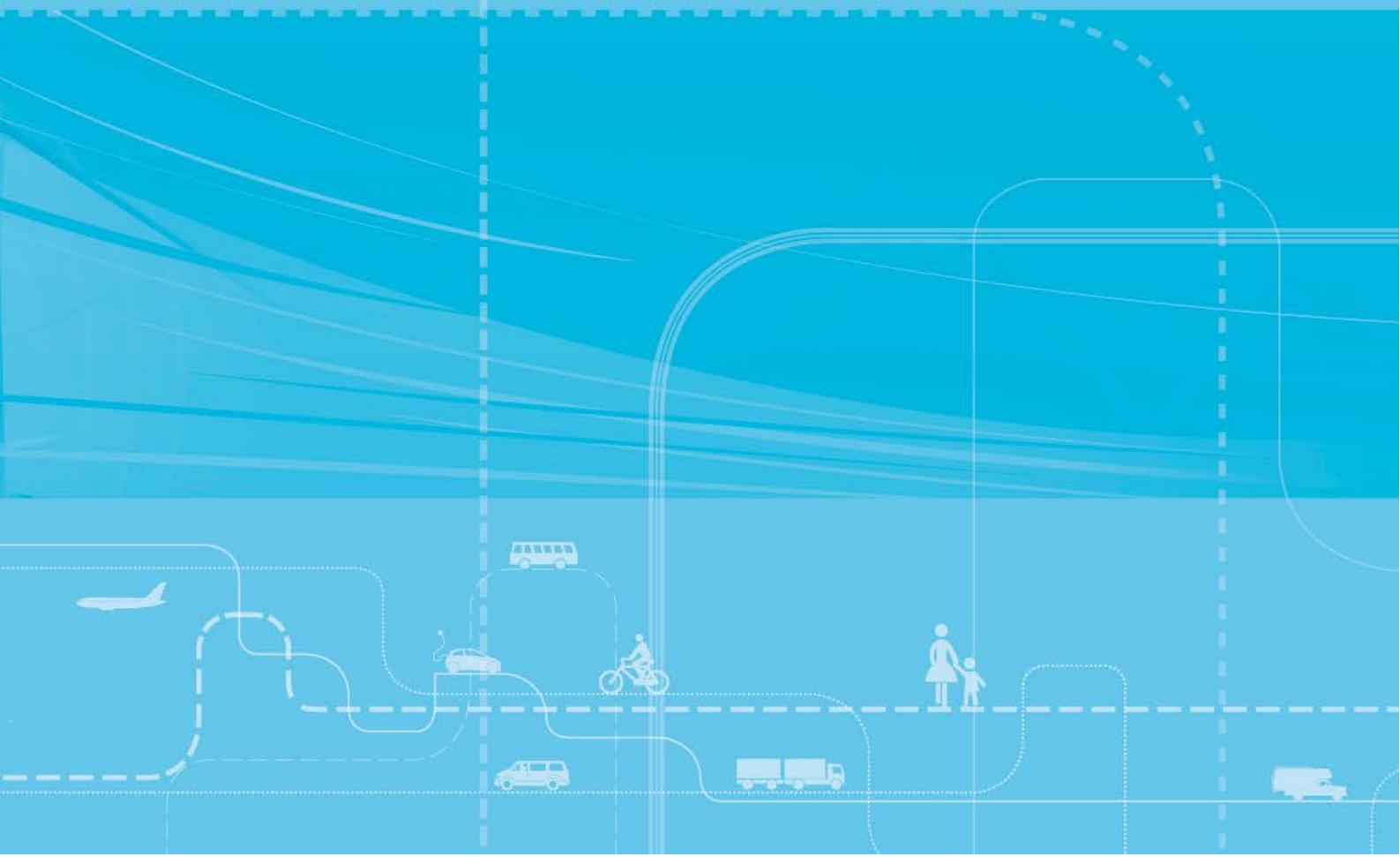


Kollektivtransport for personer med nedsatt funksjonsevne – erfaringer fra ikke-brukere



Kollektivtransport for personer med nedsatt funksjonsevne – erfaringer fra ikke-brukere

Kjersti Visnes Øksenholt
Jørgen Aarhaug

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.

ISSN 0808-1190

ISBN 978-82-480-1662-5 Papirversjon

ISBN 978-82-480-1658-8 Elektronisk versjon

Oslo, september 2015

Tittel: Kollektivtransport for personer med nedsatt funksjonsevne – erfaringer fra ikke-brukere

Forfattere: Kjersti Visnes Øksenholt
Jørgen Aarhaug

Dato: 09.2015

TØI rapport: 1433/2015

Sider 29

ISBN Papir: 978-82-480-1662-5

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1658-8

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: DELTA-senteret

Prosjekt: 4097 - Kunnskapsinnhenting om barrierer for deltagelse i kollektivreiser

Prosjektleder: Kjersti Visnes Øksenholt

Kvalitetsansvarlig: Aud Tennøy

Emneord: Barrierer
Funksjonsnedsettelse
Ikke-brukere
Kollektivtrafikk
Universell utforming

Title: Public transport for people with disabilities - non-users' experiences

Author(s): Kjersti Visnes Øksenholt
Jørgen Aarhaug

Date: 09.2015

TØI report: 1433/2015

Pages 29

ISBN Paper: 978-82-480-1662-5

ISBN Electronic: 978-82-480-1658-8

ISSN 0808-1190

Financed by: The Delta Centre

Project: 4097 - Kunnskapsinnhenting om barrierer for deltagelse i kollektivreiser

Project manager: Kjersti Visnes Øksenholt

Quality manager: Aud Tennøy

Key words: Barriers
Impairment
Non-users
Public transport
Universal design

Sammendrag:

Rapporten presenterer en studie blant personer med nedsatt funksjonsevne som i hovedsak unngår å reise kollektivt. Det er gjennomført dybdeintervjuer og følgestudier. Våre funn indikerer at usikkerhet når det gjelder kollektivreisen og forventninger om at de vil møte på problemer underveis, er viktige barrierer mot å reise kollektivt. For mange er summen av utfordringer, reelle eller forventede, som gjør at de velger å ikke reise kollektivt. Våre funn indikerer også at bruk av 'travel buddy' kan være et mulig tiltak for å få ikke-brukere til å reise kollektivt oftere, og at et slikt tilbud kan bidra til å synliggjøre den faktiske tilgjengeligheten i kollektivsystemet.

Summary:

This report presents a study of people with disabilities, who avoid using public transport. In-depth interviews and participatory travel observations were conducted. Our findings indicate that uncertainty regarding the public transport journey and that they expect to encounter problems along the way, are important barriers to using public transport. For many, it is the sum of problems, real or expected, that makes them choose not to travel by public transport. Our findings also indicate that the use of 'travel buddy' may be a possible measure to get non-users to use public transport more often, and that this could be a way to highlight the accessibility of the public transport system to non-users.

Language of report: Norwegian

Forord

Universell utforming er høyt på dagsorden i Norge. Det er et mål at samfunnet skal utformes på en måte som gjør at infrastrukturen kan benyttes uavhengig av personers funksjonsnivå. På tross av flere år med fokus på universell utforming i kollektivtransporten, ser det likevel ut til at man ikke har lykkes med å få flere med nedsatte funksjonsevner til å reise kollektivt.

På bakgrunn av dette presenterer denne rapporten funn fra en studie blant personer med nedsatt funksjonsevne som i hovedsak unngår å reise kollektivt. Det er gjennomført dybdeintervjuer og følgestudier. Denne rapporten bygger på TØI-rapport 1381/2014 - *Kollektivtransport for alle - hva vet vi om de som faller utenfor?*, hvor det ble gjennomført en litteraturgjennomgang med samme tema. Denne rapporten står på egne ben, men kan med fordel sees i sammenheng med den forrige rapporten.

Arbeidet med begge rapportene er gjennomført på oppdrag for Deltasenteret.

Kontaktpersoner ved Deltasenteret har vært Egil Torodd Andersen og Anders Eriksen.

Arbeidet i denne rapporten er gjennomført av forsker Kjersti Visnes Øksenholt og seniorforsker Jørgen Aarhaug. Prosjektleder har vært Kjersti Visnes Øksenholt. Forskningsleder Aud Tennøy har kvalitetssikret arbeidet.

Vi takker oppdragsgiver for et spennende prosjekt, og et godt samarbeid.

Oslo, 15 september 2015
Transportøkonomisk institutt

Gunnar Lindberg
direktør

Frode Longva
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

1	Innledning	1
2	Antagelser	3
3	Metode og gjennomføring	5
3.1	Avgrensning	5
3.2	Rekruttering.....	5
3.3	Deltagere.....	6
3.4	Intervjuer	8
3.5	Følgestudier.....	8
3.6	Anonymitet.....	9
3.7	Begrensninger.....	9
4	Informantenes utfordringer og forslag til tiltak	10
4.1	Fysiske og psykiske restriksjoner.....	10
4.2	Alternative transportmåter.....	11
4.3	Spesielle utfordringer	11
4.3.1	Til/fra holdeplass og stasjon.....	11
4.3.2	På/av transportmiddelet.....	12
4.3.3	Om bord på transportmiddelet.....	13
4.3.4	Informasjon.....	14
4.3.5	Billettering	15
4.3.6	Annet.....	16
4.3.7	Avsluttende diskusjon	16
4.4	Forventninger og usikkerhet.....	17
4.5	Informantenes forslag til tiltak	18
4.5.1	Til/fra holdeplass og stasjon.....	18
4.5.2	På/av transportmiddelet.....	18
4.5.3	Om bord på transportmiddelet.....	19
4.5.4	Informasjon.....	19
4.5.5	Billettering	20
4.5.6	Annet.....	20
4.5.7	Flere etterspør tiltak som allerede finnes	21
4.6	Påvirkning på hverdagen	21
4.7	Funn fra følgestudier.....	22
5	Oppsummerende diskusjon	24
5.1	Antagelser	24
5.2	Forskningsspørsmål	25
5.3	Ulike utfordringer ut ifra ulik alder?	26
5.4	Universell utforming for alle?	26
	Referanser	28
	Vedlegg 1: Intervjuguide	29

Sammendrag:

Kollektivtransport for personer med nedsatt funksjonsevne – erfaringer fra ikke-brukere

TØI rapport 1433/2015

Forfattere: Kjersti Visnes Øksenholt og Jørgen Aarhaug

Oslo 2015, 29 sider

På oppdrag for Deltasenteret har vi gjennomført en studie blant personer med nedsatt funksjonsevne som i hovedsak unngår å reise kollektivt. Våre funn indikerer at usikkerhet knyttet til kollektivreisen og forventninger om at de vil møte på problemer underveis, er viktige barrierer mot å reise kollektivt. For mange er summen av utfordringer, reelle eller forventede, som gjør at de velger å ikke reise kollektivt. Våre funn indikerer også at bruk av 'travel buddy' kan være et mulig tiltak for å få ikke-brukere til å reise kollektivt oftere, og at et slikt tilbud kan bidra til å synliggjøre den faktiske tilgjengeligheten i kollektivsystemet. Avslutningsvis setter vi også spørsmålsteget ved om universell utforming skal være et mål som skal være en løsning for alle, eller om man også bør vurdere mer individuelt tilpassede løsninger som kan bidra til å øke individets frihetsfølelse, deltagelse i arbeidslivet og verdiskapningen i samfunnet blant de som ikke har fysiske og/eller psykiske forutsetninger for å reise kollektivt.

Det er et mål at samfunnet skal utformes på en måte som gjør at infrastrukturen kan benyttes av alle, uavhengig av personers funksjonsnivå. På tross av flere år med fokus på universell utforming i kollektivtransporten ser det fortsatt ut til å være mange med nedsatt funksjonsevne som av ulike grunner velger å ikke reise kollektivt.

Denne rapporten skal bidra til å frembringe bedre kunnskap om ikke-brukere med funksjonsnedsettelse, det vil si de som av ulike årsaker ikke benytter seg av kollektivtilbudet. Denne rapporten bygger videre på en litteraturgjennomgang (Øksenholt, Fearnley og Aarhaug 2014) om samme tema. Prosjektet er finansiert av Deltasenteret.

Forskningsspørsmålet er:

«Hva er grunnen til at personer med nedsatte funksjonsevner unngår å reise kollektivt, og finnes det tiltak som kan bedre situasjonen?»

Antagelser

Basert på en tidligere gjennomført litteraturgjennomgang (Øksenholt mfl. 2014) tok vi utgangspunkt i fem antagelser om hvorfor personer med nedsatt funksjonsevne unngår å reise kollektivt. Dette ble undersøkt ved hjelp av intervjuer og følgestudier.

Forventninger og usikkerhet fører til at ikke-brukerne sjeldent eller aldri reiser kollektivt.

Våre funn indikerer at vår antagelse kan være riktig. Manglende informasjon, manglende kjennskap til systemet, manglende tillit til transportsystemet som helhet, og manglende selvtilit og forventninger om problemer hos brukerne skaper usikkerhet og fungerer som barrierer mot å reise kollektivt. Disse funnene er i tråd

både med funnene i litteraturgjennomgangen til Øksenholt mfl. (2014) og til Asplund mfl. (2012), som fant at både fysiske restriksjoner og usikkerhet var barrierer som gjorde at personer med nedsatte funksjonsevner velger å ikke reise kollektivt.

De utløsende utfordringen som gjør at ikke-brukerne avstår fra å reise kollektivt, er ulike de utfordringene brukerne opplever.

Våre funn indikerer at noen utfordringene for brukere og ikke-brukere er like, mens andre utfordringer er ulike. For ikke-brukere ser det ut til at 'alle utfordringene til sammen' gjerne gjør at de avstår fra å reise kollektivt. Våre funn kan videre tyde på at personlige karakteristika (hvor 'tøff' man er mentalt, om man er generelt positiv eller negativt innstilt til utfordringer generelt og kollektivtrafikk spesielt, mv.) påvirker hvorvidt man reiser kollektivt eller ikke. Dette er et spørsmål vi ikke kan besvare i denne studien. Denne studien har kun inkludert ikke-brukerne, og vi har derfor ikke en gruppe brukere å sammenligne med.

Manglende kunnskap hos og hjelp fra førere og personal er en betydelig barriere for ikke-brukerne. Flere av våre informanter opplever problemstillinger knyttet til dette. Positive opplevelser med hyggelige og hjelpsomme sjåfører går dessverre lettere i glemmeboken enn de mindre gode opplevelsene. Det er tydelig at dette er et viktig aspekt, men vi finner ikke noe som indikerer at dette er den utløsende barrieren for ikke-bruk.

Bruk av 'travel buddy' kan øke bruken av kollektivtransport blant ikke-brukerne.

I følgestudiene vi gjennomførte hadde vi flere positive opplevelser, hvor informantene etterpå sier at de vil prøve å reise kollektivt igjen. Men vi hadde også en negativ opplevelse, hvor informanten dessverre fikk bekreftet alle sine fordommer mot å reise kollektivt. Det kan se ut til at bruk av 'travel buddy' kan være et tiltak for å få ikke-brukere til å reise kollektivt oftere. Et slikt tilbud kan også være en måte å synliggjøre den faktiske tilgjengeligheten i kollektivsystemet på. Et viktig avklarings spørsmål er hvem som skal ha ansvar for å opprette og drifte et slikt tilbud.

Enkelte reiser ikke kollektivt fordi de har alternativer som fungerer bedre for dem i hverdagen.

Våre studier indikerer at det er slik for enkelte. Av dem vi har intervjuet er det noen som har innvilget arbeids-TT fordi de blir slitne av å reise kollektivt, og ikke ville vært i stand til å arbeide uten dette tilbudet. Andre reiser ikke kollektivt fordi de har tilpasset bil, som også fungerer bra. På den andre siden har vi intervjuet personer som ikke kan reise kollektivt, men som ikke får et tilbud som er godt nok til at de kunne vært i jobb uten all transporthjelpen de får fra nærmeste familie.

Hva er grunnen til at personer med nedsatte funksjonsevner unngår å reise kollektivt?

Mange av våre informanter opplever usikkerhet når det gjelder kollektivreisen og forventer å møte på problemer underveis. Dette er basert på tidligere negative erfaringer, men også på en generell usikkerhet knyttet til kollektivsystemet og tilbudet. For mange er summen av utfordringer, reelle eller forventede, som gjør at de velger å ikke reise kollektivt. Dette kan være problemer med billett kjøp, manglende hjelp fra sjåfører, problemer med å komme seg om bord, og lite eller manglende informasjon. Disse utfordringene er basert på reelle opplevelser, men også på forestillinger om hva som vil skje når man reiser kollektivt. Noen få av våre informanter identifiserer tydelig utløsende faktorer (problemer med billettering, problemer med ombordstigning, mv.). Våre funn er ikke generaliserbare, men ser ut til å støtte opp under enkelte av funnene i Øksenholt mfl. (2014), hvor man fant at

usikkerhet og forventninger om problemer antas å være en betydelig barriere for ikke-brukere med nedsatte funksjonsevner.

Finnes det tiltak som kan bedre situasjonen?

Informantene peker på flere tiltak som kan øke deres bruk av kollektivtransport, slik som økt kompetanse og bedre kursing av førere, bedre systemer for informasjon og billettering for alle type brukere, høyere sanntidsannonsering om bord, muligheter for å varsle sjåfører om personer med behov for ekstra hjelp, mv. Det er spesielt interessant at enkelte etterspør tiltak som allerede finnes. Dette forteller oss at informasjonsarbeidet ut mot gruppen ikke-brukere med ulike type funksjonsnedsettelse ikke fungerer godt nok.

Hvordan påvirkes hverdagen til dem som unngår å reise kollektivt?

De som har tilgang til alternative transportløsninger (slik som tilpasset bil) opplever ikke redusert frihetsfølelse, mens de som ikke har slike tilbud opplever at det legger en demper på deres frihetsfølelse at de ikke kan, vil eller tør å reise kollektivt når og hvor de vil. Det er et spørsmål om denne frihetsfølelsen er knyttet til muligheten til å reise kollektivt, eller til at de ikke får tilbudet de selv mener de har krav på. Mange påpeker at de opplever spesielt TT-tilbudet som mangelfullt, og at det ikke er tilpasset behovene de har. Det er derfor et betimelig spørsmål om man skal jobbe for å ytterligere øke andelen som reiser kollektivt, eller om man skal fokusere arbeidet mot å øke andelen som reiser kollektivt blant de som har fysiske og/eller psykiske forutsetninger for dette. Man bør kanskje vurdere bedre og mer individuelt tilpassede løsninger for dem som faller utenfor denne gruppen. Dette fordrer at man gjennomfører individuelle avveininger, som i større grad tar hensyn til hver enkelt sitt behov.

1 Innledning

Det er et mål at samfunnet skal utformes på en måte som gjør at infrastrukturen kan benyttes av alle, uavhengig av personers funksjonsnivå (Barne- og likestillingsdepartementet 2009). På tross av flere år med fokus på universell utforming i kollektivtransporten ser det fortsatt ut til å være mange med nedsatt funksjonsevne som av ulike grunner velger å ikke reise kollektivt.

Denne rapporten har sitt utspring i funnene fra litteraturstudien *Kollektivtransport for alle - hva vet vi om de som faller utenfor?* av Øksenholt, Fearnley og Aarhaug (2014), hvor forskningsspørsmålet var 'Hvorfor reiser ikke *ikke-brukerne* med kollektivtransport?'. Litteraturgjennomgangen ble laget med bakgrunn i at Deltasenteret ønsket oversikt over hvilken kunnskap man har om hvorfor mange med nedsatte funksjonsevner velger å ikke reise kollektivt, til tross for stadig arbeid med tilrettelegging og universell utforming. Norsk og internasjonal litteratur ble gjennomgått. Litteraturgjennomgangen viste at det er gjennomført få studier som direkte undersøker hvorfor ikke-brukere med nedsatte funksjonsevner velger å ikke reise kollektivt. Et av funnene i rapporten var at det var ingen norske studier som fokuserte på ikke-brukere med funksjonsnedsettelse, og hva som kan gjøres for å bedre situasjonen. Funnene fra den internasjonale litteraturen forsterker oppfattelsen av manglende kunnskap på dette området. Det ble kun funnet én studie som spesifikt fokuserte på ikke-brukere (Asplund mfl. 2012)¹, samt noen få studier som inkluderte data om ikke-brukere i datamateriale sammen med brukere. Denne studien konkluderer med at fysiske utfordringer eller forventninger om ulike problemer på reisen gjør at mange enten ikke kan reise eller velger å ikke reise kollektivt, og at de samme personene gjerne overestimerer utfordringene de vil møte.

Etter å ha gjennomført litteraturgjennomgangen, fremkom det noen klare forskningsbehov. Det tydeligste funnet var at det trengs bedre kunnskap om ikke-brukerne, det vil si de som av ulike årsaker ikke benytter seg av kollektivtilbudet. I dagens studier av reisevaner og bruk av kollektivtransport faller ikke-brukerne utenfor, og i de studier hvor de blir inkludert får man ikke frem deres spesifikke behov og utfordringer. Dette kan være behov og utfordringer som er ulikt de behov og utfordringer personer med funksjonsnedsettelse som reiser kollektivt har. En studie som fokuserer på ikke-brukerne må få tak i dem som *sjeldent eller aldri* reiser kollektivt. Et viktig mål vil være å identifisere spesifikke barrierer som er utløsende for at reisen ikke gjennomføres kollektivt, samt å undersøke hvorvidt denne gruppen ikke reiser kollektivt fordi de har alternative transportmidler de foretrekker. Med dette som hovedfokus kan studien også få frem eventuelle *forslag til tiltak og løsninger*, som er en annen mangelvare som ble påpekt i litteraturgjennomgangen. Tiltakene vi identifiserer kan forhåpentligvis også bidra til en bedre reise for dem med midlertidige funksjonsnedsettelse (krykker, rullestol, barnevogn, stor og tung bagasje, mv.), samt eldre med ustø gange og redusert syn.

¹ Studien undersøker bruk av kollektivtransport blant slagpasienter som har fått varige funksjonsnedsettelse som følge av slaget.

På bakgrunn av dette ønsker vi svar på forskningsspørsmålet:

«Hva er grunnen til at personer med nedsatte funksjonsevner unngår å reise kollektivt, og finnes det tiltak som kan bedre situasjonen?»

Vi påpeker at vi denne rapporten kun snakker om *personer med nedsatte funksjonsevner*, med mindre noe annet spesifiseres.

I kapittel 2 gir vi en kort innføring i det teoretiske rammeverket, og trekker frem noen antagelsen vi ønsker å undersøke. Kapittel 3 omhandler metode, rekruttering, anonymisering og gjennomføring, mens kapittel 4 viser funn fra intervjuer og følgestudier. I kapittel 5 diskuteres antagelsene, og forskningsspørsmålet besvares.

2 Antagelser

Basert på funnene i Øksenholt mfl. (2014) har vi utviklet fem antagelser som vi i denne studien vil undersøke ved hjelp av intervjuer og følgestudier med personer med nedsatte funksjonsevner som sjeldent eller aldri reiser kollektivt.

I den norske litteraturen ble det i enkelte studier antydning at forventninger og usikkerhet var en barriere mot å reise kollektivt. Den internasjonale litteraturen bekreftet dette. Øksenholt mfl. (2014) fant blant annet at manglende informasjon, manglende kjennskap til systemet, manglende tillit til transportsystemet som helhet, og manglende selvtillit og forventninger om problemer hos brukerne skaper usikkerhet og fungerer som barrierer mot å reise kollektivt. Hvorvidt disse barrierene er avgjørende for om ikke-brukere ikke reiser kollektivt ble det ikke funnet et entydig svar på. I den eneste studien som undersøkte hvorfor ikke-brukere ikke reiser kollektivt (Asplund mfl. 2012), ble barrierer knyttet til forventninger og usikkerhet funnet å være avgjørende for mange.

Den første antagelsen er dermed: *Forventninger og usikkerhet fører til at ikke-brukerne sjeldent eller aldri reiser kollektivt.*

Det påpekes i Øksenholt mfl. (2014) at brukernes utfordringer sannsynligvis vil være ulike ikke-brukernes utfordringer og hindringer, og at studier som baserer sine funn på de med funksjonsnedsettelse som reiser kollektivt forteller lite om hva som fører til at ikke-brukere ikke reiser kollektivt. Det kan se ut til at de som velger å ikke reise kollektivt vektlegger andre ting enn de som reiser. AECOM (2009) viser til en studie av Laird og Whelan (2007)², som finner at ikke-brukerne legger større vekt på alle aspektene ved reisen enn brukere. Flere studier viser også at brukere og ikke-brukere vektlegger ulike aspekter ved reisen (McDonnell mfl. 2007, AECOM 2009, dell’Olio mfl. 2011).

Den andre antagelsen er dermed: *De utløsende utfordringen som gjør at ikke-brukerne avstår fra å reise kollektivt, er ulik de utfordringene brukerne opplever.*

Ifølge Øksenholt mfl. (2014) har ikke ansatte og sjåfører god nok forståelse for utfordringene de med funksjonsnedsettelse har, og det etterspørres bedre opplæring av personal (Aarhaug og Elvebakk 2012, Lodden 2001, DPTAC 2002). Det ble også funnet at personer som har hatt positive opplevelser og fått god hjelp fra førere og personal tidligere, gjerne er tryggere på reise kollektivt på egenhånd (DfT 2008).

Den tredje antagelsen er dermed: *Manglende kunnskap hos og hjelp fra førere og personal er en betydelig barriere for ikke-brukerne.*

Øksenholt, mfl. (2014) fant at en ‘travel buddy’ som både fungerer som en ledsager og som kan bidra med læring og bedre forståelse av kollektivtransportsystemet, kan være et godt tiltak for å øke bruken av kollektivtransport. Ifølge Department for Transport (DfT 2008) vil opplæring og trening i bruk av kollektivtransport være et godt tiltak for å få flere med funksjonsnedsettelse til å reise kollektivt. Denne

² Som vi ikke har fått tak i.

treningen bør både være selvtillitsøkende og praktisk. Colledge mfl. (1997) fant at 63 % av respondentene i hans studie (55 synshemmede i California) mente at opplæringstrening og ledsagere på de første turene på en ny reisevei, ville hjelpe dem i å bli trygge nok til å etterhvert kunne gjennomføre reise alene.

Den fjerde antagelsen er dermed: *Bruk av 'travel buddy' kan øke bruken av kollektivtransport blant ikke-brukerne.*

I tillegg til dette vil vi legge til en antagelsen, som vi tror kan være relevant å undersøke ut. I Norge er det mange som har tilpassede transportmidler og ordninger basert på sin funksjonsnedsettelse. Bevegelseshemmede får gjerne tilpasset bil, mange har et visst antall TT-turer, noen synshemmede får innvilget arbeids-TT, mv. Dette er løsninger som skal hjelpe disse individene i å få deres hverdag til å fungere. Enkelte velger kanskje heller disse alternativene fremfor kollektivtransport, eller de har fått disse tilbudene fordi kollektivtransporten av ulike grunner ikke er et alternativ for dem.

Den femte antagelsen er dermed: *Enkelte reiser ikke kollektivt fordi de har andre alternativer som fungerer bedre for dem i hverdagen.*

3 Metode og gjennomføring

Vi gjennomførte *dybdeintervjuer* med personer med *nedsatt syn* eller *nedsatt bevegelse*, samt enkelte med andre type funksjonsnedsettelse. Vi gjennomførte også *følgestudier* med de informantene som var villige til dette.

3.1 Avgrensning

Studien ble opprinnelig avgrenset til å omhandle *svaksynte* og *personer med nedsatt bevegelse* som er *bosatt i eller nær Oslo*. I litteraturgjennomgangen fant vi at det er de med denne type funksjonsnedsettelse som gjerne har størst utfordringer med å reise kollektivt. Vi har likevel inkludert personer med andre type funksjonsnedsettelse som er relevante, da dette kan bidra med interessante vinklinger og nye innspill til studien vår. De fleste informantene er likevel personer som har nedsatt bevegelse eller nedsatt syn i ulik grad.

Vi valgte å fokusere på personer som er bosatt i eller nær Oslo fordi dette byområdet er nært og kollektivtilbudet er bra. Avgrensningen ble gjort for å unngå å rekruttere personer som unnlot å reise kollektivt fordi kollektivtilbudet ikke var tilstrekkelig utbygd. Dette er sannsynligvis en stor og utløsende faktor i store deler av landet, særlig i grisevåkstrøk. Der gjennomføres svært lave andeler av de daglige reisene, av befolkningen som helhet, kollektivt. Kollektivtilbudet i Oslo-området er også generelt godt tilrettelagt for personer med funksjonsnedsettelse, og problemer knyttet til andre variabler vil komme tydeligere frem når infrastrukturen i større grad er tilrettelagt. Vi mener at dette gjør at vårt undersøkelsesopplegg går ett steg videre i å forklare hvilke faktorer som gjør at mange med nedsatte funksjonsevner unngår å reise kollektivt.

Det blir også ansett som positivt at det i Oslo er enklere for de aktuelle forskerne å være 'reisekamerater' som hjelper til med reiseplanlegging, ettersom de er kjent med kollektivtransporttilbudet og -systemet, men dette var ikke avgjørende for avgrensningen som ble gjort.

3.2 Rekruttering

Det vil ofte være en utfordring å rekruttere blant en spesifikk gruppe mennesker. For å få tak i *personer med funksjonsnedsettelse som sjelden eller aldri reiser kollektivt og som er bosatt i Oslo-området*, kontaktet vi aktuelle organisasjoner og råd, og vi benyttet oss av andre rekrutteringsarenaer.

Vi tok kontakt med interesseorganisasjonene Norges Handikapforbund og Norges Blindforbund, som videreformidlet vår henvendelse til de medlemmene de mente kunne være aktuelle. Norges Blindforbund har også en radiosending, som både blir sendt live og som blir sendt ut til alle medlemmer av organisasjonen. Det ble laget en sak med et intervju med prosjektleder, som informerte om prosjektet, hvilke

personer vi ønsket å få kontakt med, formålet med prosjektet og hvorfor dette er viktig.

Vi tok kontakt med 'Rådet for funksjonshemmede' i Oslo kommune, som informerte om prosjektet vårt på sin Facebook-side. Det ble også lagt ut et infoskriv om prosjektet på et allmøte med representanter fra de ulike bydelsrådene, som de kunne ta med seg tilbake til aktuelle informanter i sine bydeler.

Vi laget en nyhetssak om prosjektet som ble lagt på TØIs hjemmeside, samt at vi la ut info på både Facebook og Twitter. På bakgrunn av nyhetssaken laget Vegdirektoratet en internsak som ble publisert på deres intranettsider, med oppfordring til de ansatte om å kontakte prosjektmedarbeiderne hvis de visste om noen som kunne tenke seg å delta i studien.

Vi skrev også en sak basert på Øksenholt mfl. (2014) i tidsskriftet 'Samferdsel'. Her ble det skrevet inn en liten notis om prosjektet, med oppfordring til aktuelle informanter om å ta kontakt (Øksenholt og Aarhaug, 2015).

Avslutningsvis tok vi kontakt med Romerike HMS³ for å rekruttere ytterligere personer de kjente til som hadde nedsatt funksjonsevne og som var i arbeid.

3.3 Deltagere

Vi intervjuet 14 personer med ulike former for og grader av funksjonsnedsettelse (tabell 1). Noen av informantene har flere typer nedsettelse. Syv kan karakteriseres som synshemmede, seks har nedsatt bevegelse, én har nedsatt hørsel, to har nedsatt balanse, to har nedsatt armfunksjon og to har ulike former for psykiske nedsettelse. Det er også forskjeller på hvorvidt informantene er født med eller har fått funksjonsnedsettelsen senere i livet, og hvor lenge de har levd med den. Informantene er anonymisert.

Det er gjennomført seks følgestudier. Grunnen til det lave antallet er at noen ikke ønsket eller kunne gjennomføre en følgestudie med oss, mens andre en sjelden gang reiste kollektivt og dermed kunne relatere utfordringer direkte til kollektivreisen.

³ Helse, Miljø og Sikkerhet

Tabell 1: Anonymiserte informanter, med type funksjonsnedsettelse. De vi har gjennomført en følgestudie med er bakket av.

Alias	Type funksjonsnedsettelse		Følgestudie?
Jan	Armfunksjon, balanse	Nedsatt armfunksjon og påfølgende restlammelse, samt dårlig balanseevne	
Inger	Bevegelse	Redusert bevegelse. Lammelser i én side etter hjerneblødning	√
Anne	Balanse, armfunksjon	Noe nedsatt mobilitet grunnet slag, nedsatt balanse og nedsatt talehastighet. Har kun mulighet til å ta seg for med én arm	√
Per	Syn	Sterkt svaksynt hele livet	
Kari	Bevegelse	Rullestolbruker, blind siste 20 årene, avhengig av ledsager for reiser utenfor hjemmet – utfordringene hun møter samsvarer i hovedsak med bevegelsehemmede, da ledsager fungerer som 'øyne'	√
Marit	Syn, bevegelse	Nedsatt syn, noe nedsatt bevegelse (går med staver for støtte)	
Bjørn	Lett PU, bevegelse	Lett Psykisk Utviklingshemming, noe bevegelsehemmet på grunn av CP (Cerebral Parese)	
Ole	Bevegelse	Rullestolbruker.	
Knud	Syn, hørsel	Blind på ett øye, og bruker høreapparat, han har også en mild kromosomfeil (men bare noe redusert kognitivt, litt sen utvikling).	√
Ingrid	Syn	Blind, har førerhund	√
Liv	Bevegelse	Benytter rullestol som avlasting	
Lars	Bevegelse	Rullestolbruker	√
Eva	Syn	Nedsatt syn som følge av slag	
Kjell	Syn	Blind	

Majoriteten av de vi har intervjuet er fra 50 år og oppover⁴. Aldersfordelingen på respondentene viser at kun tre er i alderen 20 - 30 år, mens to er 50 år, to er 60 år, tre er 65 år og fire er 70 år. Det kan være mange grunner til dette. Man kan tenke seg at de som er født med eller får funksjonsnedsettelse i ung alder i større grad klarer seg selv og reiser kollektivt, og dermed ikke faller inn under fokusgruppen vår. Flere av dem vi intervjuet som var eldre var likevel personer som hadde levd med funksjonsnedsettelsen lenge eller hele livet. Det kan dermed også være at personer fra 50 år og oppover generelt er mer positivt innstilt til å delta i slike studier.

Av dem vi har intervjuet bor syv i Oslo kommune, mens fem stykker bor i Akershus og to i Stor-Oslo for øvrig. Med Stor-Oslo mener vi områder utenfor Oslo og Akershus. Disse to respondentene er likevel forholdsvis godt kjent med Oslo, og reiser dit med ujevne mellomrom.

⁴ Alderen til respondentene er rundet av til nærmeste hele 5 år for å vanskeliggjøre identifisering.

3.4 Intervjuer

Vi valgte å gjennomføre dybdeintervjuer for å få bedre innsikt i hvilke utfordringer og muligheter informantene opplever. Vi ønsket vi å få ta del i informantenes egne opplevelser og tanker angående kollektivreisen, uten at de fikk sine synspunkter forhåndsdefinerte inn i ulike kategorier (slik som gjerne er tilfellet i spørreundersøkelser). Dette gir helt andre muligheter til å identifisere utløsende barrierer i reisekjeden, samt hvilke behov vedkommende ikke får dekket i dagens situasjon.

Møtene med informantene hadde følgende struktur; vi startet med et semistrukturert dybdeintervju hvor vi søkte å forstå informantenes situasjon og reisebehov. Aktuelle spørsmål var:

- Hvilke reiser gjennomfører de, og på hvilken måte reiser de?
- Er det noen reiser de gjerne skulle tatt, men som de ikke gjennomfører?
- Hvorfor blir ikke disse reisene gjennomført?

Vi gikk deretter videre med en kartlegging av informantenes begrunnelse for valg av transportmiddel. Etter dette gjennomførte vi en følgestudie, der dette var aktuelt. Etter følgestudien gjennomførte vi en "debrief", hvor vi gjennomgikk momenter i følgestudien. Metoden var valgt for å ikke legge begrensninger på hvilke innspill som de kunne komme med. Målet var å få fram flest mulig ulike momenter for valg av transportmiddel, og da særlig hvorfor en velger bort kollektivtransport.

3.5 Følgestudier

Gjennomføring av følgestudier kan gi godt innsyn i hvordan informantene opplever kollektivreisen. Følgestudier fører til at vi får bedre innsikt i utfordringer, problemer og muligheter som informantene opplever underveis. For personer som sjelden eller aldri reiser kollektivt vil det kunne oppfattes som en betryggelse å ha med reisefølge. Dette kan bidra til at de klarer å se mer nyansert på reisen etter hvert som den gjennomføres. Videre kan dette fungere som en test av antagelsen om at en reisekamerat kan øke bruken av kollektivtransport blant dagens ikke-brukere.

Gjennomføring av følgestudier var ønsket, men det ble ikke satt som et krav for å være deltager i studien. Når vi intervjuer personer som i all hovedsak unngår å reise kollektivt, kan det være kontraproduktivt å sette krav om at deltagerne må gjennomføre en kollektivreise med oss. Dette kan føre til to ting. For det første kan det være at aktuelle informanter ikke vil være med i studien hvis kollektivreise er et krav. For det andre kan det være at de som likevel velger å delta ikke er fullt ut representative for ikke-brukerne for øvrig. Det kan være at de som velger å delta til tross for krav om følgestudie eksempelvis er mentalt tøffere enn de som ikke vil delta. Dette er variabler vi ikke har kontroll over. For å minimere risikoen for feilaktige resultater valgte vi derfor å opplyse om at vi ønsket å gjennomføre en følgestudie *med de informantene som føler seg komfortable med det*. Vi informerte videre om at for oss var dybdeintervjuet det viktigste, og at det var fullstendig opp til hver enkelt om de ønsket å gjennomføre kollektivreisen eller ikke. Vi håper at vi på den måten fikk tak i et mer variert utvalg av ikke-brukere.

Hvis informanten ønsket å delta i en følgestudie med oss tok vi utgangspunkt i en reise de enten ønsket å gjennomføre, eller en reise de i dag gjennomfører på annen

måte. Vi satte oss ned med dem, planla reisen og reiseveien, og fulgte dem på reiseveien. Informanten ble oppfordret til å fortelle og forklare hvordan ulike elementer virket positivt eller negativt inn på reisen underveis. Dette førte til at vi bedre så de ulike utfordringene etter hvert som de oppstod. Avslutningsvis gjennomførte vi et nytt intervju, hvor vi spurte om hvordan de syntes reisen fungerte, om det var enkelte hindringer/barrierer som var utfordrende, og om de hadde forslag til tiltak som kan få dem til å reise oftere.

3.6 Anonymitet

Deltagerne i studien er anonymisert. Hver informant har fått et alias. Kjønn, hjemfylke og type funksjonsnedsettelse er reelt, men navnet er byttet ut. Dette fører til at det er en mulighet for gjenkjennelse av personer som har en spesiell type funksjonsnedsettelse. Dette er deltagerne informert om. De har også fått mulighet til å spesifisere underveis hvis det er enkelte ting de ikke ønsker skal knyttes til deres alias, eller om det er enkelte ting de sier i fortrolighet som de ikke ønsker skal nevnes i rapporten i det hele tatt. Dette er tatt hensyn til.

3.7 Begrensninger

Det er noe begrensninger ved følgestudiene vi har gjennomført, som leserne av denne rapporten bør være klar over.

For det første vet vi ikke om de som har deltatt er representative for ikke-brukere med nedsatte funksjonsevner. Vi har rekruttert personer med ulike typer funksjonsnedsettelser, og vi har intervjuet personer som ikke ville gjennomføre følgestudier. Selv om vi ikke kunne observere dem på reiseveien, har de likevel bidratt med nyttig innsikt og en bedre forståelse av deres utfordringer. Vi mener også at selv om de vi har gjennomført følgestudier med ikke skulle være representative for populasjonen som helhet, så har dette i) ikke vært et mål da dette er en kvalitativ studie, og ii) det har bidratt med nyttig kunnskap og erfaringer. Det kan likevel finnes andre aspekter ved ikke-brukere som vi ikke har klart å fange opp i vår studie.

For det andre er intervjuene og eventuelle følgestudier gjennomført i perioden april-juni. Dette har for det meste sikret godt vær, men har gjort at problemer knyttet til vintervedlikehold i mindre grad trer frem som en barriere mot kollektivreiser enn hva som sannsynligvis er tilfellet. Dette gjelder både i intervjuene, da det er vanskeligere å huske vintervedlikehold som et problem når det ikke er vinter, og i følgestudiene da det ikke hadde noen direkte påvirkning på reisen vår.

For det tredje ble de fleste følgestudiene gjennomført utenom rushtiden. Dette var det ulike grunner til. Flere informanter nevnte i intervjuene utfordringer knyttet direkte opp mot rushtidsproblematikk og at det er fullt på transportmiddelet som viktige barrierer, og flere unngikk å reise i rushtiden. Dette var derfor en kjent barriere for oss. Samtidig var det viktig for oss å kunne gjennomføre følgestudien på en tidseffektiv måte, og vi ønsket å unngå å bli stående og vente i lang tid på et transportmiddel hvor det var plass til oss ombord. At vi unngikk å reise i rushtiden bidro til at vi bedre fikk sjekket hvordan tilgjengeligheten til og på transportmidlene fungerte, uten å måtte ta hensyn til andre passasjerer. Vi fikk likevel ikke synliggjort forsinkelser og trengsel knyttet til rush som en barriere i følgestudiene.

4 Informantenes utfordringer og forslag til tiltak

Når vi gjennomførte intervjuene og følgestudiene, var det enkelte momenter som gikk igjen som viktige. Vi har strukturert dette kapittelet etter disse momentene: fysisk og psykiske restriksjoner; alternative transportmåter; spesielle utfordringer; forventninger og usikkerhet; informantenes forslag til tiltak; hvordan det påvirker hverdagen deres at de ikke reiser kollektivt; og, funn fra følgestudier.

For å virkelig gjøre informantenes opplevelser og utfordringer ved bruk av kollektivtransport for leserne av denne rapporten, har vi valgt å gjengi fortellingene i tredje person.

4.1 Fysiske og psykiske restriksjoner

Vi har intervjuet personer som har ulike typer og grader av funksjonsnedsettelse. For enkelte av dem er det, av ulike grunner, vanskelig eller umulig å reise kollektivt.

En person vi har intervjuet mangler armfunksjon. Uten armfunksjon kan han ikke ta seg for hvis han faller, og han har redusert balanse. I tillegg har han osteoporose⁵.

Hvis Jan reiser kollektivt, reiser han aldri alene. Han har alltid med seg noen, og helst to personer. For Jan kan det være regelrett farlig å reise kollektivt. Fordi han har dårlig balanseevne kan han fort miste balansen og falle (brå svinger, bråstans, bussen begynner å kjøre før han har satt seg, osv.). Han er avhengig av å få et sete som er vendt mot kjøreretningen, slik at ryggen automatisk 'tar imot' hvis det blir bråstopp. I tillegg må han forbli sittende til bussen har stanset helt opp før han reiser seg, og er avhengig av at bussen står helt stille frem til han har gått av. Det skal heller ikke mer til enn at det er litt mye mennesker på bussen og at noen skumper borti, før han faller. En enkelt busstur kan i realiteten ende med hjernerystelse eller i verste fall et nakkebrudd.

For Jan er vinteren også et problem, da han har dårlig blodsirkulasjon og kuldeintoleranse i armene. Han kan kun gå 50-60 meter i kuldegrader før det begynner å bli farlig. Det å komme seg til busstoppet er derfor et problem, og å vente på bussen ute i kulden er heller ikke ufarlig. Blåser det kaldt forkorter det tiden han kan oppholde seg ute betraktelig. Gangavstander opp mot 1 kilometer kan vinterstid føre til amputasjon av armene.

Bjørn er på sin side lett psykisk utviklingshemmet. Dette gjør at han har noen mentale utfordringer som gjør det vanskelig for han å reise kollektivt alene. For at han skal føle seg trygg, må alt være likt fra gang til gang, noe som er umulig. I tillegg mangler han stedsans og er veldig redd for hunder. Han kan eksempelvis gå rett ut i en trafikkert vei uten å tenke seg om, kun for å unngå en hund som går i bånd på fortauet.

⁵ Benskjørhet

Bjørn kan ikke reise alene. Å reise alene krever mye øvelse. Han må reise med ledsager i flere år før det sitter – hvis det noen gang kan sitte. For Bjørn vil det alltid være for mange usikkerheter knyttet til reiseveien som gjør at kollektivtransport ikke er et alternativ. Ting som manglende fortau å gå på, manglende stedsans og redsel for hunder er eksempelvis slikt som raskt gjør det utfordrende å komme seg til og fra holdeplass. Tilfeldige forandringer knyttet til kollektivreisen, slik som buss for bane, midlertidig omlegging av kjøretrassé eller 'feil rekkefølge' på togene i en byttesituasjon, er fiktive eksempler som raskt ødelegger reisen fullstendig. Han må ha faste ruter, for det er dette som er kjent og trygt. For Bjørn oppleves kollektivtransport som skremmende, utrygt og uforutsigbart.

Noen som ikke reiser kollektivt unngår altså dette fordi det av ulike fysiske eller psykiske grunner er umulig for dem.

4.2 Alternative transportmåter

Noen av de vi har intervjuet har andre alternative transportmåter som fungerer godt eller bedre for dem enn kollektivtransporten ville gjort. Noen har tilgang til vanlig bil, mens andre har spesialtilpasset bil. Noen benytter seg også av arbeids-TT (i Oslo).

Liv (bevegelse) klarer å kjøre vanlig bil, og benytter seg derfor av dette som hovedtransportmiddel.

Jan (nedsatt armfunksjon og balanse) har spesialtilpasset bil han kan kjøre uten å bruke armene.

Lars (bevegelse) har tilpasset bil som han bruker mye.

Ingrid (syn) reiser med arbeids-TT til jobb. Hun kunne i realiteten tatt T-bane og buss til jobben, men hun blir sliten av å reise kollektivt. Da er arbeids-TT enklere. Hun bruker mye energi på å reise, og tror ikke at hun hadde vært i jobb hvis ikke hun hadde hatt arbeids-TT.

Det ser altså ut til at de som har tilgang til alternative transportmåter synes dette er ordninger som fungerer godt, og som de ikke ville vært foruten. De som har tilgang til bil (tilpasset eller vanlig), bruker denne gjerne mye. Det nevnes også at det er bedre enn å reise kollektivt, fordi informantene føler seg trygge på at de i større grad kan klare seg selv uten å være avhengig av hjelp fra sjåfører eller medpassasjerer.

4.3 Spesielle utfordringer

Mange ulike utfordringer med kollektivtransportssystemet nevnes. Noen identifiserer én enkelt utløsende barriere som bakgrunnen for at de ikke reiser kollektivt, men for de aller fleste er det summen av flere barrierer som til sammen gjør det utfordrende å reise kollektivt.

4.3.1 Til/fra holdeplass og stasjon

Avstand til holdeplass har i tidligere studier blitt trukket frem som en av de største utfordringene blant dem som reiser kollektivt. Dette fremkom ikke i våre studier. Det var kun noen få av våre informanter som nevnte utfordringer med å komme seg til og fra stasjonen. Dette kan være fordi undersøkelsen er gjennomført i Oslo-området,

hvor gjennomsnittlig avstand til nærmeste holdeplass sannsynligvis er kortere enn i distriktene.

Ingrid (syn) forteller at ledsagertjenesten på Oslo S og på Bussterminalen er veldig begrenset. For henne hadde det vært praktisk å ta T-banen til Jernbanetorget de gangene hun skal ut på langtur. Problemet er at ledsagertjenesten ikke møter henne på T-banen, fordi denne ligger utenfor deres område. Hun reiser ikke ofte nok til at hun kan rutene til Oslo S og på Bussterminalen utenat. Det ender med at hun tar en TT-taxi.

Ifølge Ole (bevegelse) fungerer ikke heisen på mange T-banestasjoner, noe som gjør at man ikke kommer seg til og fra perrongen på enkelte stasjoner.

Flere av informantene trakk også fram at ledsagertjenesten på Gardermoen og andre flyplasser de kjente i Norge var god, og gav en trygghet som de savnet ved tilsvarende reiser med tog eller buss.

4.3.2 På/av transportmiddelet

Det å komme seg på og av transportmiddelet er en viktig utfordring for å gjennomføre en kollektivreise.

Kari (bevegelse) synes det å komme seg på og av transportmiddelet er den største utfordringen. Hun har opplevd å ikke få hjelp til å komme seg på og av buss, at hun ikke kommer seg av t-banen på riktig stopp grunnet for stor glippe, og at døren har lukket seg før ledsageren hennes kom seg av vognen. Dette er opplevelser som skaper usikkerhet når det gjelder å reise kollektivt.

Det er også vanskelig for synshemmede å komme seg på riktig buss, spesielt hvis ikke sjåføren er oppmerksom på den synshemmede, kjører frem til stoppunktet og annonserer rutenummer og destinasjon.

Ingrid (syn) påpeker at det er vanskelig å vite hvilken buss eller trikk som kommer når hun står på bussholdeplassen. Det er ikke annonsering, og hvis flere busser stopper er det vanskelig å få med seg om hennes buss står lenger bak i rekken. Hvis ikke sjåførene kjører frem til påstigningspunktet og annonserer hvilken buss det er, risikerer hun å ikke komme seg med.

Mange av informantene peker på manglende hjelp og forståelse fra sjåfør som et problem, og dette fremstår som en viktig utfordring.

Ole (bevegelse) mener at manglende hjelp fra sjåføren når rullestolbrukere skal om bord er et problem. Han mener også at det er et problem at bussjåfører ikke vil ha med to rullestolbrukere samtidig.

Kari (bevegelse) har opplevd at sjåføren ikke forsøkte å hjelpe henne på eller av, men at hun heldigvis fikk hjelp fra medpassasjerer til å bli løftet om bord (høygulvbuss). Det at bussjåføren overså henne fullstendig var en ekkel opplevelse.

Ingrid (syn) har opplevd at T-banen kjørte fra henne mens hun stod og lette etter knappen på døren. Hun har førerhund, og selv om førerhunden leder henne frem til døren, er det et problem at T-banedørene må åpnes ved å trykke på dørknappen. Den er det ikke alltid lett å finne. Føreren av T-banen åpnet ikke dørene for å hjelpe henne om bord, selv om hun mener han burde ha sett at hun stod der med førerhund da han kjørte inn på stasjonen (dette var en stasjon med kun én linje).

Et annet problem som nevnes av flere er avstand og glippe mellom perrong/holdplass og transportmiddel, spesielt på T-bane.

Ifølge Liv (bevegelse) er det ofte et problem med avstand mellom tog og perrong på T-banen. Hun mener det er en trygghet at man på tog har en heis som kan kompensere for høyde og avstandsforskjeller.

Kari (bevegelse) synes T-banen er ganske godt tilrettelagt, men at det er glippen og høydeavstanden mellom perrong og tog på noen steder og stasjoner som er vanskelig. Det er en utfordring at det er forskjeller på hvor enkelt det er å komme av og på vognen på ulike stasjoner og internt på disse stasjonene. Noen steder er det umulig, andre steder går det helt greit.

Ole (bevegelse) på sin side mener det er liten nok glippe de fleste stedene, men at problemet er adkomst til stasjonen – at rampene opp og ned til stasjonen er for lange og bratte.

Men selv om det finnes en heis på transportmiddelet som kan kompensere for høydeforskjeller, så er ikke det en garanti for at ting går smertefritt.

Lars (bevegelse) har opplevd problemer med heisen om bord i bussen. Bussen måtte stå helt plant for at heisen skulle fungere, i tillegg hadde sjåførene manglende kunnskap om hvordan heisen fungerte. Det tok veldig lang tid før han kom av. Han synes det er rart at heis på buss er så følsom for små helninger, når heisene som finnes i tilpassede biler fungerer godt. Den første heisen i bil fikk han tidlig på 80-tallet, og det fungerte godt allerede da.

I tillegg til problemer med heis, kan man også møte utfordringer med rampen om bord på busser.

Kari (bevegelse) har opplevd at rampen på bussen satt fast fordi det var lenge siden den sist var brukt.

Dette opplevde vi også på en av følgestudiene våre, men vi klarte å lirke rampen ut – i motsetning til Kari som måtte vente i 30 minutter på neste buss.

4.3.3 Om bord på transportmiddelet

Sentrale utfordringer om bord på transportmiddelet er at bevegelseshemmede blir sittende lavt og mistet oversikt, og at det er for lite plass til å manøvrere rullestol ombord (Aarhaug mfl. 2011). Dette ser ikke ut til å være utfordringer blant våre informanter.

For Ingrid, som er synshemmet, er ulik utforming på transportmidlene en utfordring.

Det er et problem at bussene er innredet forskjellig, da det er vanskelig å finne stoppknappen fra gang til gang, spesielt hvis man ikke reiser mye kollektivt. Ingrid synes også at de gamle trikkene med mange trinn er skumle, mens de nye lavgulvstrikkene er greie.

Sjåførens kjørestil når man først har kommet seg om bord kan også oppleves som en utfordring.

Ifølge Liv (bevegelse) er det en usikkerhet i hva slags sjåfør man møter, både med tanke på imøtekommenhet (hun liker ikke å føle seg som en byrde) og kjørestil. For både Ingrid (syn) og Anne (balanse) er det at enkelte sjåfører kjører hakkete og uryddig en utfordring.

De som har nedsatt balanse har gjerne utfordringer med tanke på sitteplass, uoppmerksomme medpassasjerer og glemske sjåfører.

Jan, som har nedsatt balanse og mangler armfunksjon, sier han er avhengig av å få sitteplass med ryggen mot kjøreretningen (uten å måtte jage noen vekk derfra), at bussjåføren venter med å kjøre til han har satt seg og står stille frem til han har gått av. I tillegg skal det ikke mer til enn en litt glemsk bussjåfør eller et skubb fra en uoppmerksom med-passasjer, før han går i bakken.

Anne (balanse) er avhengig av å få tilgang til handikaplasser på bussen for å få satt seg, da hun ikke har balanse til å stå på bussen. Det er særlig usikkerhet knyttet til om hun rekker å gå av som gjør henne nervøs. Hun er i tillegg redd for å falle og bekymret for at folk skal stå i veien for henne. Anne snakker bra og tydelig, men noe sakte og med enkelte ord som faller ut/tar tid å komme på. Dette gjør det mer utfordrende for henne å kommunisere til bussjåføren hvilke behov hun har. Hun mener også at sjåførene ikke viser nok hensyn.

Liv, som har nedsatt bevegelse, setter spørsmålsteget ved mulighetene for å reise med trikk for en som bruker manuell rullestol.

Hun har aldri tatt trikk med rullestol, og hun lurte på om i det hele tatt er mulig. Hun tok trikk med barnevogn tidligere, og syntes det var vanskelig å holde den stødig. Hun tror ikke at det er noe enklere med en rullestol, tvert imot.

4.3.4 Informasjon

Flere studier viser at tilgang til informasjon er en viktig barriere for personer med funksjonsnedsettelse som reiste kollektivt (se Øksenholt mfl. 2014 for grundigere gjennomgang). Dette samsvarer med våre funn.

På holdeplass

Tilgang til informasjon kan være en utfordring fordi informasjonen gjerne gis med liten skrift, plasseres for høyt eller mangler (Aarhaug mfl. 2011). Noen av disse elementene går igjen hos våre informanter.

Et problem for de synshemmede er å komme seg på riktig buss, ettersom de mangler informasjon om hvilket transportmiddel som kommer til holdeplass eller stasjon.

Ingrid (syn) påpeker at dette gjelder spesielt for buss, men også på T-banen er det et problem. Ikke alle førere annonserer rutenummer og destinasjon, og blant de som gjør det er det ikke alltid lett å forstå hva de sier. Selv om man kan spørre noen, er det utfordrende når ikke du ser om det står noen rundt deg eller ikke.

Per (syn) forteller at han mangler kjennskap til trikk- og bussystemet, og ikke klarer å se hvilket linjenummer som stopper på holdeplassen. Da blir det vanskelig å finne riktig transportmiddel.

Marit (syn og balanse) på sin side trekker frem stille stasjoner som et problem. På togstasjoner ropes det ikke lenger opp hvilket spor de ulike togene stopper på, og hvilke stasjoner de stopper ved. Marit har vanligvis problemer med å lese oppslagene som henger på perrongen, og det bidrar til å øke stressfølelsen at hun ikke får god nok informasjon på stasjonen.

Men selv om man klarer å identifisere riktig transportmiddel, kan det også være et problem å komme seg på riktig vogn på toget.

Marit har nedsatt syn og balanse. Hennes utløsende barriere mot å reise kollektivt er toget til Oslo. For Marit har det blitt vanskelig å reise med tog etter at NSB begynte med betjente og ubetjente vogner. Det er vanskelig å holde oversikt over hvilke vogner som er betjent, og det er ulogisk at det er ulik fargekoding på dørene. På noen tog er alle dører oransje, både betjente og ubetjente, mens på andre tog er de ubetjente oransje og de betjente grå. Det står med store bokstaver hvilke vogner

som er betjent, men for Marit er det mye enklere å forholde seg til fargen på dørene. Det er mer synlig på lang avstand, og hun er ikke avhengig av å komme seg helt bort til døren for å se om vognen er betjent. Informasjon på monitoren på hvert spor om hvilke vogner som er betjent ville ikke hjulpet henne, ettersom hun ikke ville klart å se dette.

Et annet problem er å vite om transportmiddelet som kommer er tilgjengelig.

Ole (bevegelse) mener at det er et sjansespill å reise med trikk, ettersom man ikke vet når den tilgjengelige trikken kommer. Der han bor går det både lavgulvs- og høygulvstrikker forbi. Han har også opplevd at høygulvstrikker kjører ruter som vanligvis opereres med lavgulvstrikk. Da risikerer man å komme for sent til avtaler og møter.

Om bord

Sanntidssystemet om bord kan være en utfordring.

Ifølge Ingrid (syn) er det ikke alltid lett å høre sanntidsannonsering inne på transportmiddelet. Noen ganger virker den ikke, mens andre ganger er den skrudd så lavt at det er vanskelig å oppfatte hva som sies. Dette gjør det vanskelig for henne å orientere seg.

Dette var også noe vi opplevde på to av våre følgestudier.

4.3.5 Billettering

I Øksenholt mfl. (2014) fant vi ingen studier som viste at problemer med billettering var en viktig utfordring. Blant våre informanter er det flere som har problemer med å få kjøpt eller validert billett.

For Per (syn) er hovedproblemet at det meste av kollektivtransporten i Oslo er 'ubetjent'. Det er vanskelig å kjøpe billett, da han ikke klarer å se hvor billettautomatene står. Han tror ikke han kunne ha kjøpt billett selv om han hadde funnet automatene, fordi han ikke ville sett skriften på skjermen.

Flere av de andre synshemmede informantene forteller at de konsekvent kjøper billett om bord på transportmiddelet. De forteller at de ikke klarer å betjene automatene, fordi de ikke er tilrettelagt for synshemmede.

Jan (nedsatt armfunksjon og balanse) kan ikke bruke app eller billettautomater, og reisekort med penger er det ikke sikkert han klarer å validere. Skal han kjøpe billett av fører, må føreren rote rundt i lommene hans for å finne penger, noe som ikke kjennes helt greit.

Ettersom Marit (syn og balanse) ikke har månedskort inn til Oslo eller benytter app (har ikke smarttelefon), må hun sette seg i en betjent vogn på toget for å få kjøpt eller validert billett. Marit ender likevel som regel opp med å gå om bord på den vognen som stopper nærmest, for å være sikker på at hun kommer med toget. Hvis vognen hun har kommet om bord på er ubetjent, må hun enten sette seg ned og risikere bot eller prøve å gå gjennom togsettet til den betjente vognen. På grunn av nedsatt balanse er dette vanskelig når toget er i bevegelse. Blir hun sittende i den ubetjente vognen klarer hun ikke å signalisere til konduktøren at hun må validere eller kjøpe billett, fordi hun ikke ser når han går forbi henne. NSB oppfordrer til å ringe på alarmknappen for å få hjelp, men det er hun ikke komfortabel med.

Både Per og Marit karakteriserer problemene de opplever knyttet til billettkjøp og validering som den utløsende faktoren som gjør at de sjeldent eller aldri reiser kollektivt.

4.3.6 Annet

Det kom også frem noen andre utfordringer som oppleves som problematiske, som ikke passer inn i inndelingen ovenfor.

En nevner pris som en barriere mot å reise kollektivt.

Liv (bevegelse) mener at bil er enklere, raskere og billigere enn kollektivtransport. Hvis hele familien skal reise til Oslo blir det dyrt å reise kollektivt. Siden hun har ledsagerbevis reiser de voksne med honnørrabatt, noe som gjør at de ikke får ha med barn gratis i helgene slik de ville gjort hvis de hadde betalt vanlig voksenbillett.

En annen utfordring som nevnes er trengsel i rushtiden, som er det tidspunktet mange gjerne har behov for å reise kollektivt.

For Liv (bevegelse) er det totalt uaktuelt å reise i rushtiden. Det blir en utfordring å komme seg på og av, og man kan fort bli stående en stund hvis man venter på 'neste ledige'. Hun vil heller ikke forsinke de andre medpassasjerene (fordi det tar tid på å komme seg på/av), og hun vil ikke presse seg om bord på et allerede fullt transportmiddel.

For Marit (syn og balanse) er det vanskelig å reise i rushtiden. Da er togene fulle, og hun får problemer med å bevege seg i togsettet (til betjent vogn, til sitteplass, o.l.). Hun får som oftest sitteplass fordi folk reiser seg for henne, men hun unngår likevel å reise i rushtiden med mindre hun må.

Det er også noen som nevner utfordringer knyttet til lengre kollektivreiser med flere bytter.

For Marit (syn og balanse) er det slik at jo lenger reisen er (enten geografisk eller i antall bytter), jo mer slitsom er den. Dette fører til at det er noen reiser hun ikke gjennomfører. Skal hun til sykehuset (hvor det er mange bytter på reisen, og hvor hun må være årvåken ved konsultasjon) får hun i stedet dekket reisen via pasientreiser. Hun har ikke TT-kort, fordi hun vil klare seg uten dette så lenge som mulig.

Også Ingrid (syn) forteller at lengre reiser med flere bytter er mer slitsomme. Hun unngår i størst mulig grad dette.

De som synes lengre kollektivreiser med flere bytter er slitsomme, unngår gjerne dette og reiser kun kortere eller enklere ruter hvis de reiser kollektivt.

4.3.7 Avsluttende diskusjon

Av intervjuene vi har gjennomført, kommer det tydelig frem at for noen er det 'en liten tue som velter stort lass'. Mange av utfordringene informantene møter, er i seg selv ikke grunnen til at de unngår å reise kollektivt. Det er heller summen av alle utfordringene man møter, eller er redd for å møte, som fører til at de unngår å reise kollektivt.

Ole (bevegelse) kunne gjerne reist mer om det var tilgjengelig, men mener at for mange småting til sammen blir uoverkommelig. Det gjør at man avstår fra å reise kollektivt med mindre man må.

For Ingrid (syn) er det alle utfordringene som til sammen gjør det utfordrende å reise kollektivt.

Per (syn) forteller at ettersom han fint klarer å orientere seg til fots rundt i byen, gjør han heller det. Det er enklere enn å styre med billettkjøp, komme seg på riktig transportmiddel, osv.

Det er flere av informantene som har hatt gode opplevelser når de har prøvd å reise kollektivt. Det er likevel gjerne de ekle opplevelsene som informantene husker best, noe flere av dem også selv påpeker. Flere av disse opplevelsene er knyttet til manglende hjelp og forståelse fra sjåfører. De gode opplevelsene veier dessverre ikke alltid opp for de mindre gode opplevelsene.

4.4 Forventninger og usikkerhet

Flere av utfordringene som våre informanter oppgir de møter, er også identifisert som utfordringer for personer med funksjonsnedsettelse som reiser kollektivt (Øksenholt mfl. 2014). Det kan dermed se ut til at de som velger å ikke reise kollektivt, av ulike grunner opplever disse utfordringene annerledes enn de som velger å gjennomføre kollektivreisen.

Flere av informantene opplever psykologiske barrierer i form av usikkerhet, uvitenhet, redsel for å være til bry og for uforutsette hendelser, mv. Det er også flere som påpeker at de ikke liker å være avhengig av å få hjelp for å kunne reise.

For Liv (bevegelse) er det en kombinasjon av uvitenhet og usikkerhet som gjør at hun ikke reiser kollektivt. Med uvitenhet mener hun manglende oversikt over og kjennskap til tilbudet. På grunn av dette blir en kollektivreise en stresset situasjon fordi hun er usikker på hva hun vil oppleve. Liv liker heller ikke å være avhengig av hjelp, og ønsker i størst mulig grad å klare seg selv gjennom hele reisen. Hun synes det er flaut å skulle 'kreve' noe mer enn vanlige passasjerer.

Grunnen til at Lars (bevegelse) sjeldent reiser kollektivt er fordi han er redd for at det ikke skal fungere. Han karakteriserer selv usikkerheten rundt hvorvidt det skal fungere som den utløsende grunnen til at han heller reiser på andre måter. I tillegg liker han ikke å være avhengig av hjelp, da er det mye enklere å bare ta bilen.

Da Ingrid (syn) fikk førerhunden hun har nå, hadde hun tenkt å begynne å ta mer offentlig kommunikasjon. Det ble aldri noe av. Hun sier at det er en overvinning, og at hun ikke er så veldig modig. Hun har god stedsans og orienteringsevne, men blir fort usikker og utilpass i nye situasjoner. Hun mener at orienteringsevne og hvordan man er som person har mye å si for hvorvidt man reiser kollektivt eller ikke. Hun håper likevel at hun skal bli flinkere til å reise mer kollektivt når hun får sin neste førerhund.

Kari (bevegelse) vil gjerne prøve å reise mer, selv om det kan være skremmende i begynnelsen. Hun mener at hvis ikke det går bra én gang må man prøve igjen, hvis ikke vil man bli reddere. Men selv med gode opplevelser vil hun fortsatt være litt engstelig for å reise, for opplevelsen vil være ulik fra gang til gang.

Inger (bevegelse) forteller at hun ikke tør å reise kollektivt alene, og at dette er basert på tidligere erfaringer med ledsager. T-banen har hun ikke reist med etter at hun ble bevegelseshemmet. Hun er usikker på hvor store glipper det er mellom perrong og vogn på de ulike stedene, om hun kommer seg inn/ut eller om hun setter seg fast. Hun forteller også at hun ikke får snudd elscooteren om bord og dermed må rygge av. Det er skummelt og vanskelig, og da klarer hun heller ikke å se om og hvor store glipper det er. Hvis hun skulle ha reist med T-banen måtte noen på forhånd ha målt opp avstanden mellom banen og plattformen på de aktuelle stoppestedene, slik at hun visste om hun kom seg på og av.

Anne (balanseproblemer) forteller at hun er redd for å reise med buss fordi sjåførene ikke viser nok hensyn. Det er særlig usikkerhet knyttet til om hun rekker å komme

seg av som gjør henne nervøs. Hun er også redd for å falle ombord på bussen, og bekymret for at folk står i veien for henne.

Kjell (syn) forflytter meg helst med tog. Det som styrer valget hans er trygghet. På faste ruter forteller han at personalet og/eller medpassasjerer kjenner han igjen, og hjelper han hvis noe uforutsett skjer. Det er på de ukjente reisene at usikkerhet skaper en psykisk belastning. Kjell forteller at den viktigste utfordringen med å reise på ukjente reiser er usikkerheten knyttet til om det kommer til å være noen tilstede som skjønner situasjonen hans og vil hjelpe ham hvis det skjer avvik.

4.5 Informantenes forslag til tiltak

Vi spurte informantene om hvilke forslag de har til tiltak som kan bidra til å forenkle kollektivreisen deres, og med det bidra til at de velger kollektivtransport som transportmiddel oftere.

4.5.1 Til/fra holdeplass og stasjon

Det foreslås få konkrete tiltak når det gjelder reiseveien til/fra holdeplass og stasjon.

Ingrid (syn) mener at ledsagertjenester bør kunne tilpasses, slik at de ikke er 'låst' til kun sine egne områder. Hun nevner eksempelvis ledsagertjenesten på Oslo S som lite serviceinnstilt, da de ikke møter henne på T-banestoppet på Jernbanetorget. Hun forteller at hun forstår at det er utenfor deres område, men påpeker at det ikke burde være noe problem å bevege seg omlag 100 meter utenfor eget område for å yte litt ekstra service til de som trenger det.

Ole (bevegelse) mener at et minstekrav burde være at heisene på T-banestasjonene sjekkes daglig, slik at feil oppdages og kan utbedres raskt. Han påpeker at han ikke vet noe om rutiner for dette, men at han selv har opplevd heiser som ikke fungerer litt for ofte.

4.5.2 På/av transportmiddelet

Det er flere som trekker frem manglende kompetanse og hjelpsomhet hos sjåfør som et problem som man ønsker å få en løsning på.

Ole (bevegelse) synes manglende hjelp fra bussjåfør er det største problemet. Tilgjengeligheten på buss er generelt greit, men sjåførens manglende vilje og holdning er problemet. Han mener at det burde gjøres noe med dette.

Flere av informantene peker på at det er et behov for større forståelse hos sjåførene, og mente dette kunne oppnås ved bedre opplæring og kursing. Mange av informantene har opplevd uheldige episoder som enkelt kunne vært unngått hvis sjåføren hadde 'brukt hodet' og vist litt servicevilje. Flere påpeker at en god del sjåfører er flinke og serviceinnstilte, men at det ikke skal mange dårlige opplevelser til før dette oppleves som en betydelig barriere.

Bedre utforming av holdeplasser og stasjoner slik at glippen og høydeavstand til transportmiddelet minimeres er et tiltak som etterspørres av flere, spesielt der det ikke finnes ramper eller heis som kan kompensere.

Ole (bevegelse) mener det burde bli laget nye og bredere plattformer til trikk, som bidrar til at man minimerer glippen og høydeforskjellen. Ifølge han skal det ikke mer til enn 5-6 cm høydeforskjell før en elektrisk rullestol ikke kommer opp.

Inger (bevegelse) vil gjerne ha fjernet glippen mellom T-bane og perrong.

Lars (bevegelse) mener at det ikke er krise om ikke hele T-banesystemet er 100 % universelt utformet overalt. Han mener man heller burde etterstrebe at noen dører på hver eneste T-bane er tilgjengelig på alle stasjoner i hele byen. Da er det enkelt å markere både på perrong og på vognene hvor man skal vente og gå om bord for å være sikker på å komme av. Slik det er nå kan det være et sjansespill.

Det etterspørres også bedre utforming av rampene på bussene, som minimerer sjansen for at håndtaket kiler seg fast.

Lars (bevegelse) mener at selve håndtaket på rampen inn i bussene burde vært bedre utformet. Hadde det vært plass til fingrene under (og ikke at man var avhengig av å få vippt håndtaket ut) er det enkelt å vippe ut rampen selv om håndtaket sitter fast. Man burde også sjekke rampene på bussene oftere - at håndtakene er godt smurt og ikke sitter fast.

En person etterspør også muligheter for å informere personell om personer som har behov for ekstra assistanse.

For Liv (bevegelse) ville det vært en trygghet hvis hun kunne sagt ifra på forhånd at 'nå står jeg på det stoppet og jeg skal dit', og da vært sikker på at sjåfør eller konduktør er klar over at hun er der og at de følger med på at hun kommer seg ombord og av på riktig sted.

Dette forslaget ligner på AKTA-systemet (anropsbaserte kollektivtrafikkjenester for alle - for mer info se Tveit og Flø, 2007) som har vært testet ut av Tveit og Øvstedal (2008). De fant at det med den tids teknologi ikke var mulig å få til en fullgod automatisk deteksjon av brukere på holdeplass, men de anbefalte å gå videre med AKTA-systemet uten deteksjonsmekanisme.

4.5.3 Om bord på transportmiddelet

Om bord på transportmiddelet er det kun ett spesifikt tiltak som etterspørres.

Kari (bevegelse) mener det burde det være muligheter for ordentlig innfestning med belte på alle busser, slik at hun føler at hun sitter trygt. Hun forteller at hun ennå ikke har vært på et transportmiddel hvor hun har følt seg veldig trygg, og at hun føler seg utrygg de fleste steder.

4.5.4 Informasjon

Flere nevner at informasjon fungerer på et minstenivå, men at det kunne vært bedre.

På holdeplass

Når det gjelder informasjon på holdeplassene, har informantene våre flere forslag til tiltak som vil gjøre det enklere å komme seg om bord på riktig transportmiddel.

Ole (bevegelse) mener at det bør varsles over høyttaleranlegg og/eller informasjonstavler om hvilke trikker som er tilgjengelige for rullestolbrukere.

Marit (syn og balanse) ønsker ikke stille togstasjoner. Hun foretrekker at det ropes opp hvilket spor togene stopper ved, og at man får beskjed om hvilke stasjoner hvert enkelt tog stopper ved.

Ingrid (syn) ønsker utvendig automatisk opprop på alle transportmidler. Mange sjåfører annonserer ikke linjenummer og destinasjon, og det er ikke alltid mulig å forstå dem som gjør det. Automatisk opprop vil gjøre det enklere å forstå hva som formidles, og synshemmede kan være sikre på at de kommer seg på riktig transportmiddel.

Marit (syn og balanse) mener også at fargekodingen på togdørene bør bli konsistent, noe den ikke er i dag. Hun foreslår at dører på alle betjente vogner skal være oransje, ettersom dette er mest synlig. På ubetjente vogner bør dørene være grå. På denne måten er det enklere for svaksynte å være sikker på at de kommer seg ombord på riktig vogn, uavhengig av om toget er regionalt eller lokalt. Det står markert med store bokstaver hvilke vogner som er betjent, men som synshemmet er det mye enklere å forholde seg til fargen på dørene.

Om bord

Det nevnes kun ett tiltak om bord som bidrar til å forenkle orientering for personer med nedsatte funksjonsevner.

Kari (bevegelse) påpeker at sanntidsannonseringen burde vært høyere, da hun ikke hører hva de sier.

Dette er et viktig tiltak ikke bare for synshemmede. Ettersom personer i rullestol gjerne sitter med ryggen mot kjøretningen, klarer de ikke å se infoskjermene om bord. De er derfor avhengig av å høre hva som blir sagt i sanntidsannonseringen for å kunne klare å orientere seg.

4.5.5 Billettering

Det er flere som nevnte problemer knyttet til kjøp av og validering av billett, og for enkelte var dette den utløsende faktoren til at de sjeldent eller aldri reiste kollektivt. Under følger de nevnte tiltakene som kan gjøre det enklere for informantene å reise kollektivt.

For Per (syn) er det problemer knyttet til billettkjøp som karakteriseres som utløsende faktor for ikke-bruk. Han ønsker at kollektivreiser i Oslo blir gratis for synshemmede også, ikke kun for rullestolbrukere. Hadde det vært gratis kunne han prøvd og feilet, uten å være redd for å være utenfor en sone eller ha ugyldig billett. For Per er alternativene (å gå eller å ta drosje) enklere enn å måtte forholde seg til billettsystemet.

For Marit (syn og balanse) er betalingsautomatene umulige å bruke. Uten smarttelefon er ikke app en løsning. Hun har et reisekort med penger, men skal hun bruke det må hun på en betjent vogn. Hun mener en god løsning kunne være å tilpasse 'reisekortleserne' som nå står på togstasjonene slik at man kan velge antall soner man vil ha billett for. En annen mulig løsning kunne vært at alle som satt på HC-plasser (også i de ubetjente vognene) fikk spørsmål om de har gyldig billett.

Jan (nedsatt armfunksjon og balanse) etterlyser en ordning som gjør at han kan ha en brikke hvor det automatisk blir trukket penger idet han går ombord, ala AutoPass for billettbetaling.

4.5.6 Annet

Det etterspørres også andre tiltak, som ikke går direkte på utfordringene men som kan være nyttige for informantene. Flere av forslagene til tiltak går på informantenes trygghet og at de indirekte etterspør mer hjelp.

Marit (syn og balanse) forteller at hun tidligere har fått god hjelp fra en mobilitetspedagog da hun reiste mye rundt i Oslo. Han hjalp henne med å forstå T-banestasjonene hun reiste til og fra oftest, og de tipsene hun fikk gjorde at hun lettere klarte å orientere seg også på nye og ukjente T-banestasjoner. Hun mener dette er et tilbud som flere kunne ha nytte av, og som det burde opplyses bedre om.

For Bjørn (lett psykisk utviklingshemmet) ville en fast følgesvenn på kollektivreiser vært et godt tiltak. Det måtte vært en som kunne plukket han opp hjemme, og fulgt han til og på kollektivtransporten og helt frem til jobb. En slik følgesvenn ville på sikt gjort han tryggere på kollektivreisen, og ville fungert som en støttespiller de gangene noe spesielt dukket opp. Det er likevel ikke sikkert at en slik løsning ville ført til at han ville reist kollektivt alene.

For Inger har tidligere erfaringer ødelagt tryggheten, og hun er ikke lenger sikker på at hun får hjelpen hun trenger.

Inger (bevegelse) sier at om hun hadde vært sikker på at hun fikk hjelp i begge ender hadde mye vært gjort. Hennes tidligere erfaringer inkluderer ledsagertjenester som ikke dukker opp. Dette har skjedd flere ganger, og er noe som skaper ytterligere usikkerhet rundt kollektivreiser.

Hun kommer ikke med konkrete forslag til tiltak som kan bidra til dette.

Det er også en som etterspør billigere kollektivtransport.

Skal Liv (bevegelse) reise mot Oslo må hun benytte tog. Hun ønsker at toget hadde vært billigere, og sier at hun da hadde vært litt mer villig til å prøve. Slik situasjonen er i dag er tog dyrere enn bil, og da har hun nesten ingen incentiver for å prøve å reise mer kollektivt.

4.5.7 Flere etterspør tiltak som allerede finnes

Det er interessant å merke seg at flere etterspør tiltak som allerede finnes.

Kari (bevegelse) etterspurte markering utenfor bussen på de dørene som har rampe. Hun ble positivt overrasket da hun ble fortalt at slike markeringer finnes, og at det finnes egne HC-knapper som gjør at dørene holder seg lenger oppe.

Kari (bevegelse) påpeker at det kan være en utfordring å få kjøpt billett for de som ikke har med seg ledsager. Hun var ikke klar over at det er gratis for rullestolbrukere å reise kollektivt i Oslo, og blir positivt overrasket.

Liv (bevegelse) synes det mangler informasjon på togperronger. Hun mener det ikke er lett å vite akkurat hvor man skal stå når det kommer et langt tog for å være sikker på å komme på. Hun er ikke klar over at det finnes monitorer på perrongen som viser informasjon om lengde på toget som kommer, og markerer hvor på perrongen man skal stå hvis man sitter i rullestol og trenger hjelp til å komme seg om bord.

Dette tyder på manglende kjennskap til tilbudet blant informantene, og mulig manglende informasjonsarbeid ut mot denne gruppen fra operatører.

4.6 Påvirkning på hverdagen

Vi ønsket også å undersøke om frihetsfølelsen til individene påvirkes av at de sjelden eller aldri reiser kollektivt. Vi fant at dette er ulikt fra person til person. Noen føler ikke at de mangler noe, men dette er gjerne de som har god tilgang til alternativ transport. Andre føler at det legger en demper på frihetsfølelsen å ikke kunne reise kollektivt når og hvor man vil.

Jan har tilpasset bil, og kan reise normalt med denne.

Jan (balanse) forteller at han er heldig som kan reise med bil, og på den måten har beholdt sin frihet. Når han kjører bil føler han seg normal, han er ute i trafikken på samme premisser som alle andre bilister.

Det er likevel flere som forteller at det legger begrensninger på dem at de ikke kan benytte kollektivtransport på lik linje med andre.

Ole (bevegelse) sier at det påvirker frihetsfølelsen hans. Han kunne godt tenke seg å være en del av samfunnet. Han kaster bort mye tid i trafikken på grunn av funksjonsnedsettelsen fordi han må kjøre bil/taxi, sammenlignet med om han hadde vært funksjonsfrisk og kunne reist kollektivt.

For Inger (bevegelse) legger det begrensninger på hvor hun kommer seg hen. Hun kunne tenke seg å se noen av de nye områdene i byen, men foretrekker å bruke elscooter da den gir mest bevegelsesfrihet. Det gjør det vanskelig å reise kollektivt (den er tung). Skal hun ta taxi må hun bruke den manuelle rullestolen, som er mer tungvint å bruke fordi hun har begrenset førerlighet.

For Ingrid (syn) begrenser det hennes mulighet til å kunne delta på de kurs hun ønsker, da hun ikke har mange nok TT-turer. Hun deltar på noen kurs og møter, men hun synes det er slitsomt å reise kollektivt og tar derfor TT-taxi en vei. Hun synes det er lettere å reise kollektivt med førerhund, og forteller at hun nok aldri hadde reist med T-banen uten hund.

Marit (syn og balanse) skulle ønske at hun kunne reise mer til Oslo. Det er også noen lokale reiser hun gjerne skulle gjennomført oftere, som hun i dag sjelden gjennomfører fordi de krever flere bytter av transportmiddel. Det fører til at hun er mentalt sliten når hun kommer frem dit hun skal, og gjør at hun ikke orker å gjennomføre det hun opprinnelig hadde tenkt. Hun påpeker at dette er et stort tap for henne.

Tiltak som kan bidra til å øke bruken av kollektivtransport blant dagens ikke-brukere, kan dermed også bidra til å øke deres frihetsfølelse.

4.7 Funn fra følgestudier

Vi gjennomførte følgestudier med seks informanter. Disse følgestudiene var ulike med tanke på reisevei, type transportmidler, mv.

I intervjuene er det flere som spesifikt nevner trikken som en utfordring. Enkelte sier at de aldri ville turt å reise med trikk. Vi fikk gjennomført én følgestudie med trikkereise (elektrisk rullestol), og dette fungerte utmerket. Vi la også merke til at alle stasjoner vi passerte så ut til å være tilrettelagt og tilgjengelig.

Det som går igjen er at de fleste som deltok på følgestudien syntes det fungerte bra, og er glade de deltok.

Med Kari (bevegelse) gjennomførte vi en bussreise i Oslo, som hun selv ønsket å prøve seg på.

Kari syntes reisen fungerte fint. Hun påpeker at hun nok fortsatt vil være litt engstelig for å reise med buss, for opplevelsen vil være ulik fra gang til gang. Men hun var ikke avskrekket fra å prøve igjen. Det gikk jo fint. Hun vil ikke reise med manuell stol så lenge hun ikke er sikker på at det finnes innspenningsmuligheter. Den elektriske rullestolen hennes er tyngre, så den står stødig selv om bussen svinger krapt. Hun påpeker at hun vil prøve å benytte buss litt oftere, spesielt i sommerhalvåret når det ikke er snø og is som hindrer henne.

Med Inger (bevegelse) gjennomførte vi en bussreise i Oslo, som gikk langs en rute hun reiser to ganger i uken hvor hun vanligvis benytter taxi via pasienttransport.

Inger syntes det gikk overraskende greit. Hun ser for seg at når hun får en liten, elektrisk hjulpet rullestol vil hun kanskje prøve å reise litt alene. Det gir mer frihet, og det deilig å føle at man kan klare seg selv og ikke være helt avhengig av andre. Hun er glad hun torde å prøve, og hun tror hun vil prøve å reise med buss igjen. Etter følgestudien har Inger ingen forslag til forbedringer eller tiltak, hun syntes reisen gikk kjempefint. Hun påpeker likevel at det var en ekstra trygghet å ha med en ledsager på veien, spesielt første gangen.

Med Lars (bevegelse) tok vi en liten rundreise i Oslo sentrum, og vi benyttet både T-bane, buss og trikk.

Da vi skulle om bord på T-banen kom vi ikke inn den første døren, der avstanden mellom tog og plattform var litt for stor. Føreren holdt igjen frem til vi kom oss inn to dører lenger bak, der glippen var mindre. Vi kom også greit av, men vi så at det var stor høydeforskjell mellom tog og perrong på enkelte andre dører. Hadde vi gått om bord der hadde vi ikke kommet av igjen. Vi tok bussen videre. Selve bussturen fungerte fint, men rampen på denne bussen satt fast. Sjøføren hjalp oss på og av da han så at vi ikke fikk ut rampen. Det var også noe lav holdeplassannonsering om bord. Trikken fungerte veldig fint. Vi kom oss enkelt på og av, og fulgte med på alle holdeplassene vi kjørte forbi. Alle så tilgjengelige ut. Etter turen har Lars noen forslag til tiltak, men han syntes i hovedsak turen fungerte veldig fint og er ikke avskrekket fra å reise kollektivt igjen.

Med Anne (balanse) reiste vi med buss, tog og T-bane. Dette var en følgestudie som dessverre ikke fungerte like godt.

På bussen var HC-plassen opptatt. Bussen begynte å kjøre før vi fikk satt oss, og det å holde seg fast var utfordrende nok. Vi ble derfor stående. Kjørestilen var aggressiv, med mye rykk og humper. For en med balanseproblemer er det en utfordring. Avstigningen var også vanskelig da sjøføren lukket dørene på passasjerer (inkludert oss) flere ganger. Da vi skulle bytte til tog var det vanskelig å finne veien, gangstien var ikke kostet, og trappen ned til perrongen var veldig bratt. Det var ikke heis på stasjonen, og rullestolrampen var 45 grader. Da toget kom var det enten feil skiltet eller toget stoppet feil, så vi endte opp i en ubetjent vogn. Det var ikke HC-plass i vognen vår, så det var vanskelig å finne sitteplass. Også her ble det kjørt hardt. Tilslutt tok vi T-bane. Dette gikk greit, bortsett fra når vi reiste oss for å gå av. Det ble kjørt rykkete, og informanten hadde falt hvis ikke vi hadde passet på henne.

Anne var svært sporty og fornøyd med erfaringene, men følgestudien medførte at hun fikk bekreftet alle sine fordommer om at hun ikke kunne gjennomføre denne typen kollektivreise alene. Med ledsager gikk det, men uten følge ville det medført fall og flere ubehageligere opplevelser.

5 Oppsummerende diskusjon

5.1 Antagelser

I kapittel 2 utviklet vi fem antagelser, som vi undersøkte ved hjelp av intervjuene og følgestudiene.

Den første antagelsen var: *Forventninger og usikkerhet fører til at ikke-brukerne sjeldent eller aldri reiser kollektivt.* Usikkerhet og forventninger om at man vil møte problemer kan både være et resultat av tidligere negative erfaringer, og en generell usikkerhet og manglende kjennskap til kollektivtransportsystemet. Våre funn indikerer at denne antagelsen kan være riktig, og at begge de nevnte faktorene kan spille inn. I Øksenholt mfl. (2014) fant vi blant annet at manglende informasjon, manglende kjennskap til systemet, manglende tillit til transportsystemet som helhet, og manglende selvillit og forventninger om problemer hos brukerne skaper usikkerhet og fungerer som barrierer mot å reise kollektivt. Asplund mfl. (2012) fant at både fysiske restriksjoner og usikkerhet var barrierer som gjorde at personer med nedsatte funksjonsevner velger å ikke reise kollektivt. Våre funn er i tråd med funnene i disse to undersøkelsene. Det ser dermed ut at til usikkerhet og forventninger om problemer blant personer med nedsatte funksjonsevner er en viktig barrierer mot å reise kollektivt blant ikke-brukere.

Den andre antagelsen var: *De utløsende utfordringen som gjør at ikke-brukerne avstår fra å reise kollektivt, er ulik de utfordringene brukerne opplever.* Vi fant at noen av de samme utfordringene går igjen, mens andre utfordringer er ulike. Billettering nevnes eksempelvis i liten grad som en utfordring i litteraturen Øksenholt mfl. (2014) gjennomgikk, mens to av våre informanter har utfordringer knyttet til billettering som utløsende faktor for ikke-bruk. Noen nevner også usikkerhet og redsel for å være til bry som utløsende faktorer. Dette er ikke ulikt utfordringene de som reiser kollektivt også opplever (Aarhaug og Elvebakk 2012, Øksenholt mfl. 2014). Det er 'alle utfordringene til sammen' som ofte utgjør den utløsende barrieren. Våre funn kan også tyde på at personlige karakteristika (hvor 'tøff' man er mentalt, om man er positivt eller negativt innstilt til utfordringer generelt og kollektivtrafikk spesielt, mv.) påvirker hvorvidt man reiser kollektivt eller ikke. Dette er et spørsmål vi ikke kan besvare i denne studien, ettersom den kun har inkludert ikke-brukerne. Vi har derfor ikke en gruppe brukere å sammenligne med.

Den tredje antagelsen var: *Manglende kunnskap hos og hjelp fra førere og personal er en betydelig barriere for ikke-brukerne.* I vår studie finner vi at flere informanter opplever problemstillinger knyttet til dette. Positive opplevelser med hyggelige og hjelpsomme sjåfører trekkes også frem, men det påpekes at disse lettere går i glemmeboken enn de mindre gode opplevelsene. Det er tydelig at dette er et viktig aspekt, men i våre studier finner vi ikke noe som indikerer at dette er den utløsende barrieren for ikke-bruk.

Den fjerde antagelsen var: *Bruk av 'travel buddy' kan øke bruken av kollektivtransport blant ikke-brukerne.* Ut ifra de følgestudiene vi gjennomførte, kan det se ut til at dette kan være et tiltak for å få ikke-brukere til å reise kollektivt oftere. Vi har hatt flere positive opplevelser, hvor informantene sier at de vil prøve å reise kollektivt igjen. Men, vi hadde også en negativ opplevelse hvor informanten dessverre fikk bekreftet alle sine fordommer mot å reise kollektivt. Det er ikke gitt at et slikt tiltak vil bidra til at flere ikke-brukere ender opp med å reise kollektivt, men det kan være et tiltak som kan være verdt å teste ut og undersøke effektene av. Et slikt tilbud kan også være en måte å synliggjøre den faktiske tilgjengeligheten i kollektivsystemet på. Et viktig avklarings spørsmål er hvem som skal ha ansvar for å opprette og drifte et slikt tilbud.

Den femte antagelsen var: *Enkelte reiser ikke kollektivt fordi de har andre alternativer som fungerer bedre for dem i hverdagen.* Våre studier indikerer at det er slik for enkelte. Av de vi har intervjuet er det noen som har innvilget arbeids-TT fordi de blir slitne av å reise kollektivt, og ikke ville vært i stand til å arbeide uten dette tilbudet. Andre reiser ikke kollektivt fordi de har tilpasset bil, som også fungerer bra. På den andre siden har vi intervjuet personer som ikke kan reise kollektivt, og som ikke får et tilbud som er godt nok til at de kunne vært i jobb uten all transporthjelpen de får fra nærmeste familie.

5.2 Forsknings spørsmål

Forsknings spørsmålet vi har søkt å besvare i denne rapporten var:

«Hva er grunnen til at personer med nedsatte funksjonsevner unngår å reise kollektivt, og finnes det tiltak som kan bedre situasjonen?»

Vi har funnet at mange av våre informanter opplever usikkerhet når det gjelder kollektivreisen og forventer å møte på problemer underveis. Dette er basert på tidligere negative erfaringer, men også på en generell usikkerhet knyttet til kollektivsystemet og tilbudet. For mange er det summen av forventningene om problemer som gjør at de velger å avstå fra å reise kollektivt. Andre forteller om flere utfordringer underveis, som til sammen gjør at de avstår fra å reise kollektivt. Dette kan være problemer med billettkjøp, manglende hjelp fra sjåfører, problemer med å komme seg om bord, og lite eller manglende informasjon. Disse utfordringene er basert på reelle opplevelser, men også på forestillinger om hva som vil skje når man reiser kollektivt. Noen få av våre informanter identifiserer tydelig utløsende faktorer (problemer med billettering, problemer med ombordstigning, mv.). Våre funn er ikke generaliserbare, men ser ut til å støtte opp under enkelte av funnene i Øksenholt mfl. (2014), hvor man fant at usikkerhet og forventninger om problemer antas å være en betydelig barriere for ikke-brukere med nedsatte funksjonsevner.

Informantene peker på tiltak som kan bidra til å øke deres bruk av kollektivtransport, slik som økt kompetanse og bedre kursing av førere, bedre systemer for informasjon og billettering for alle type brukere, høyere sanntidsannonsering om bord, muligheter for å varsle sjåfører om personer med behov for ekstra hjelp, mv. Det som er spesielt interessant er at enkelte etterspør tiltak som allerede finnes. Dette forteller oss at informasjonsarbeidet ut mot gruppen *ikke-brukere med ulike type funksjonsnedsettelse* ikke fungerer godt nok. Her bør relevante aktører ta tak, og se på hvordan denne informasjonen kan nå ut til de aktuelle brukerne. Studien gir ikke grunnlag for å generalisere og si at alle disse tiltakene vil ha virkning hos gruppen som helhet. Dette er likevel tiltak som man bør vurdere å innføre. Dette, i kombinasjon med videre

undersøkelser i større skala, kan bidra med mer og bedre informasjon om hvorvidt dette er tiltak som vil bidra til at flere med funksjonsnedsettelse begynner å reise kollektivt.

5.3 Ulike utfordringer ut ifra ulik alder?

Et naturlig spørsmål som kommer opp er om disse utfordringene er ulike for personer i ulike aldersgrupper.

De vi har intervjuet er i all hovedsak 50 år og eldre, mens noen er 30 år og yngre. Det kan være flere grunner til at vi i hovedsak har fått informanter i godt voksen alder. For det første er det flere informanter som har fått funksjonsnedsettelse som følge av slag, noe som gjerne skjer i godt voksen alder. For det andre kan det tenkes at dette er den aldersgruppen som er enklere å få tak i til slike undersøkelser. De kan være mer positivt innstilt til å delta i slike studier, og/eller at de kan være mer aktive i foreninger for personer med ulike typer nedsatte funksjonsevner (som er en av rekrutteringskanalene vi har benyttet).

Basert på funnene våre, ser det ikke ut til at alder har en avgjørende rolle med tanke på hvilke utfordringer man møter. Blant de 'unge' er usikkerhet og forventninger om problemer en betydelig barriere, slik det også er blant de godt voksne. Vi kan likevel ikke konkludere med at alder ikke er avgjørende for hvilke barrierer man opplever, fordi utvalget av yngre deltagere dessverre er lavt og fordi antall informanter er lavt. Vi ser for oss at yngre personer som har levd med funksjonsnedsettelsen mesteparten av livet kan tenkes å være mer oppdatert på tekniske nyvinninger (smarttelefoner, GPS, mv.), og derfor i større grad benytter seg av kollektivsystemet. En slike gruppe av brukere ville uansett falt utenfor fokusgruppen i denne studien, som er ikke-brukere.

5.4 Universell utforming for alle?

Vi spurte tidligere om informantenes bruk og ikke-bruk av kollektivtransport påvirker deres frihetsfølelse. Vi fant at de som har alternative transportløsninger (slik som tilpasset bil) ikke opplever mindre frihetsfølelse, mens de som ikke har slike tilbud oftest opplever at det legger en demper på deres frihetsfølelse at de ikke kan, vil eller tør å reise kollektivt når og hvor de vil. Det er et spørsmål om denne frihetsfølelsen er knyttet til muligheten til å reise kollektivt, eller til at de ikke får tilbudet de selv mener de har krav på. Mange påpeker at de opplever spesielt TT-tilbudet som mangelfullt, og at det ikke er tilpasset behovene de har. Det er derfor et betimelig spørsmål om man skal jobbe for å ytterligere øke andelen som reiser kollektivt, eller om man skal arbeide for å øke andelen som reiser kollektivt *blant de som har fysiske og/eller psykiske forutsetninger* for dette. Man kan kanskje vurdere bedre og mer individuelt tilpassede løsninger for dem som faller utenfor denne gruppen. Dette fordrer at man gjennomfører individuelle avveininger, som i større grad tar hensyn til hver enkelt sitt behov.

Basert på disse diskusjonene kan man også spørre om universell utforming skal være et mål som skal være en løsning for alle. Universell utforming er et viktig grep for mange personer med nedsatte funksjonsevner som gjør at de kan delta i samfunnet på like premisser som funksjonsfriske. Av de vi har intervjuet, er enkelte likevel

avhengige av spesialløsninger for å kunne fungere i hverdagen, eller fordi det gjør hverdagen mye enklere for dem. Dette er løsninger som går ut over universell utforming, fordi det er spesialløsninger, eller løsninger som er nødvendige fordi den eksisterende infrastrukturen fremdeles ikke er universelt utformet. Slike løsninger bidrar for eksempel til deltagelse i arbeidslivet og et mer sosialt og verdig liv for dem det gjelder, som universell utforming gjør når det treffer riktig. I tillegg til målet om at samfunnet skal bli universelt utformet, bør man derfor også vurdere bedre individuelle tilpassede løsninger som et tiltak som kan bidra til å øke individets frihetsfølelse og verdiskapningen i samfunnet. Selv et godt universelt utformet tilbud når ikke alle. Dette kan være løsninger som personlig assistanse ved kollektivreiser, et TT-tilbud tilpasset individets forutsetninger og behov, tilpasset bil, eller lignende. I noen kommuner vil dette medføre at man bør se på de ulike velferdsordningene som finnes for denne gruppen, og om de er godt nok tilpasset de ulike behovene. Slike individuelt tilpassede løsninger kan bidra til å øke kommunenes ressursbruk. Hvis dette samtidig kan bidra til et mer verdig og sosialt liv, samt økt deltagelse i arbeidslivet, kan dette være lønnsomme tiltak i videre forstand.

Referanser

- Aarhaug, J. og Elvebakk B. (2012) *Universell utforming virker - evaluering av tiltak i kollektivtrafikken*. TØI-rapport 1235/2012.
- Aarhaug, J., Elvebakk, B., Fearnley, N. og Lerudsmoen, M.B. (2011) *Før-undersøkelse: Tiltak for bedre tilgjengelighet i kollektivtransporten*. TØI-rapport 1174/2011.
- AECOM (2009) *The Role of Soft Measures in Influencing Patronage Growth and Modal Split in the Bus Market in England*. Final Report. Prepared for the UK Department for Transport, October 2009.
- Asplund, K., Wallin, S. og Jonsson, F. (2012) Use of public transport by stroke survivors with persistent disability. *Scandinavian Journal of Disability Research* 14.4, 289-299.
- Barne- og likestillingsdepartementet (2009) Regjeringens handlingsplan for universell utforming og økt tilgjengelighet (2009-2013). [URL] <http://www.regjeringen.no/upload/BLD/Planer/2009/Norge%20universelt%20utformet%202025%20web%20endelig.pdf>
- dell'Olio, L., Ibeas, A., Cecin, P. (2011) The quality of service desired by public transport users. *Transport Policy*, vol 18, pp 217-227.
- Department for Transport (2008) *Travel behaviour, experiences and aspirations of disabled people*.
- Disabled Persons Transport Advisory Committee (2002) *Attitudes of Disabled People to Public Transport*.
- Golledge, R.G., Marston, J.R. and Costanzo, C.M. (1997) Attitudes of Visually Impaired Persons Toward the Use of Public Transportation. *Journal of Visual Impairment & Blindness*, September-October 1997.
- Hjorthol, R., Krogstad, J.R. og Tennøy, A. (2013) *Gåstrategi for eldre – kunnskapsgrunnlag for planlegging i Kristiansand*. TØI rapport nr. 1265/2013.
- Laird J. and Whelan G. (2007) *Quality Bus Model: Re-analysis of the CFIT data*. Report to the Department for Transport.
- Lodden, U. (2001) *Enklere kollektivtilbud. Barrierer mot kollektivbruk og tiltak foret enklere tilbud*. TØI-rapport 540/2001.
- McDonnell S., Ferriera S. and Convery F. (2007) *Bus Priority Provision and Willingness to Pay Differentials As a Result of Modal Choice and Residential Location – Evidence from a Stated Choice Survey*. Paper to the European Association of Environmental and Resource Economists, 15th Conference Thessaloniki 28th June – 1st July 2007
- Tveit, Ø. og Flø, M. (2007) *AKTA – Evaluering av Demonstrator*. Sintef rapport STF50 A3315.
- Tveit, Ø. og Øvstedal, L. (2008) *Sluttrapport: AKTA – Anropsbaserte kollektivtrafikkjenester for alle*. Sintef rapport A7933. Sintef teknologi og samfunn.
- Øksenholt, K.V., Fearnley, N. og Aarhaug, J. (2014) *Kollektivtransport for alle – hva vet vi om de som faller utenfor?* TØI rapport 1381/2014.
- Øksenholt, K.V. og Aarhaug, J. (2015) *Personer med nedsatt funksjonsevne: God tilgjengelighet, men få kollektivreiser*. Samferdsel nr. 2 – Februar 2015.

Vedlegg 1: Intervjuguide

Bakgrunnsinformasjon

Kjønn, alder, type funksjonsnedsettelse (brukes for å anonymisere respondentene).

Informantenes reisebehov

Hvilke reiser gjennomfører du i dag (skole, arbeid, innkjøp)?

Hvor går disse reisene (geografisk fra/til)?

På hvilken måte reiser du?

Er det noen reiser du gjerne skulle tatt, men som de ikke gjennomføres i dag?

Hvorfor blir ikke disse reisene gjennomført?

Årsaker til at kollektivtransport ikke benyttes

Hvor ofte reiser du med kollektivtransport? Reiser du evt. alene eller i følge med noen?

Hvorfor velger du (i hovedsak) andre reisemåter enn kollektivtransport?

Er det enkelte hindringer/barrierer som er spesielt utfordrende? (Kan dette karakteriseres som en utløsende faktor for ikke-bruk?)

Er det noen tiltak som kunne fått deg til å velge kollektivt oftere?

De stedene som er problematiske, er problemet at de ikke er universelt utformet eller at de er dårlig universelt utformet?

Påvirker det at du sjeldent eller aldri reiser kollektivt hverdagen din? Evt. hvordan?

Etter følgestudie/alternative spørsmål

Hvordan synes du reisen fungerte?

Var det enkelte hindringer/barrierer som var spesielt utfordrende?

Har du nå noen forslag til andre tiltak som kan få deg til å reise kollektivt oftere?

Transportøkonomisk institutt (TØI) Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se www.ciens.no). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transport og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gautstadalléen 21
NO-0349 Oslo

22 57 38 00
toi@toi.no
www.toi.no