er også viktig.

4.13 Sogn og Fjordane

Sogn og Fjordane har nylig startet opp arbeidet med universell utforming. Én person har ansvar for tilgjengeligheten til kollektivtransporten. Fylkeskommunen opplyser at de startet arbeidet med universell utforming i 2007, men viser også til tiltak som har vært iverksatt på et tidligere tidspunkt.

I Sogn og Fjordanes fylkesplan er ”tilgjengelighet” ett av fem prioriterte områder for å utvikle gode og attraktive byer: ”For å skape tilgjenge for menneske i alle aldrar og storleikar og med ulike ferdigheter må vi alt ved planlegging legge vekt på det vi kan kalle ”universell utforming”. Med dette meiner vi utforming av produkt og omgjevnader på ein slik måte at dei i størst mogeleg grad kan brukast av alle menneske, utan trong for tilpassing og spesialisert utforming” (Sogn og Fjordane 2004).

Sogn og Fjordanes mål og ambisjoner er nedtegnet i deres handlingsplan for universell utforming som kom i desember 2006. Der står det blant annet at fylkeskommunen arbeider for FN sine mål om et tilgjengelig samfunn for alle. Videre sier de at de skal legge til grunn FN sine standardregler for like muligheter for mennesker med funksjonsnedsettelse til grunn når det gjelder politikk, saksbehandling, planlegging og drift. I sin handlingsplan for økt tilgjengelighet for alle påpeker også fylkeskommunen at tilliten til transportsystemet er avgjørende for at det benyttes, og om reisende med nedsatt funksjonsevne opplever at et enkelt ledd i reisekjeden ikke fungerer, fører dette til at de reisende ikke tør reise kollektivt. På bakgrunn av dette slår den fast at ”i et griskredt fylke som vårt er det vesentleg at heile reisestrekningen fungerer for alle. Med høvesvis lang tid mellom kvar buss som køyrer ei aktuell reisestrekning.”

Videre sier fylkeskommunen at de ikke har opplevd noen målkonflikter når det gjelder universell utforming og andre transportpolitiske mål.

Sogn og Fjordanes opplyser at deres strategier for å gjøre kollektivtransporten tilgjengelig er nedtegnet i handlingsplanen med syv prinsipper:

1. Like muligheter for bruk: Utformingen skal være brukende og tilgjengelig for personer med ulike ferdigheter
2. Fleksibel bruk: Utforminga skal tjene et vidt spekter av individuelle preferanser og ferdigheter
3. Enkel og intuitiv bruk: Utformingen skal være lett å forstå uten å ta hensyn til brukeren sin erfaring, kunnskap, språkferdigheter eller konsentrasjonsnivå

4. Forståelig informasjon: Utformingen skal kommunisere nødvendig informasjon til brukeren på en effektiv måte, uavhengig av behov knyttet til omgivelsene eller brukeren sine sensoriske ferdigheter
5. Toleranse for feil: Utformingen skal minimalisere fare og skade som kan gi ugunstige konsekvenser, eller minimalisere utilsiktede handlinger
6. Lite fysisk stress: Utformingen skal kunne brukes effektivt og tjenelig og med et minimum av bry/krefter
7. Størrelse og plass for tilgang og bruk: Passe størrelse og plass skal gjøre tilgang, rekkevidde, betjening (service) og bruk mulig, uavhengig av brukeren sin kroppsstilling eller mobilitet

Ellers opplyser fylkeskommunen andre strategitiltak som å ha én person ansatt, som har universell utforming som arbeidsområde, informasjon og holdningsendring, samt kurs i universell utforming for sjåfører.

Sogn og Fjordanes prioriterer strekningen Førde-Florø, samt rutebilstasjonene. Neste i rekken er hurtigbåtene og skoleskyss. Sogn og Fjordane fikk tildelt BRA-midler for å gjennomføre en kartlegging av statusen på strekningen Førde-Florø. I forbindelse med prosjektet inviterte fylkeskommunen en tverrsektorell gruppe til å delta i kartleggingen. De startet med en orientering om temaet før de dro på tur der de vurderte vegen til/fra holdeplass, holdeplass, billettering og transportmiddel. Deretter dro gruppa på ny tur, denne gangen med en lavgulvsbuss. Arbeidsgruppa som møttes på et senere tidspunkt ble så enige om følgende:

”Dersom vi vil at ALLE skal kunne reise kollektivt strekningen Førde-Florø, MÅ vi velje ut nokre buss-stopp som SKAL tilretteleggast. Det må vere vedlikehald (ma brøyting), leskura må oppgraderast, det må vere mogleg å nytte tilrettelagde taxiar i forlenging av bussruta og i forlenging til oppgraderte leskur. Bussane må vera universelt utforma” (store bokstaver i original: Sogn og Fjordane Rapport:8)

Utover dette pilotprosjektet har Sogn og Fjordane ikke har foretatt noen kartlegging av hvor tilgjengelig kollektivtransporten er i fylkeskommunen, men opplyser om at bevegelseshemmede kan benytte hurtigbåter, sykehusbusser og drosjer.

Fylkeskommunen nevner ingen konkrete resultatmål eller handlingsprogrammer, men henviser til handlingsplanen som allerede er nevnt. Fylkeskommunen forteller at den nylig har startet opp tiltak, og har derfor ingen konkrete eksempler.

Sogn og Fjordane har for øyeblikket ikke noe samarbeid med selskaper eller ulike forvaltningsnivåer, men de jobber med saken. Når det gjelder brukermedvirkning så sier de at de har formelt og uformelt samarbeid med Norges Handikapforbund og Funksjonshemmedes fellesorganisasjon.

Sogn og Fjordane har ikke gjort noen forsøk på å omorganisere TT-tjenestene til ordinær kollektivtransport. De har stilt krav til tilgjengelighet ved offentlig kjøp. I en avtale mellom fylkeskommunene og rutebilselskapene står det at de sammen skal arbeide for at kollektivtilbudet blir tilgjengelig for alle, og at det er selskapene som skal utarbeide en handlingsplan for universell utforming innenfor rammen i den avtalen.

Videre opplyser fylkeskommunen om at den har iverksatt kurs for sjåfører, og at de anser deres største utfordringer nå til å være holdninger, informasjon, synliggjøring av utfordringer og midler til tiltak og løsninger.

I arbeidet med universell utforming mener fylkeskommunen at de viktigste tiltakene og initiativene deres er vedtak som handlingsplanen og kurs for sjåførere.

4.14 Sør-Trøndelag

Sør-Trøndelag startet sitt arbeid i retning av universell utforming rundt år 2000. Da innførte de laventrébusser som krav i kontrakter.

I fylkesplanen som de deler med Nord-Trøndelag står følgende. Under slagordet ”Mennesket er Trøndelags viktigste ressurs” slår de fast at ”universell utforming og tilrettelegging skal gi alle innbyggerne mulighet til å ta i bruk hele sitt potensiale; fysisk, intellektuelt og skapende” (2005-2008:8). Arbeid mot universell utforming står imidlertid ikke nevnt i kapittelet som heter ”Ei behovsretta utbygging av infrastruktur”.

Fylkeskommunens ambisjon er å gjøre kollektivtrafikken tilgjengelig for alle, men fylkeskommunen nevner ingen konkrete mål eller om de har opplevd noen målkonflikter. Sør-Trøndelag har ingen konkrete resultatmål eller handlingsprogrammer.

Når det gjelder fylkeskommunens strategier blir vi informert om at de har satt seg flere mål frem til 2012. Hva disse målene er, konkretiserer de ikke. Sør-Trøndelags plan er å gjøre nye busser (kjøpt etter 1. januar 2008) tilgjengelige for alle. Samtidig ønsker de å innføre sanntidsinformasjonen på stamrutenettet i løpet av to-tre år. De vil sette i fokus en plan over hvilke holdeplasser som skal tilrettelegges.

Hva som blir prioritert i Sør-Trøndelag er litt varierende. Fylkeskommunen uttrykker et mål om å jobbe parallelt med by og distrikt.

Konkrete universelt utformet tiltak som er gjennomført i Sør-Trøndelag er hovedsakelig for bevegelseshemmede. Der har de tilrettelagt holdeplasser, busser, og informasjonen før turen. For synshemmede har de tilrettelagt holdeplasser. Fylkeskommunen framhever arbeidet som Trondheim kommune har gjort i planlegging og tilrettelegging av holdeplasser. Satsingsområde er trafikksterke ruter og én rutetrasé. Fylkeskommunen mener det er viktig at det skal være mulig å informere i forkant av turen om hva som er tilrettelagt.

På spørsmålet om hva som er de viktigste tiltakene og initiativene som fylkeskommunen har gjennomført for å nærme seg universell utforming, viser Sør-Trøndelag til et notat som ble utarbeidet høsten 2007 for kollektivtrafikken utenfor Trondheim. Her står det blant annet om hvilke områder som skal prioriteres. Fylkeskommunen mener dette er et godt utgangspunkt for det videre arbeidet.

Fylkeskommunen mener det gjenstår mye arbeid i arbeidet med universell utforming. Ingen kartlegging er foretatt for funksjonshemmede. De har kartlagt antall holdeplasser som er tilrettelagt og materiell. Selv sier Sør-Trøndelag at det er en liten andel av strekningene som er tilrettelagt i deres fylkeskommune.

Fylkeskommunen opplyser om en søknad, om BRA-midler, hvor de samarbeider med Trondheim kommune. De opplyser ikke om problemer knyttet til samarbeidet. Når det gjelder samarbeid med funksjonshemmedes organisasjoner, opplyser ikke Sør-Trøndelag om at de har iverksatt noen slike samarbeid. Hvorvidt det er en ansatt som har spesielt ansvaret for tilgjengelighet til kollektivtransporten i Sør-Trøndelag blir heller ikke besvart.

Sør-Trøndelag fylkeskommune svarer ikke på hvorvidt det gjøres forsøk på å omorganisere TT-tjenesten. De stiller krav til tilgjengelighet ved offentlige kjøp og i kontrakter med operatørene. I avtalene stilles det krav om at de nye bussene skal ha laventré eller heis. I tillegg er det krav til skriftstørrelse på skiltene. Det er ikke innført spesielle krav på båter og ferjer, men sier at ved investering av nytt materiell skal det være tilrettelagt. Sør-Trøndelag stiller heller ingen krav til at de ansatte skal gjennomføre noen kurs som forbereder dem på kontakten med personer som trenger tilrettelagt kollektivtransport. Fylkeskommunen har heller ikke opprettet noen muligheter for de ansatte å ta slike kurs. Det de derimot sier er at det i så tilfelle er selskapene som gjennomfører det på eget initiativ. Hvorvidt det er noen selskaper i Sør-Trøndelag som tilbyr slike kurs til sine ansatte blir vi ikke opplyst om.

Den største utfordringen i arbeidet med universell utforming, mener fylkeskommunen er finansiering. Den roser tilskuddsordningen gjennom BRA-programmet.

4.15 Telemark

Telemark startet arbeidet med universell utforming 2006/2007. Universell utforming nevnes ikke i fylkesplanen for Telemark 2002-2005, men fylkeskommunen har en generell målsetting om å gjøre kollektivtransporten universelt utformet.

Vi finner en formulering om universell utforming i rammeavtalen til Vestviken Kollektivtrafikk som kjøper kollektivtransporttjenester for fylkeskommunen. Her stiller Telemark følgende krav:

”Vestviken Kollektivtrafikk AS forplikter seg til å følge gjeldende ordninger med ledsagerbevis for funksjonshemmede. Det skal tilstrebes at tjenester som Vestviken Kollektivtrafikk AS tilbyr, skal være tilgjengelig for alle. Partene har anledning til å sette fram krav om spesiselle tiltak i forbindelse med årlige forhandlinger om leveranseavtale.”

Fylkeskommunen opplever ingen målkonflikter med andre transportpolitiske mål. Fylkeskommunen opplyser at de i dag tar tilgjengelighet som en selvfølge som mål og oppgave.

Strategier de har utarbeidet er blant annet en handlingsplan som går på metroholdeplasser. Dette viser seg i deres prioriteringer som er metrolinjene på Grenland. De prioriterer der det er mest folk. I spørsmålet om de hadde noen konkrete resultatmål eller handlingsprogrammer nevnes igjen handlingsplanen for metrolinjene, og fylkesplanens handlingsprogram.

Det er gjennomført få konkrete tiltak for å forbedre tilgjengeligheten i Telemark. De har tilrettelagt for bevegelseshemmede på bussholdeplasser. Bussmateriell har

ikke vært prioritert og ingenting er gjort med billettering. Videre opplyser de om at BRA-midler brukes til å forbedre informasjonen før tur.

Telemark mener at det ikke er lett å reise kollektivt for de ulike grupper funksjonshemmede i dag. Det er ikke foretatt noen kartlegging på lang tid. Kun en som var gjort i forbindelse med handlingsplanen.

Innsatsen i fylkeskommunen samordnes til en viss grad med blant annet kommunene. De har ikke opplevd noen problemer med dette samarbeidet. Samarbeid har de også hatt med funksjonshemmedes organisasjoner. Det er uvisst hvilke det var, men det ble foretatt før utarbeidelsen av handlingsplanen.

I Telemark er det ikke ansatt én person som har ansvaret for tilgjengelighet til kollektivtransport.

Foreløpig har ikke TT-ordningen blitt omorganisert for å overføre brukere til ordinær kollektivtransport. Derimot er det satt til side midler for å se på TT-tjenesten. Fylkeskommunen jobber for tiden med dette.

Fylkeskommunen stiller ingen krav i de nåværende kontraktene med operatører for ordinær rutetrasport, men universell utforming skal inn i de nye kontraktene som kommer 2010.

De ansatte i Telemark fylkeskommune blir ikke kurset for å forberede seg på møtet med funksjonshemmede passasjerer. Det har vært søkt om midler til dette, men det er ikke lagt noen plan.

De største utfordringene Telemark står ovenfor nå, mener de er å få alle virkemidlene til å henge sammen, for eksempel at holdeplasser og bussmateriell skal fungere tilgjengelig sammen.

Generelt mener fylkeskommunen at de har blitt mer bevisste på universell utforming spesielt i planleggingsfasen.

4.16 Troms

Krav til tilgjengelighet ved offentlig kjøp er noe som Troms fylkeskommune skal innføre i henhold til ny handlingsplan. Troms har ikke jobbet lenge med å gjøre kollektivtransporten tilgjengelig, og har derfor ikke kommet langt. De har for eksempel ingen kurs som forbereder de ansatte på å komme i kontakt med funksjonshemmede. Deres største utfordring nå mener de er bevisstgjøring, holdning og kunnskap.

En av hovedutfordringer som Troms formulerer i samferdselsplanen er bedret fremkommelighet for alle brukerne i hele transportsystemet. Her fastsetter fylkeskommunen at "ved utforming av transporttilbud og passasjerfasiliteter skal det tas hensyn til standarder for universell utforming" (2006-2009:11).

Fire tiltak er formulert under overskriften universell utforming (2006-2009:14):

- Utforme terminaler slik at rullestolbrukere, syns- og hørselshemmede enkelt kan benytte dets basisfunksjoner
- tilrettelegge for at funksjonshemmede kan benytte alle transportmidler på en enkel måte

- Alle transportselskaper i Troms skal akseptere ledsagerbevis
- Alle transportselskaper i Troms skal ha opplæring av sine ansatte i å gjøre reisen enkel og bekvem for alle passasjerer (2006-2009:14).

Samferdselsplanen har en egen del som går på universell utforming hvor fylkeskommunen viser til hensynet til alle gruppers forutsetninger (2006-2009:44). Her formulerer fylkeskommunen følgende strategier:

- Ved utforming av kollektivtilbudet (terminaler, venterom, ruter etc.) legges prinsippene om universell utforming til grunn
- Funksjonshemmedes organisasjoner skal være en sentral samarbeidspartner for fylkeskommunen i utviklingen av kollektivtilbudet
- Krav til tilgjengelighet skal være et sentralt kriterium ved kjøp av kollektivtrafikkjenester

Fylkeskommunen forteller at den befinner seg på planleggingsstadiet, når det gjelder å lage strategier for tiltak, og nevner at dette vil gjøres i forbindelse med utarbeidelse av en ny handlingsplan. Så langt har de ikke gjort noen prioriteringer, men på grunn av økonomiske hensyn ser de for seg at de vil starte med de mest trafikkerte rutene/områdene. De har så langt ikke opplevd målkonflikter.

Troms fylkekommune har ingen konkrete resultatmål eller handlingsprogrammer. Som tiltak nevner de at de har forbedret informasjonen i løpet av turen for synshemmede og hørselshemmede er bedret. Sanntidssystem med visuell visning av holdeplass og lydannonsering av holdeplasser (på noen ruter) er eksempler på gode tiltak.

Troms har ikke utført noen kartlegging for å få oversikt over hvor de svake/sterke leddene i en reisekjede er. Det er lite samarbeid mellom ulike forvaltningsnivåer og selskaper på dette området.

Det er ingen enkeltperson i Troms som har ansvaret for tilgjengelighet til kollektivtransporten.

Hvordan TT-ordningen i Troms fungerer og hvorvidt det gjøres noe for å omorganisere dette slik at brukerne blir overført til kollektivtransporten svares det ikke på.

4.17 Vest-Agder

Fylkeskommunen startet tidlig med å arbeide i retning av universell utforming. Allerede i 1998 hadde de midler til en forsøksordning.

Vest-Agder sier de har som overordnet mål for transportsystemet å jobbe med tilgjengelighet og mobilitet for personer med nedsatt funksjonsevne. Fylkestinget har vedtatt følgende visjon: "Planlegging og utforming av utearealer, terminaler og transporttilbud skal skje med omtanke for alle brukergrupper for å sikre tilgjengelighet for alle."

Vest-Agders fylkesplan skriver følgende som et mål: "Vi ønsker et samfunn tilrettelagt for alle grupper. [...] Tilgjengeligheten og tilretteleggingen skal være universell og favne alle. Den fysiske utformingen skal planlegges med tanke på

tilgjengelighet for alle og likestilling mellom funksjonshemmede og funksjonsfriske (2002:10).” Også i samferdselskapittelet i fylkesplanen står tilrettelegging av transportsystemet oppført som et mål: ”Alle grupper i samfunnet skal ha råd og fysisk tilgang til nødvendig transport. Transportsystemet skal særlig tilrettelegges for personer med nedsatt funksjonsevne og for barn (2002:34).”

I fylkesdelplanen for samferdsel og transport for Vest-Agder (2002:71) påpekes ddet at ”flaskehalser og ”missing links” må unngås da transportkjeden ofte ikke er sterkere enn de svakeste ledd.” Fylkeskommunen ønsker å sikre ”god tilgjengelighet til terminaler, holdeplasser og kollektive transportmidler slik at færrest mulig er avhengig av spesialskyss.” Deretter ramser delplanen opp tjenester som kan tilbys på ulike nivåer for å forbedre tilgjengeligheten for funksjonshemmede.

Vest-Agder forteller at de tar et samordningsansvar for å oppnå helhetlig tilrettelegging av kollektivtransporten. Deres strategi er at fylkeskommunen bidrar med råd til samordningen mellom tiltakshavere slik at strategier som gir helhetlig tilrettelegging følges. Fylkeskommunen bidrar videre til at kriteriene i BRA-programmet følges i utforming av prosjekter for å øke muligheten for tildeling av statlig tilskudd. Vest-Agder opplever målkonflikter i den grad de ikke har hatt økonomiske muligheter til å iverksette alt de ønsker. BRA-ordningen prioriteres. Det gjør også infrastrukturtiltak hovedsakelig i Kristiansand. Fylkeskommunene påpeker at resultatmål er avhengig av videreføring og tildeling av tilskuddsmidler fra BRA-ordningen.

Vest-Agder har gjennomført en rekke konkrete tiltak for å forbedre tilgjengeligheten i fylket. De har mange tiltak og fylkeskommunen har samarbeidet med en rekke forskjellige grupper med funksjonshemmede, blant annet grupper med nedsatt bevegelse, syn, hørsel, forståelse, psykiske problemer, astma og allergi. Tiltak er iverksatt på holdeplasser, busser, informasjon før tur og informasjon etter tur.

Som eksempler på gode tiltak nevner Vest-Agder tre prosjekter. Metroprosjektet i Kristiansand har hatt en helhetlig tilrettelegging i fokus med ledelinjer og tilrettelagt i sentrum. Det andre prosjektet er av litt annen karakter. Det var et samarbeidsprosjekt med Mandal kommune om tilrettelegging av fire holdeplasser langs traséen til TAXUS i Mandal. For dette fikk kommunen midler i 2006 gjennom tilskuddsordningen i BRA-programmet. Det tredje prosjektet som de anser som godt gjelder den regionale ruta Farsund-Kristiansand.

De viktigste tiltakene fylkeskommunen har iverksatt for å nærme seg universell utforming anser de selv for å være prosjekt 6085: ”Tilrettelegging av kollektivtransport for funksjonshemmede”. Arbeidet i retning av universell utforming i fylkeskommunen startet med dette prosjektet. Prosjektet hadde stort fokus på brukervedvirkning, og det resulterte i anbefalinger, strategier og verdifull kunnskap for fylkeskommunen. Anbefalinger og strategier har blitt gjengitt i Plan for kollektivtransporten i Vest-Agder.

Fylkeskommunen har gjennomført et målrettet tilretteleggingsarbeid hvor det nå er mulighet for å reise kollektivt på både den lengste regionale ruta i fylket og med videre forbindelser i Kristiansand til tunge bo-områder. Tilbudet er også godt tilrettelagt på ruter som går til viktige reisemål som Universitetet i Agder og

sykehus. Fylkeskommunen gir oss videre enn grundigere statusoversikt som viser at 50 prosent av strekningene i Kristiansand har laventrébusser, samt tilrettelagte holdeplasser. Mye arbeid gjenstår imidlertid i ytterområdene. Ingen av forstadsbussene i Kristiansandregionen er tilrettelagt. I øvrige deler av fylket var det ved utgangen av 2007 i alt åtte busser med heis og to laventrébusser med rampe. Det er dessuten satt inn tilrettelagt materiell på togbussen til Sira.

Fylkeskommunen opplyser videre om at infrastrukturen ved Farsund-Kristiansand er tilfredsstillende tilrettelagt og har tilrettelagte holdeplasser i hvert tettsted/by. Når det gjelder TAXUS Mandal opplyses det om at det var nødvendig å utbedre infrastrukturen for å kunne benytte laventré midibuss. Dette samt en del holdeplasser ble utbedret i 2007. Ved bestillingstransport er situasjonen slik at tilrettelagt materiell settes inn etter behov.

Når det gjelder samarbeider mellom ulike forvaltningsnivåer og selskap opplyser fylkeskommunen at det over lang tid har vært et nært samarbeid i Kristiansandregionen. De har også på enkelte prosjekter hatt samarbeid med både representanter for funksjonshemmedes organisasjoner, vegholdere, rutebilselskap og administrasjonsselskapet Agder Kollektivtrafikk (AKT). I tillegg har fylkeskommunen fått en samordningsrolle når det gjelder prioriteringer av søknader til BRA-ordningen inne eget fylke. Vest-Agder har som fylkeskommune ikke opplevd noen problemer med samordningen.

Vest-Agder har både formell og uformell brukermedvirkning. Den formelle innebærer at Vest-Agders fylkeskommunale råd for funksjonshemmede benyttes. Ved prosjekter i kommunen brukes de kommunale rådene. Den uformelle brukemedvirkningen benyttes i form av kvalitetssikring av løsninger. De benytter da brukerrepresentanter fra ulike brukergrupper.

I fylkeskommunen er det ansatt én person som har spesielt ansvar for tilgjengelighet til kollektivtransporten. Også AKT har én person ansvaret for dette området.

Når det gjelder omorganisering av TT-tjenesten, sier fylkeskommunen at det vil bli et tema ved revisjon av handlingsprogrammet, og eventuelt med en generell gjennomgang av TT-ordningen i perioden. Foreløpig er de ikke kommet så langt i arbeidet med handlingsprogrammet. De har imidlertid iverksatt noen ordninger for TT-brukerne: Ledsagerbevisordningen er gjennomført på alle ordinære bussruter, en egen gruppe TT-brukere får ikke drosjeskyss men buss med gratis ledsager, i tillegg har alle TT-brukere anledning til å benytte buss med gratis ledsager (bruker betaler ordinær billett). Det drives dessuten aktiv busstrening for funksjonshemmede elever slik at flest mulig skal kunne benytte ordinære rutetilbud.

Vest-Agder opplyser om at de stiller krav til tilgjengelighet ved offentlig kjøp, og i kontrakter med operatørene.

Deres største utfordringer anser de å være tilstrekkelige midler og samarbeid på tvers av forvaltningsnivå.

4.18 Vestfold

Vestfold fylkeskommune startet sitt arbeid mot tilrettelegging av kollektivtransporten for 15-20 år siden. Vestfolds mål og ambisjoner er nedtegnet i deres fylkesplan 2006-2009. Fylkeskommunen har følgende mål:

”Et kollektivtilbud som er tilgjengelig for alle gjennom universell utforming må satses på som bidrag til å fremme yrkes- og samfunnsdeltakelse for alle grupper. Det er dessuten et felles gode som i seg selv bidrar til sosial fordeling”

Vestfold mener de opplever muligens noen konflikter med andre transportpolitiske mål. Blant annet har de satt i drift et større antall bybusser, noe som har gitt publikumsreaksjoner på at det er flere ståplasser. Det innebærer dessuten dårligere sikkerhet. Bakgrunnen for å innføre flere bybusser er at de har større tilgjengelighet.

Vestfolds strategier er nedtegnet i deres Fylkesplan 2006-2008 Regional utviklingsstrategi Vestfold. Men i denne kan man ikke se at de på noen punkter har satt fokus på tilgjengelighet innen kollektivtransporten. Videre sier Vestfold at strategien følges opp gjennom en flerårig rammeavtale og en årlig avtale om leveranse mellom Vestfold fylkeskommune og Vestviken kollektivtrafikk AS. Oppfølging skjer også gjennom anbudskontrakter med operatørene. I rammeavtalen står følgende:

”Vestviken Kollektivtrafikk AS forplikter seg til å følge gjeldende ordninger med ledsagerbevis for funksjonshemmede. Det skal tilstrebes at tjenester som Vestviken Kollektivtrafikk AS tilbyr, skal være tilgjengelig for funksjonshemmede. Partene har anledning til å sette fram krav om spesielle tiltak i forbindelse med årlige forhandlinger om leveranseavtale”.

En rapport som er foretatt for Buskerud, telemark og Vestfold i 2006; ”Knutepunktsutvikling i Buskerud, Telemark og Vestfold” blir følgende mål beskrevet: ”Et velfungerende knutepunkt skal bidra til at flere velger å reise kollektivt ved at knutepunktene har enkle og komfortable overgangsmuligheter for alle”. Vestfold påpeker ved dette at behovet for universell utforming og allmenn tilgjengelighet blir markert ved å inkludere ”for alle”. For å øke tilgjengeligheten til kollektivtransporten ønsker man å tilrettelegge infrastrukturen for alle som har problemer med å reise kollektivt. Vestfold mener at en slik utbedring av uteanlegg til universell utforming vil i tillegg gi en generell standardheving på den kollektive infrastrukturen. Vestfold er dessuten oppmerksom på at for at kollektivtransporten skal være tilgjengelig for flest mulig, så er det vesentlig at hele reisekjeden blir utbedret. Men det er knutepunktene som er Vestfold hovedprioritering når det gjelder tilrettelegging.

Vestfold har ingen handlingsprogrammer eller resultatmål, men har gjennomført noen konkrete tiltak for å forbedre tilgjengeligheten. Fylkeskommunen har kun tilrettelagt for bevegelseshemmede og synshemmede og de gjennomførte tiltakene går på holdeplasser og busser.

Hva som er Vestfolds viktigste tiltak og initiativer nevner de ikke, men på spørsmålet om hvorvidt det er lett å reise kollektivt i Vestfold i dag, så svarer de at de har foretatt en kartlegging av knutepunktene. Dette Vestfolds viktigste prioritering, og de mener tilretteleggingen vil lette kollektivtransporten for alle.

Fylkeskommunens føringer er nedfelt i kontrakter med Vestviken Kollektivtrafikk som kjøper kollektivtransporttjenester for fylkeskommunen. Føringerne blir igjen fulgt opp via avtaler med transportørene. De gjelder også for Statens Vegvesens arbeid for Vestfold. En samordning skjer også mellom regionene gjennom Kollektivtrafikkplan første fase som gjelder for Buskerud, Telemark og Vestfold. Hvorvidt det er problemer knyttet til dette kommenterer ikke fylkeskommunen.

Vestfold har ingen fast formell gruppe som de arbeider med, men jobber i forhold til organisasjonene på prosjektbasis. Det er ingen fast person i fylkesadministrasjonen som har ansvaret for universell utforming.

Når det gjelder omorganisering av TT-transporten har dette vært et tema i Vestfold fylkeskommune. De påpeker at terskelen for å bli TT-bruker er høy, slik at de anser det som lite sannsynlig at en forbedring av kollektivtransporten vil gjøre det mulig for denne gruppen å løse sitt transportbehov.

De ansatte i Vestfold gjennomgår ingen kursing for å forbedere seg på kontakt med funksjonshemmede passasjerer.

Fylkeskommunens største utfordring nå anser de å være helhet og sammenheng. De fremhever betydningen av hele reisekjeden. Uttalt med Vestfold sine ord "hjelper [det] lite om bussen eller holdeplassen er tilgjengelig dersom en ikke kommer seg fram til holdeplassen".

4.19 Østfold

Østfold startet arbeidet med et tilgjengelig kollektivtransportsystem i 1994-95. Arbeidet gjaldt bygging av bussterminal i Sarpsborg og kollektivgate i Moss.

I Kollektivplan for Østfold 2002-2010 finner vi følgende formulering:

"For å bedre kvaliteten på kollektivtilbudet, bør tilgjengeligheten forbedres for alle kundegrupper. Ved tilrettelegging for funksjonshemmede vil også reisende med barnevogn, eldre og alle andre oppleve en høyere standard. Slik tilrettelegging vil derfor øke kollektivtilbudets konkurransevne"

Videre står det at fylkeskommunen vil gjennomføre forsøk med rutetilbud tilpasset funksjonshemmede på en spesifikk rute. På denne ruten skal bussene ha lavgulv med manuell rampe og at holdeplassene skal gjøres mer tilgjengelige.

Utover disse målene har Østfold fylkeskommune ingen konkrete målformuleringer når det gjelder tilgjengelighet til kollektivtransporten, men forteller at de følger opp universell utforming av kollektivtrafikken fra prosjekt til prosjekt. De også opplyser at anbudsdokumenter krever at bybusser skal ha lavgulv og være tilgjengelige for rullestolbrukere. Østfold opplyser ikke om noen målkonflikter.

Østfold nevner ingen konkrete strategier for å få gjennomført tilgjengelighet. Deres fokus er rettet mot hele reisekjeden, men de opplever det som noe komplisert da det innebærer mange ulike aktører. Videre opplyses det om at Østfold savner retningslinjer på hvordan ting skal utformes. Fylkeskommunen Østfold er ikke fornøyd med innsatsen mellom de ulike forvaltningsnivåer og selskaper. De mener at kontakten mellom kommunen skulle ha bedret seg med

BRA-prosjektet. Slik det ser ut nå er kommunene velvillige til å stille med penger, men de deltar svært lite i prosjektene. For fylkeskommunen innebærer det at budskapet om tilgjengelighet til kollektivtransporten ikke blir spredd godt nok. Fylkeskommunens kontakt med busselskapene har derimot blitt bedre. Dialogen der har tatt seg opp.

Prioriteringene i Østfold går på by og trafikksterke ruter og områder som terminaler og spesielle ruter hvor det er stor konsentrasjon av reisende. Østfold har derimot ikke laget noen resultatmål eller handlingsprogrammer.

Tiltak som er gjennomført i Østfold for å forbedre tilgjengeligheten i fylket er konsentrert rundt bevegelseshemmede, synshemmede og mennesker med forståelsesproblemer. Dette er tiltak som går på holdeplasser, informasjon før/og i løpet av tur. Tiltak på buss er dessuten gjennomført for bevegelses- og synshemmede. Fylkeskommunen anser selv tiltakene på holdeplasser og kjøretøy (buss) som gode.

Det viktigste (initiativ/tiltak) fylkeskommunen har gjort for å nærme seg universell utforming anser de selv for å være samarbeid og innspill fra funksjonshemmedes organ i forbindelse med bussterminaler. Østfold har derimot ikke foretatt noen kartlegging av deres kollektivtilbud, men sier de har en tett dialog med brukerorganisasjonene. De har blitt informert om at deler av tilbudet har blitt enklere for bevegelseshemmede.

Når det gjelder brukermedvirkning opplyser Østfold om både formell og uformelt samarbeid. Det formelle samarbeidet går på at Rådet for funksjonshemmede hele tiden har blitt orientert og har kommet med mange gode tips og innspill. Det uformelle samarbeidet har blant annet vært diskusjoner av problemstillinger og utfordringer med personer i Blindeforbundet. Fylkeskommunen føler dette har vært konstruktivt.

I Østfold har én ansatt ansvaret for tilgjengelighet til kollektivtransport.

Østfold har iverksatt en omorganisering av TT-tjenestene på sine serviceruter. Sammen med Rikstrygdeverket har de satt i gang et prosjekt hvor TT-brukere kan benytte TT-lapper som betaling på buss (Østfold 2002-2010:36).

Krav om tilgjengelighet innen offentlig kjøp stilles av fylkeskommunen. De stiller krav ovenfor materiell og sjåfører. Når det gjelder sjåfører så blir de i tillegg kurset med tanke på deres kontakt med funksjonshemmede passasjerer. Østfold gir også kurs til ansatte på terminaler og salgssteder.

De største utfordringene Østfold står ovenfor anser de å være økonomi og lite kompetanse på alle forvaltningsnivåer. Videre sier Østfold at de ønsker et kontaktnett for alle de som jobber med universell utforming av kollektivtransport.

5. Referanser

Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen 2008. *Forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019*.

Dok. Nasjonalt dokumentasjonssenter for personer med nedsatt funksjonsevne 2007. "Statusrapport 07. Samfunnsutviklingen for personer med nedsatt funksjonsevne". Oslo, dok.

Fosso, Randi 2006. *Unibusslinjen i Drammen* (PowerPoint-presentasjon fra 3. oktober 2006).

Handlingsplan for tilgjengelighetsprogrammet BRA 2006-2009. Bedre infrastruktur, Rullende materiell, Aktiv logistikkforbedring.

http://www.regjeringen.no/upload/kilde/sd/rap/2006/0004/ddd/pdfv/286783-handlingsplan_bra.pdf

Lid, Inger Marie 2006. *Tilgjengelig reise – hvordan kan vi måle tilgjengeligheten til hele reisekjeden?* Rapport fra Deltasenteret, Sosial- og helsedirektoratet

Likeverd og tilgjengelighet. NOU 2005:8.

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/jd/dok/NOUer/2005/NOU-2005-8.html?id=390520>

Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (diskriminerings- og tilgjengelighetsloven). Ot.prp. nr. 44.

<http://www.regjeringen.no/pages/2062912/PDFS/OTP200720080044000DDDPD FS.pdf>

Miljøverndepartementet 2007. Temarapport. Universell utforming. Begrepsavklaring.

Nielsen, Gustav og Truls Lange 2007. *Lillehammernettet - Et konsept for å gjøre det enkelt for alle å reise kollektivt i Lillehammer, Øyer og Gausdal*. TØI-rapport 882/2007. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Samferdselsdepartementet 2004. *Stortingsmelding nr. 024 (2003-2004)*. *Nasjonal transportplan 2006-2015*.

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/regpubl/stmeld/20032004/Stmeld-nr-024-2003-2004-.html?id=197953&epslanguage=NO>

Sosialdepartementet 2003. *Stortingsmelding nr. 40 (2002-2003)*. *Nedbygging av funksjonshemmende barrierer. Strategier, mål og tiltak i politikken for personer med nedsatt funksjonsevne*.

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/aid/dok/regpubl/stmeld/20022003/Stmeld-nr-40-2002-2003-.html?id=197129>

Sosial- og helsedirektoratet, Deltasenteret 2004. *Tilgjengelighet til kollektivtransport. Rapport fra besøk i fylkeskommunene 2003-2004*.

Lover og reguleringer

Bekken, Jon-Terje, Frode Longva, Nils Fearnley, Oddgeir Osland og Edvin Frøysadal 2006. *Kjøps- og kontraktsformer i lokal rutebiltransport*. TØI-rapport 819/2006. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Busstandard. Krav til busser i anbud 2007.

Diskriminerings- og tilgjengelighetslov 2009.

EU-direktiv om krav om tilgjengelighet på passasjerskip (2003/24/EC).

EUs bussdirektiv (2001/85/EC).

Forskrift om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriks fart (FOR-2000-03-28-305). [http://www.lovdata.no/cgi-wift/wiftldles?doc=/usr/www/lovdata/for/sf/nh/nh-20000328-0305.html&emne=besiktelse*+,+bygging+og+utrustning+av+passasjerskip*&Forskrift+om+bygging,+utrustning+og+drift+av+hurtiggående+fartøy+som+anvendes+som+passasjerskip+eller+lasteskip+\(FOR+1998-01-05+nr+06\).](http://www.lovdata.no/cgi-wift/wiftldles?doc=/usr/www/lovdata/for/sf/nh/nh-20000328-0305.html&emne=besiktelse*+,+bygging+og+utrustning+av+passasjerskip*&Forskrift+om+bygging,+utrustning+og+drift+av+hurtiggående+fartøy+som+anvendes+som+passasjerskip+eller+lasteskip+(FOR+1998-01-05+nr+06).)
<http://www.lovdata.no/cgi-wift/wiftldles?doc=/sf/sf/sf-19980105-0006.html>

Forskrift om krav til sporvei, tunnelbane og forstadsbane, og sidespor m.m.
http://www.lovdata.no/cgi-wift/wiftldles?doc=/usr/www/lovdata/ltavd1/filer/sf-20061206-1356.html&emne=jernbane*+%2b+kravforskrift*&

Lov om offentlige anskaffelser. http://www.lovdata.no/cgi-wift/wiftldles?doc=/usr/www/lovdata/all/nl-19990716-069.html&emne=lov+om+offentlige+anskaffels*&

Om lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) (plandelen). Ot.prp. nr. 32 (2007-2008).

Om lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (diskriminerings- og tilgjengelighetsloven). Ot.prp. nr 44 (2007-2008).

Om lov om endringer i lov 16. juli 1999 nr. 69 om offentlige anskaffelser. Ot.prp. nr. 62 (2005-2006).

Plan- og bygningslov (LOV-1985-06-14-77). <http://www.lovdata.no/all/nl-19850614-077.html>

Samferdselsdepartementet. Høyringsnotat om tilsette sine rettigheter ved bruk av konkurranse i kollektivtransportsektoren:
http://www.regjeringen.no/upload/SD/Vedlegg/Veg%20og%20vegtrafikk/hoering_yrkestranspolova%20og%20jernbanelova/notat_ansattes_rettigheter.pdf

Statens vegvesen Vegdirektoratet 2008. *Håndbok 017 for veg- og gateutforming.*
<http://www.vegvesen.no/cs/Satellite?blobcol=urlpdf&blobheader=application%2Fpdf&blobkey=id&blobtable=SVVvedlegg&blobwhere=1181822093063&ssbinary=true>

Tennøy, Aud og Jan Usterud Hanssen 2007. *Politikk, lovverk og andre virkemidler for å bedre tilgjengeligheten til kollektive transportsystemer i de nordiske landene*. TØI-rapport 926/2007. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Tennøy, Aud og Merethe D. Leiren (2008). *Tilgjengelighet til kollektive transportsystemer. Politikk og regelverk i Europa*. TØI-rapport 952/2008. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Vegloven. <http://www.lovdatabank.no/all/nl-19630621-023.html>

Vegtrafikklovens kjøretøyforskrift. <http://www.lovdatabank.no/for/sf/sd/sd-19941004-0918.html>

Yrkestransportforskriften. <http://www.lovdatabank.no/for/sf/sd/xd-20030326-0401.html#2>

Fylkesplaner, samferdselsplaner, fylkesdelplaner og andre dokumenter gjennomgått for kartleggingen av mål

Akershus fylkeskommune (2003). *Akershus fylkesplan 2004-2007*.

Aust-Agder fylkeskommune. *Aust-Agders fylkesplan 2004-2007*.

Aust-Agder fylkeskommune 2006. *Bedre tilgjengelighet til kollektive transportmidler. Handlingsplan*.

Buskerud fylkeskommune. *Buskeruds fylkesplan 2005-2008*.

http://www.bfk.no/getfile.aspx/document/epcx_id/1321/epdd_id/998

Finnmark fylkeskommune 2006. *Samferdselsplan for Finnmark 2006-2009*.

FFD:2/2006. <http://www.ffk.no/docs/763c352c-c093-4cb6-8b13-3e093db4c315.pdf>

Finnmark fylkeskommune 2007. *Fylkesplan for Finnmark 2006-2009*. FFD

3/2007. <http://www.ffk.no/docs/7539b59f-b5a4-4cb1-ad33-5edf1241ae00.pdf>

Hedmark fylkeskommune. *Fylkesplan for Hedmark 2005-2008*.

<http://www.hedmark.org/article.aspx?m=13>

Hedmark fylkeskommune (2006a). *Kollektivtransportplan for Hedmark 2007-2010*.

Hedmark fylkeskommune (2006b). *Kollektivtransportplan. Utfordringsdokument for Hedmark 2007-2010*.

Hordaland fylkeskommune. *Deltaking for alle – universell utforming*.

Fylkesdelplan 2006-2009.

Hordaland fylkeskommune. *Fylkesplan for Hordaland 2005-2008*.

<http://www.hordaland.no/upload/Regional%20utvikling/Fylkesplanlegging/Fylkesplanen/FylkesplanHord05-08.pdf>

Møre og Romsdal fylke (2001). *Fylkesdelplan transport 2002-2011*.

Nordland fylkeskommune. *Fylkesplan for Nordland 2008-2011 – Vestfylket som griper mulighetene*.

Nord-Trøndelag fylkeskommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune. *Felles fylkesplan 2005-2008. Kreative Trøndelag her alt e mulig – uansett*.

Oppland fylkeskommune. *Mulighetenes Oppland. Fylkesplan 2005-2008. Regionalt handlingsprogram 2005*.

Oppland fylkeskommune 2007. *Bedre kollektivtilbud i Lillehammerregionen 2007-2010. "Kollektivtransport i distriktene." Søknad om støtte til gjennomføring av prosjekt i Lillehammerregionen.*

AS Oslo Sporveier. *Tilgjengelighet for alle. Status 2007.*

Oslo kommune 2003. *Oslo kommunes handlingsplan for mennesker med funksjonshemninger 2002-2005.*

Rogaland fylkeskommune 2005. *Fylkesplan for Rogaland 2006-2009.*

Rogaland fylkeskommune 2003. *Fylkesdelplan for samferdsel i Rogaland 2004-2015*

Rogaland fylkeskommune 2007. *Fylkesdelplan for Universell Utforming 2007-2011.*

Sogn og Fjordane fylkeskommune. *Rapport: Prosjekt – strekningen Førde-Florø – kartlegging. Universell utforming 2007.*

Sogn og Fjordane fylkeskommune 2004. *Vegen vidare for Sogn og Fjordane (mål og strategier).*

Sogn og Fjordane fylkeskommune 2006. *Universell utforming. Handlingsplan for auka tilgjenge for alle.*

Sør-Trøndelag fylkeskommune. *Rapport om universell utforming i kollektivtrafikken utenfor Trondheim.*

Telemark fylkeskommune 2002. *Fylkesplan for Telemark 2002-2005.*

Rammeavtale mellom Telemark fylkeskommune og Vestviken Kollektivtrafikk AS 2008.

Troms fylkeskommune. *Samferdselsplan for Troms 2006-2009.*

Vest-Agder fylkeskommune 2002. *Fylkesdelplan samferdsel og transport for Vest-Agder.*

Vest-Agder fylkeskommune 2002. *Fylkesplan 2002.*

Vest-Agder fylkeskommune 2005. *Kvalitetshåndbok for kollektivtransporten i Vest-Agder.*

Vest-Agder fylkeskommune. *Status for kollektivtransporten i Vest-Agder. Sammenstilling av datagrunnlag fra kartleggingsfasen (arbeidsdokument).*
<http://va.fylkesbibl.no/hoved.aspx?m=2562&amid=20045>

Vestfold fylkeskommune 2006. *Regional utviklingsstrategi Vestfold. Vestfold i en bærekraftig vinnerregion. Fylkesplan 06-09.*

Østfold fylkeskommune. *Kollektivplan for Østfold 2002-2010.*

Kontrakter og anbudsutlysninger

Anbudsinnbydelse (ny kunngjøring). Persontransport i rute i Grenland i perioden 27. juni 2005-27. juni 2010 (2004).

Anbudsinnbydelse. Åpent anbud vedrørende kjøp av busstransporttjenester på Ytre Helgeland i perioden 1. april 2006-31- mars 2013 (2005).

Anbudsinndrivelse. Åpent anbud vedrørende skole- og persontransport. Perioden 01.01.2008-31.12.2014 (2007).

Avtale for kjøp av transporttjenester mellom Møre og Romsdal fylkeskommune og TL-bedriftene: Aukra Auto AS, Averøy Billag AS, Atlantic Auto AS, Eide Auto AS, HOB Møre AS, Mørebil AS, Sekken Auto, Sunnmøre Romsdal Billag, Sula Rutelag AS, Ålesund Bilruter AS 2001.

Avtale mellom Sogn og Fjordane fylkeskommune og Firda Billag, Fjord1 Sogn Billag, Fjord1 Nordfjord-Ottadalen, Rutebilane i Bremanger om kjøp av busstener 2006.

Del 3. Krav til Vognmateriell i: Bussanbud 1: Rutepakke 1.3 Hardanger og 1.4 Voss 2007.

Finnmark fylkeskommune 2004. Anbudsinndrivelse. Åpent anbud vedrørende Bussruter i midtre Finnmark i perioden 1.12.2005-31.12.2009.

Kolumbus, Rogaland Kollektivtrafikk 2004. Anbudsinndrivelse – kjøp av rutetransport Haugalandet.

Prolongert avtale for kjøp av transporttjenester mellom Møre og Romsdal fylkeskommune og TL-bedriftene: Aukra Auto AS, Averøy Billag AS, Atlantic Auto AS, Eide Auto AS, HOB Møre AS, Mørebil AS, Sekken Auto, Sunnmøre Romsdal Billag, Sula Rutelag AS, Ålesund Bilruter AS 2005.

Vestfold kollektivtrafikk 2005. Anbudsinndrivelse – kjøp av rutetransport i år 2006.

Kontaktpersoner for intervjuer

Aksnes, Alfred, administrerende direktør i Tromsbuss

Fosso, Randi, prosjektleder for Unibuss og rådgiver i Vestviken kollektivtrafikk

Herfindal, Bjørg-Hilde, seksjonsleder (Seksjon for infrastruktur, areal og kulturminne) i Telemark fylkeskommune

Hovbrender, Signe, rådgiver i Samferdselsdepartementet

Johansen, Mette Kirkhus, rådgiver i samferdselsseksjonen i Vest-Agder fylkeskommune

Johnsen, Ann Kristin, rådgiver i Finnmark fylkeskommune

Røed, Ingvild, rådgiver i Ruter

Sjølie, Øystein, rådgiver i Hedmark fylkeskommune

Wigenstad, Sjalg Ove, rådgiver i Oppland fylkeskommune

Kontaktpersoner for spørreundersøkelsen

Asperheim, Ruth Lønnum; fagansvarlig samferdsel i Nord-Trøndelag fylkeskommune

Austli, Birte; rådgiver ved enheten for regional utvikling i Sør-Trøndelag fylkeskommune

Flagstad, Trine; rådgiver i Vestfold fylkeskommune
Fosshagen, Eva Solhaug; Sogn og Fjordane fylkeskommune
Fosso, Randi; saksbehandler i Buskerud fylkeskommune
Grude, Nils Egil; spes. konsulent i Hordaland fylkeskommune
Hansen, Svein Ivar; rådgiver i Nordland fylkeskommune
Jenseg, Solvej Lue; samferdsel Rogaland fylkeskommune
Johansen, Mette Kirkhus; rådgiver i samferdselsseksjonen i Vest-Agder fylkeskommune
Johnsen, Tor Arne; rådgiver i Aust-Agder fylkeskommune
Pedersen, Ronald; rådgiver samferdselsetaten i Troms fylkeskommune
Reinsberg, Atle; rådgiver samferdselsavdelingen i Møre og Romsdal fylkeskommune
Røed, Ingvild; infrastrukturplanlegger i Ruter AS
Skjelsbæk, Petter; Samferdselsetaten i Oslo kommune
Westby, Ingrid; Østfold fylkeskommune

Vedlegg

Spørreundersøkelse om tilgjengelighet til kollektivtransport

På vegne av Nasjonalt Dokumentasjonssenter utfører Transportøkonomisk institutt en kartlegging av planer, krav og tiltak som norske fylkeskommuner har introdusert for å arbeide i retning av universell utforming. Dette omfatter tilretteleggingstiltak som letter tilgjengeligheten til kollektivtransport. Tilgjengelighet vil her si at alle (også funksjonshemmede) kan benytte seg av ordinær kollektivtransport. I denne undersøkelsen handler det ikke om kollektivdekning. Spørreundersøkelsen sendes til alle fylkeskommuner.

Fylke	
Kontaktperson	
E-post	
Telefonnummer	

1. Hva er fylkets (hoved-) *mål* og ambisjoner når det gjelder tilgjengelighet, og hvor kommer disse til uttrykk? Legg gjerne ved dokumenter eller lenker til disse.

2. Har dere opplevd *målkonflikter* med andre transportpolitiske mål i arbeidet mot universell utforming av kollektivtransport? Hva består i så fall målkonfliktene i og hvilke løsninger har dere valgt?

3. Hvilke *strategier* har fylkeskommunen for å gjøre større deler av kollektivtransporten tilgjengelig sett i et helhetlig perspektiv? Legg gjerne ved dokumenter eller lenker til disse.

Med et helhetlig perspektiv menes hele reisen (informasjon om reisen før turen, turen til/fra holdeplass, holdeplasser og stasjoner, billettering, kjøretøy) og for alle brukergrupper, også de med funksjonsnedsettelse som går på bevegelse, syn, hørsel, forståelse, psykisk helse og allergier etc.

4. Har dere noen føringer for hvilke områder som *prioriteres* (for eksempel by/land, enkelte tiltak/ruteområder, trafikksterke/ikke-trafikksterke ruter)? Nevn disse.

5. Har dere konkrete resultatmål eller handlingsprogrammer, og i så fall hvilke? Legg gjerne ved dokumentene eller lenkene til disse.

--

6. Er det gjennomført konkrete tiltak for å forbedre tilgjengeligheten i fylket? Kryss av for tiltak i tabellen nedenfor.

	Bevegelse	Syn	Hørsel	Fors- tåelse	Psykiske problemer	Astma, allergi	Andre grupper
Holdeplasser							
Kjøretøy (buss)							
Kjøretøy (båt)							
Informasjon før tur ¹²							
Informasjon i løpet av turen							
Billettering ¹³							
Reisen til/fra holdeplass (gatemiljøet)							
Andre områder							
<i>Kommentarer og merknader til feltene ovenfor¹⁴</i>							

7. Hvilke av tiltakene som det er krysset av for i tabellen ovenfor eller prosjekter vil du trekke fram som gode eksempler?

--

8. Hva er de viktigste tiltakene og initiativene fylkeskommunen har gjennomført for å nærme seg universell utforming?

¹² Hva slags reiseinformasjon før en reise eksisterer i ditt fylke? I hvilken form gis informasjonen (telefon, internett, utskrevet)? Eksisterer informasjon om hvilke holdeplasser, stasjoner, kjøretøy og service som er tilgjengelig og hvordan de er tilgjengelig? Hvordan får folk denne informasjonen?

¹³ Hvor eller hvordan kan billetter kjøpes? Kan eventuelle automater brukes av blinde, forståelseshemmede osv.?

¹⁴ Kommentarene bør differensiere ytterligere enn det som er mulig ved et kryss. For eksempel kan reisen til/fra en stasjon i sentrum være tilrettelagt for bevegelseshemmede (rullestolbrukere eller personer med barnevogn eller trillekoffert), men ikke de fleste holdeplassene ellers i et område.

9. Status. Kan du si noe om hvor lett er det å reise kollektivt for ulike grupper funksjonshemmede i dag? Er det foretatt en kartlegging av dette, og hva viser i så fall denne?¹⁵

10. Samordnes innsatsen mellom ulike forvaltningsnivåer og selskaper (fylkeskommunen, kommuner, vegvesenet, administrasjonsselskaper og busselskaper) med hensyn til å gjøre kollektivtransport tilgjengelig? Hvordan skjer denne samordningen (møter og hvor hyppige er eventuelt disse, felles strategier osv.)?

11. Er det problemer knyttet til samordningen mellom ulike forvaltningsnivåer og selskaper på dette feltet, og i så fall hvilke?

12. Er det opprettet noen form for *brukermedvirkning* (samarbeid med interessegrupper for funksjonshemmede eller andre grupper i arbeidet med økt tilgjengelighet)? Skriv inn hvilke organisasjoner dere samarbeider med og hvordan samordningen skjer.

Formelt	
Uformelt	

13. Har én ansatt et spesielt ansvar for tilgjengelighet til kollektivtransport?

14. Gjøres det forsøk på å *omorganisere* TT-tjenester ved å overføre brukere til ordinær kollektivtransport? Nevn eksempler dersom dette er tilfelle.

¹⁵ Hvor stor andel av fylkets holdeplasser er for eksempel tilgjengelige? Hvor mange passasjerer benytter seg av et tilgjengelig tilbud?

15. Stilles det *krav* til tilgjengelighet ved offentlig kjøp og i kontraktene med operatørene, og i så fall hvilke krav? Legg gjerne ved en kontrakt eller utdrag av kontrakt.

--

16. Blir ansatte som er i kontakt med funksjonshemmede passasjerer kurset eller på annen måte forberedt på dette?

Sjåfører	
Andre	

17. På hvilket tidspunkt startet fylkeskommunen å jobbe i retning av universell utforming innen kollektivtransport?

--

18. Hva vil du si er de største utfordringene når det gjelder å nærme seg universell utforming/utvikle tilgjengelighet til kollektivtransport?

--

19. Andre kommentarer og spesifikke forhold som vi ikke har tatt opp, men som er av betydning

--

**Sist utgitte TØI publikasjoner under program:
Strategiske markedsanalyser**

Konsekvensutredning for revisjon av fylkesdelplan for SMAT 2000-2030	971/2008
Evaluering av kampanjen Jeg kjører grønt	966/2008
Mjøsnett 2012 - Konsept for et kollektivt taktnett i Mjøsregionen	960/2008
Tilgjengelighet til kollektive transportsystemer. Politikk og regelverk i Europa	952/2008
Ekspressbussruter - et sammensatt marked	904/2007
Bedre kollektiv og offentlig transport i distriktene. Råd om utforming av tilbudet	887/2007
Lillehammernettet - Et konsept for å gjøre det enkelt for alle å reise kollektivt i Lillehammer, Øyer og Gausdal	882/2007
Reisevaner i Nedre Glomma 2006	876/2007
Veileder: Virkningsberegning av enklere kollektivtransporttiltak	857/2006
Psykologiske faktorer ved reisemiddelvalg. En litteraturstudie	830/2006
Vurdering av ny rutestruktur for kollektivtransport i Oppland fylke Region Hadeland	818/2005
Kollektivtransportmarkedet i by: Fakta og eksempler.	811/2005
Hva tiltakspakkene for kollektivtransport har lært oss	810/2005
Tiltakspakker for kollektivtransport 1996 - 2000. Effekter av informasjonstiltakene	774/2005
Vern av kollektivtransportens ansatte mot vold, trusler og ran. Veileder	769/2005

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gaustadalléen 21
NO 0349 Oslo

Telefon: 22 57 38 00
Telefaks: 22 60 92 00
E-post: toi@toi.no

www.toi.no



**Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning**

- utfører forskning til nytte for samfunn og næringsliv
- har rundt 70 forskere med høy, flerfaglig samferdselskompetanse samarbeider med en rekke samfunnsinstitusjoner, forsknings- og undervisningssteder i Norge og i utlandet
- gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag av høy kvalitet innen områder som trafiksikkerhet, kollektivtransport, miljø, reisevaner, reiseliv, planlegging, beslutningsprosesser, transportøkonomi og næringslivets transporter
- driver aktiv forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, Internett, tidsskriftet Samferdsel og andre nasjonale og internasjonale tidsskrifter
- deltar i CIENS, Forskningscenter for miljø og samfunn, i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo