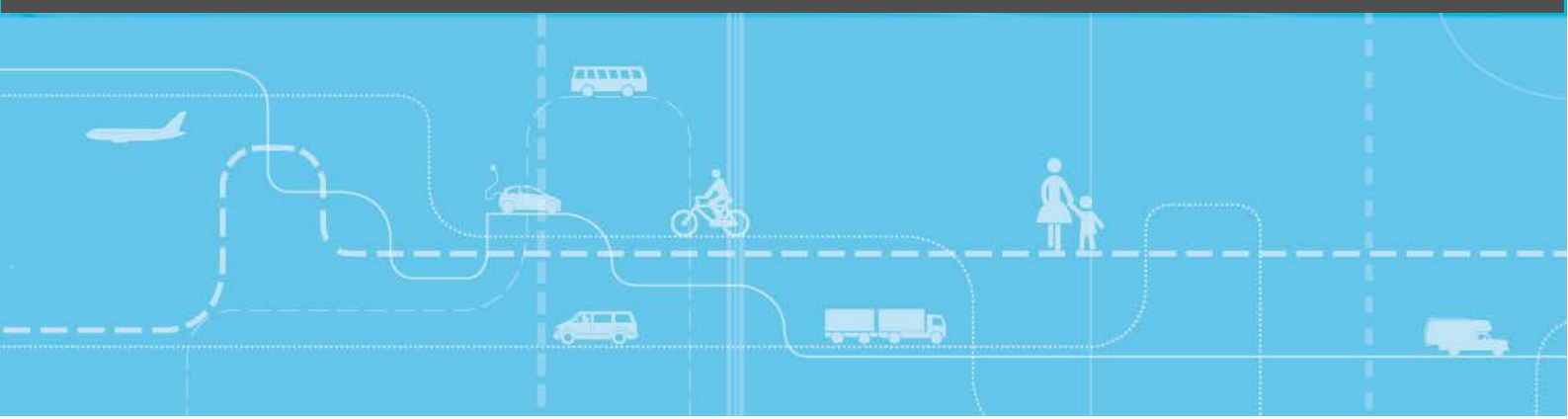
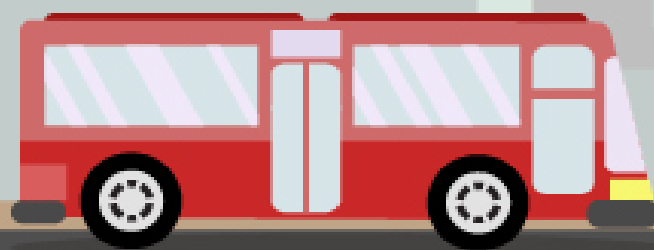


Fylkeskommunenes arbeid med universell utforming i kollektivtransporten



Fylkeskommunenes arbeid med universell utforming i kollektivtransporten

Julie Runde Krogstad

Forsidebilde: Samferdsels temaarkiv

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

Tittel: Fylkeskommunenes arbeid med universell utforming i kollektivtransporten

Forfattere: Julie Runde Krogstad

Dato: 12.2015

TØI rapport: 1456/2015

Sider 66

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1683-0

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: DELTA-senteret
Barne-, ungdoms- og familiedirektoratet

Prosjekt: 4219 - Fylkeskommunenes arbeid med universell utforming i kollektivtransporten

Prosjektleder: Julie Runde Krogstad

Kvalitetsansvarlig: Aud Tennøy

Emneord: Fylkeskommune
Kollektivtransport
Universell utforming

Sammendrag:

Fylkeskommunene har de siste årene prioritert infrastrukturtiltak i arbeidet med universell utforming i kollektivtransporten: Materiell, knutepunkter og holdeplasser, og billetterings- og informasjonssystemer er der de største investeringene er gjort. Det har vært mindre fokus på evalueringer av tiltak, kompetanseutvikling, vintervedlikehold og gangveger. Høy kompetanse og god dialog med brukerorganisasjoner vil være viktig når begrensede ressurser gjør at man må prioritere tiltak som blir best mulig for flest mulig. Samtidig kan gode samarbeidsarenaer være viktige for å prioritere tiltak som vintervedlikehold, hvor flere aktører er ansvarlige, og gangveger som krever helhetlig planlegging.

Title: The County Councils' work on Universal Design in public transport.

Author(s): Julie Runde Krogstad

Date: 12.2015

TØI report: 1456/2015

Pages 66

ISBN Electronic: 978-82-480-1683-0

ISSN 0808-1190

Financed by: The Delta Centre
The Norwegian Directorate for Children, Youth and Family Affairs

Project: 4219 - Fylkeskommunenes arbeid med universell utforming i kollektivtransporten

Project manager: Julie Runde Krogstad

Quality manager: Aud Tennøy

Key words: Counties
Norwegian
Public transport
Universal design

Summary:

The Norwegian counties have given priority to infrastructure when dealing with universal design of public transport. The largest investments have been made in transport equipment and vehicles, interchanges and bus stops, and ticketing and information systems. The counties have focused less on conducting evaluations of measures, skill development, winter maintenance and walkways. Expertise and close dialogue with users will be important when limited resources require prioritisation of measures to be best for most people. At the same time, cooperation between actors will be important in order to prioritise measures such as winter maintenance where multiple actors are involved, and walkways, which require a holistic approach.

Language of report: Norwegian

Rapporten utgis kun i elektronisk utgave.

This report is available only in electronic version.

Transportøkonomisk Institutt
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Institute of Transport Economics
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

Formålet med dette prosjektet har vært å utarbeide et godt og oppdatert kunnskapsgrunnlag om fylkeskommunenes arbeid med universell utforming i kollektivtransporten. Dette ble sist gjort for fem år siden (se Leiren og Kolbjørnsen 2008). Det var derfor behov for en ny statusoppdatering, for å kartlegge hva som er de største utfordringene for arbeidet fremover. Rapporten vil være viktig for Deltasenterets arbeid med å etablere et nasjonalt nettverk for universell utforming i regional og lokal kollektivtransport.

Vi har fått besvart spørreskjema fra personer som arbeider med universell utforming i kollektivtransport i samtlige fylkeskommuner, og vil takke dem for tiden de har stilt til rådighet. Vi vil også takke de personene vi har intervjuet per telefon for deres bidrag.

Julie Runde Krogstad har vært prosjektleder for prosjektet og forfattet rapporten. Forskningsleder Aud Tennøy har kvalitetssikret arbeidet.

Anders Eriksen og Egil Torodd Andersen har vært våre kontaktpersoner hos Deltasenteret. Vi vil takke dem for nyttige innspill og kommentarer som de har bidratt med underveis i arbeidet.

Oslo, desember 2015
Transportøkonomisk institutt

Gunnar Lindberg
Direktør

Frode Longva
Avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

1	Universell utforming i kollektivtransport.....	1
1.1	Universell utforming og mobilitet.....	2
1.2	Universell utforming og kollektivtransport: Hva har skjedd i Norge?.....	3
1.3	Mange ansvarlige aktører i reisekjeden.....	6
1.4	Datainnsamling og metode	7
2	Fylkeskommunale planer og strategier	9
2.1	Målsettinger og delmål.....	11
2.2	Fokusområder og strategier	14
2.2.1	Opprusting av holdeplasser og terminaler	14
2.2.2	Oppgradering av materiell	15
2.2.3	Helhetlig perspektiv på reisekjeden.....	16
2.3	Utfordringer og målkonflikter	18
2.4	Planer for universell utforming	20
2.5	Oppsummering.....	20
3	Fylkeskommunenes arbeid med universell utforming	23
3.1	Holdeplasser, terminaler, knutepunkt	24
3.2	Gangveger til og fra holdeplasser.....	26
3.3	Universell utforming av materiell.....	27
3.4	Informasjons- og billetteringssystemer	28
3.5	Kompetanseutvikling blant egne ansatte og sjåfører	30
3.6	Standardisering.....	31
3.7	Fokus på hele reisekjeden.....	32
3.8	Vintervedlikehold	33
3.9	Evaluerer tiltak.....	34
3.10	Brukermedvirkning.....	35
3.11	Nettverkssamarbeid.....	37
3.12	Spesielt viktige prosjekter	38
3.13	Hva er de viktigste utfordringene?.....	39
3.14	Kunnskapsbehov i fylkene	40
3.15	Oppsummering.....	41
4	Lokale og nasjonale samarbeidsarenaer	45
4.1	Samarbeid gjennom bymiljøavtaler.....	46
4.2	Tverrsektorielt nettverk	47
4.3	Nettverksgrupper i by og distrikt.....	48
4.4	Topartssamarbeid mellom fylkeskommune og vegvesen.....	49
4.5	Behov for et nasjonalt nettverk?	50
4.6	Oppsummering.....	51
5	Oppsummering og konklusjon	52
5.1	Utvikling de siste årene.....	52
5.2	Vegen videre.....	55
6	Litteratur	56
7	Vedlegg.....	57
7.1	Informanter	57
7.2	Spørreundersøkelse om universell utforming i kollektivtransport	58

Sammendrag:

Fylkeskommunenes arbeid med universell utforming i kollektivtransporten

TØI rapport 1456/2015
Forfatter: Julie Runde Krogstad
Oslo 2015 66 sider

Fylkeskommunene har de siste årene prioritert infrastrukturtiltak i arbeidet med universell utforming i kollektivtransporten: Materiell, knutepunkter og holdeplasser, og billetterings- og informasjonssystemer er der de største investeringene er gjort. Det har vært mindre fokus på evalueringer av tiltak, kompetansutvikling, vintervedlikehold og gangveger. Høy kompetanse og god dialog med brukerorganisasjoner vil være viktig når begrensede ressurser gjør at man må prioritere tiltak som blir best mulig for flest mulig. Samtidig kan gode samarbeidsarenaer være viktige for å prioritere tiltak som vintervedlikehold, hvor flere aktører er ansvarlige, og gangveger som krever helhetlig planlegging.

Formålet med denne rapporten er å gi en oversikt over status for fylkeskommunenes arbeid med universell utforming i kollektivtransporten og hva som er de største utfordringene. Samtidig gir vi eksempler på formaliserte samarbeid mellom ulike aktører om kollektivtransport og universell utforming og ser på hva som eventuelt er utfordringene.

Siden 2008 har det skjedd en rekke rettslige og organisatoriske endringer som har påvirket arbeidet med universell utforming i kollektivtransporten. Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven samt ny Plan- og bygningslov ble vedtatt i 2008. Fylkeskommunene fikk ansvar for større deler av vegnettet i 2010. Samtidig har flere statlige tilskuddsordninger som BRA¹-ordningen (2006-2015), KID²-ordningen (2007-2015) og belønningstilskudd vært viktige for å gi fylkeskommunene tilgang til midler for å oppgradere kollektivtransportens infrastruktur.

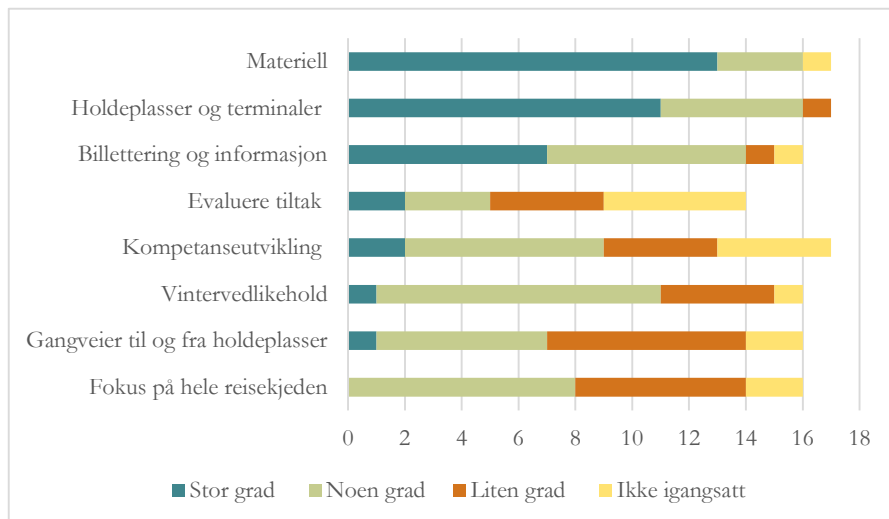
For å kartlegge fylkeskommunenes arbeid med kollektivtransport og universell utforming har vi gjennomgått fylkeskommunale planer, handlingsprogrammer og strategier. Vi har sendt ut et spørreskjema til samtlige fylkeskommuner for å få et bedre bilde av prioriteringer, pågående arbeid og status for universell utforming i kollektivtransporten. På bakgrunn av svarene fra spørreskjemaet ble fire fylkeskommuner, som hadde etablert ulike typer formaliserte samarbeid, valgt ut til telefonintervjuer.

¹ BRA-ordningen (Bedre infrastruktur, Rullende materiell, Aktiv logistikkforbedring) var en statlig støtteordning for å støtte pågående arbeider innenfor infrastruktur, rullende materiell og transportlogistikk i perioden fra 2006 til 2015.

² KID-programmet (Kollektivtransport i Distriktene) var en statlig finansieringsordning som gikk fra 2007-2015 for å støtte pågående arbeider for kollektivtiltak i distriktene.

Prioriteringer og utfordringer

I 2008 var det tre fylkeskommuner som ikke hadde nevnt universell utforming i sentrale dokumenter. I 2015 ser vi at samtlige fylkeskommuner har nevnt tilgjengelighet eller universell utforming i sine planer. Ved gjennomgangen av planene og spørreskjemaene er det tre fokusområder som blir høyt prioritert hos fylkeskommunene: Materiell, holdeplasser og terminaler, og billettering og informasjon. Dette er også områder som har vært hovedfokus i BRA-ordningen, en statlig finansieringsordning med mål om å oppnå tilgjengelighet i hele reisekjeden.



Figur S-1 Tiltak fylkeskommunene oppgir at er igangsatt

Universell utforming av materiell er det området hvor flest har kommet lengst, noe som har sammenheng med at materiellet oppgraderes etter hvert som nye anbud lyses ut. Fylkeskommunene har hatt mye fokus på oppgradering av holdeplasser og terminaler, men det er kostbart å oppgradere og holdeplassene er mange, slik at arbeidet tar tid. Billettering og informasjon er et annet område som har hatt stor utvikling både når det gjelder ny teknologi og investeringer. Sanntidssystemer settes opp på flere holdeplasser, og mange lager applikasjoner for ruteinformasjon som også er tilpasset for eksempel synshemmede.

Den største utfordringene i fylkeskommunenes arbeid med universell utforming i kollektivtransporten er begrensete ressurser. Det er kostbart å oppgradere infrastruktur, noe som kan gå på bekostning av andre gode prosjekter. Det er derfor viktig å kunne gjøre gode prioriteringer av prosjekter. Når det gjelder materiell kan målkonflikter mellom universell utforming og andre mål (komfort, reisetid) skape utfordringer. Samtidig er oppgradering av ferjemateriell og høydeforskjeller ved på- og avstigning på grunn av flo og fjære vanskelig. Samarbeid med andre aktører og ulikt kompetansenivå kan også gjøre arbeidet utfordrende. Alle har ikke samme forståelse av kravene til universell utforming. Høyere standard på drift og vedlikehold er nødvendig, men kan være vanskelig å prioritere. Til slutt er det ikke alltid like lett å møte kravene til ulike grupper funksjonshemmede, som kan ha interessekonflikter. Hørselshemmede synes for eksempel opprop på holdeplass blir støyende, mens synshemmede personer ønsker dette.

Tabell S-1 gir en oversikt over fylkeskommunenes prioriteringer og utfordringer på ulike temaområder.

Tabell S-1 Oversikt over fylkeskommunenes prioriteringer og utfordringer

Temaområder	Viktige momenter
Holdeplasser, terminaler og knutepunkt	Stoppesteder med høyt passasjergrunnlag prioriteres. Utfordringer: Kostnader, areal, helhet, stigningsforhold
Gangveger til og fra holdeplasser	Påbegynt arbeid med å kartlegge status og helt eller delvis samarbeid med kommune/vegvesen Utfordringer: Ressurser og stigningsforhold
Universell utforming av materiell	Krav til universell utforming er stort sett innarbeidet i anbud. Få har gjennomført brukerevalueringer av materiell Utfordringer: Kostnader, målkonflikter
Informasjon og billettering	Nettsider og ruteinformasjon er lett tilgjengelig i mange fylker. Få har talesystem om bord på transportmidler og på holdeplass Utfordringer: Økonomi, ressurser og kompetanse
Kompetanseutvikling	Halvparten av fylkene gjennomfører opplæring av egne saksbehandlere og sjåførere og har satt krav til opplæring av sjåførere. Få har strategier for kompetanseutvikling. Utfordringer: Ulik kompetanse hos ulike aktører, språkutfordringer
Standardisering	Eksisterende standarder blir fulgt, og mange samarbeider med andre fylker om standardisering. Halvparten mener det ikke er mangler i standardene. Utfordringer: Ressursbruk, manglende standard for rullestoler
Fokus på hele reisekjeden	Fylkeskommunene har fokus på hele reisekjeden og flere har tatt initiativ til samarbeid med andre aktører. Utfordringer: Tidkrevende med mange aktører, konkretisering
Vintervedlikehold	Bilveger prioriteres og det finnes få strategier for vintervedlikehold. Flere har tatt initiativ til å koordinere vedlikeholdet med andre aktører. Utfordringer: Prioriteringer, koordinering
Evaluerer tiltak	Få har strategier for å evaluere tiltak, men flere har faktisk gjort det. Evalueringer kan gi ny innsikt.
Brukermedvirkning	Brukerne påvirker løsningene i noen grad og det kan være behov for mer enhetlige retningslinjer. Utfordringer: Tidkrevende, motstridende behov
Nettverkssamarbeid	Fylkeskommunene har stort sett nettverkssamarbeid med andre organisasjoner, og innsats samordnes stort sett gjennom slike nettverk. Økonomisk støtte til nettverk kan være positivt for samarbeidet. Utfordringer: Finne midler til å gjennomføre tiltak
Spesielt viktige prosjekter	Finansieringsordninger, infrastruktur, materiell, informasjon
De viktigste utfordringene	Kostnader, prioriteringer, materiell, samarbeid og kompetanse, drift og vedlikehold, standardisering, interessekonflikter, målkonflikter.
Kunnskapsbehov	Kompetanse hos dem som ikke arbeider direkte med universell utforming, og oversikt over samlet kompetanse hos ulike aktører.

Samarbeid

I hovedsak kan vi si at det finnes to hovedmodeller for formalisert samarbeid om kollektivtransport og universell utforming: Samarbeid organisert i kollektivgrupper og tverrsektorielt samarbeid.

Samarbeid organisert i kollektivgrupper eksisterer gjerne rundt finansieringsordninger, selv om dette ikke er noen forutsetning. Finansiering gir en mulighet til å gjennomføre tiltak, og er derfor en naturlig grunn til å organisere et mer formalisert samarbeid mellom ulike aktører. Hovedpartene i slike kollektivgrupper er fylkeskommunen, kollektivenheten og Statens vegvesen. I tillegg kan kommunene eller operatørselskapene være faste parter, eller trekkes inn ved behov. Universell utforming er ikke hovedtemaet i gruppene, men ligger som en forutsetning i alle prosjekter. Dette krever gjerne at flere har kompetanse på universell utforming.

Tverrsektorielt samarbeid er organisert på tvers av ulike sektorer, hvor universell utforming står i fokus. Hovedpartene i en slik gruppe er faste representanter fra de ulike sektorene i fylkeskommunen, som for eksempel Samferdsel, Næring, Opplæringsavdelingen etc. I tillegg er det etablert en referansegruppe med eksterne aktører som kan gi innspill i større prosjekter eller når planer for universell utforming oppdateres. Et tverrsektorielt nettverk gir læring og kompetanseutvikling på tvers av sektorer og sikrer en helhetlig tankegang. Samtidig kan det oppstå utfordringer dersom koordineringen mot mindre prosjekter i forhold til universell utforming glipper og fordelingen av kompetanse kan bli skjev.

Vegen videre

Kostnadsspørsmålet vil fortsatt være en utfordring i årene fremover, noe som vil kreve gode prioriteringer av de viktigste tiltakene. Dette kan gjøres i samråd med brukerorganisasjonene og med andre aktører. Kompetanse vil også være viktig i tilfeller hvor full universell utforming ikke er mulig, og hvor kompromisser må gjøres for å få til en løsning som er best mulig for flest mulig.

Når vi sammenligner dagens situasjon for universell utforming i kollektivtransporten med situasjonen i 2008, ser vi at det har skjedd en utvikling i arbeidet. I 2015 er mål om universell utforming i større grad reflektert i fylkeskommunale planer, universelt utformet materiell er innført i de fleste fylker og holdeplasser i byområder og store terminaler er oppgradert og/eller arbeidet er påbegynt i mange fylker. I hovedsak er imidlertid fokusområder og enkelte utfordringer fortsatt de samme i 2015 som i 2008. For eksempel er det materiell, holdeplasser og informasjon som prioriteres høyest i dag, noe som også var tilfelle for syv år siden. Også enkelte utfordringer går igjen, for eksempel knyttet til utforming av holdeplasser.

Deltasenterets nye tilskuddsordning til kompetanseprosjekter kan være viktig for å få til en god dialog mellom fylkeskommunen, brukerorganisasjoner og andre aktører om prioriteringer av tiltak. Dette vil kanskje bli enda viktigere i tiden fremover ettersom flere statlige finansieringsordninger er avsluttet i 2015. Etter hvert som holdeplasser, materiell og informasjonssystemene oppgraderes, vil det bli enda viktigere å tenke helhetlig, og samarbeide med andre aktører og brukerorganisasjoner om hvilke tiltak som er viktigst og bør prioriteres for å oppnå en universelt utformet reisekjede.

1 Universell utforming i kollektivtransport

Det har vært et økende fokus på universell utforming av kollektivsystemet de siste årene. Krav til universell utforming er gradvis blitt nedfelt i lovverk, planer og reguleringer, og har vært et av hovedmålene i Nasjonal transportplan siden 2008. Etappemålet for universell utforming i gjeldende Nasjonal transportplan (Samferdselsdepartementet 2012) er at reisekjeder skal være universelt utformet.

Formålet med denne rapporten er å gi en oversikt over status for arbeidet med universell utforming i fylkeskommunal kollektivtransport. Kunnskap om hva som er gjort og hva som gjenstår vil være viktig for å forstå hva som kreves for å oppnå målene for universell utforming, og hva som er barrierene i det videre arbeidet. I rapporten vil vi besvare følgende hovedspørsmål:

- Hva er status for fylkeskommunenes arbeid med universell utforming i kollektivtransporten og hva er de største utfordringene?
- Hvilke eksempler finnes det på formaliserte samarbeid om kollektivtransport og universell utforming, og hva er utfordringene?

En tidligere rapport (Leiren og Kolbjørnsen 2008) har vist at fylkeskommunene i 2008 hadde et økende fokus på universell utforming i hele reisekjeden i stedet for på enkelttiltak, og da spesielt på strekninger med flest reisende. I følge forfatterne var de viktigste utfordringene knyttet til økonomiske ressurser, holdninger, kompetanse og brukernes tillit til transportsystemet. I 2008 hadde totalt 11 fylkeskommuner universell utforming som en del av sine fylkesplaner. Halvparten av fylkene hadde gjennomført kartlegginger for å vite hvor de skulle sette inn tiltak.

Siden 2008 har det skjedd rettslige og organisatoriske endringer som har påvirket arbeidet med universell utforming i kollektivtransporten. Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven ble vedtatt i juni 2008 og trådte i kraft 1. januar 2009. Den forplikter offentlig virksomhet «å arbeide aktivt og målrettet for å fremme universell utforming innenfor virksomheten» (§9). Samme år ble også ny Plan- og bygningslov vedtatt. Samtidig har fylkeskommunene fått et større ansvar for transport. Forvaltningsreformen som ble implementert i 2010, overførte 80 prosent av riksvegnettet til fylkeskommunene.

Selv om forvaltningsreformen bidro til å samle ansvaret for transport hos fylkeskommunene, er arbeidet med universell utforming i kollektivtransporten fremdeles preget av mange aktører med ulike roller og ansvar. Flere fylkeskommuner har over de siste årene opprettet administrasjonsselskaper for kollektivtransport, som blant annet ivaretar anbudsutsetting, markedsføring og ruteplanlegging. Statens vegvesen ivaretar fylkesvegene på oppdrag fra fylkeskommunen. Samtidig er kommunene ansvarlige for infrastrukturen på kommunale veger. I en reisekjede er flere aktører ansvarlige for ulike ledd. I den sammenheng er det et politisk ønske at fylkeskommunene tar initiativ til samarbeid ovenfor statlige etater og lokale myndigheter, for å utarbeide felles og forpliktende planer for å oppgradere reisekjeder (Samferdselsdepartementet 2012, s. 225).

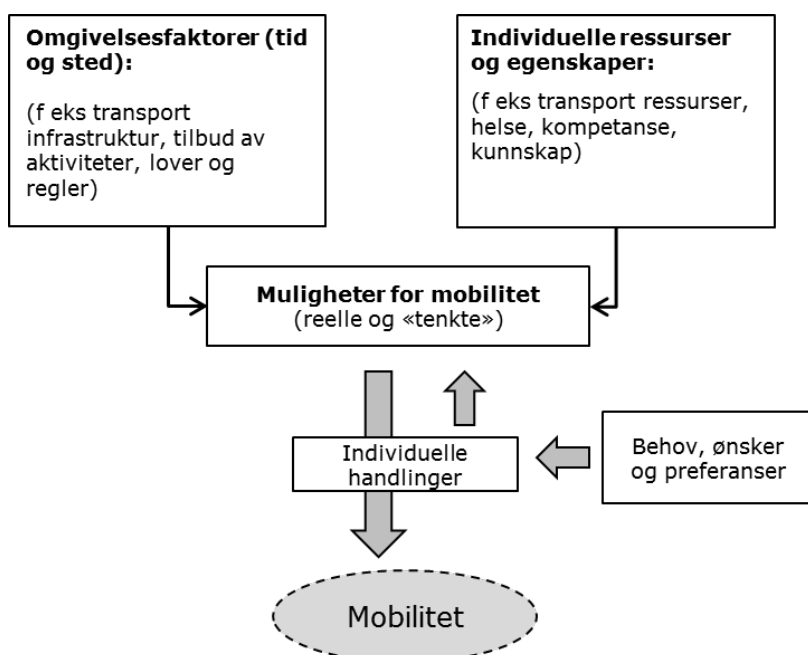
Dette introduksjonskapittelet vil gi en oversikt over universell utforming og kollektivtransport: Hvilke faktorer spiller inn for hvor mobile personer er, hvordan

kom universell utforming og kollektivtransport på den politiske agendaen, hva har skjedd siden, hvem er de ansvarlige aktørene og hvilke roller har de? Til slutt blir datainnsamling og metode som ligger til grunn for rapporten beskrevet.

1.1 Universell utforming og mobilitet

Universell utforming innebærer å utarbeide løsninger som kan brukes av alle så langt det er mulig, uten spesielle tilpasninger. Et underliggende prinsipp bak universell utforming er at omgivelsene endres for å redusere betydningen av ulike (individuelle) forutsetninger. Alle skal ha likestilte muligheter for aktivitet og samfunnsdeltagelse uten å bli stigmatisert eller være avhengig av spesiellagde løsninger (Øvstedal 2009, s. 19). I dette ligger det en sosial forståelse av funksjonshemming som legger til grunn at forskjellighet er naturlig og at det er barrierene i miljøet som skaper funksjonshemming (Øvstedal 2009, s. 13).

Det er flere faktorer som spiller inn for hvor mobile ulike personer er. Med utgangspunkt i Elsters klassiske handlingsteori (1989) kan mobilitet forstås som et resultat av en persons valg eller individuelle handling. Valgene tas både basert på personens ønsker og/eller antagelser om hvilke muligheter som finnes. Muligheter for mobilitet er et samspill mellom individuelle egenskaper og omgivelsesfaktorer (Nordbakke 2013, s. 19). Dette påvirker hvordan en person velger å forflytte seg, eller eventuelt velger å bli hjemme, dersom reisen blir for vanskelig.



Figur 1 Teoretisk modell for å forstå mobilitet (Nordbakke 2013)

De individuelle ressursene har betydning for om en person velger å benytte seg av infrastrukturen og transporttilbudet. Dersom vedkommende ikke har kunnskap om systemet er tilpasset hennes funksjonshemming eller har for dårlig helse til å reise kollektivt, så vil ikke universell utforming av omgivelsene gjøre henne mer mobil. Og motsatt, dersom omgivelsene ikke er universelt utformet, vil personer med funksjonshemminger i mindre grad ha mulighet til å benytte seg av offentlig transport.

Det å skape gode løsninger krever kunnskap om menneskelig variasjon, og de fleste veiledere i dag bygger på kunnskap om representative grupper (Øvstedal 2009, s. 85). Ulike funksjonshemninger krever ulike tilpasninger og vi kan ta utgangspunkt i seks hovedgrupper av personer med behov for et tilpasset, eller universelt utformet, transportsystem (Deltasenteret 2004, s. 9):

- **Bevegelseshemmede** - omfatter personer med nedsatt bevegelighet. Gruppen omfatter også dem som mangler styrke til å åpne og lukke dører etc.
- **Blinde og synshemmede** – omfatter personer med ulik grad av synshemming, fra lettere synshemmet (for eksempel flere eldre) til helt blind
- **Døve og hørselshemmede** – omfatter personer med ulik grad av hørselshemming, fra lettere hørselshemninger (for eksempel eldre) til helt døve
- **Orienteringshemmede** - omfatter personer som har vanskeligheter med å orientere seg. Personer med nedsatt syn og hørsel hører også med i denne gruppen. I tillegg inkluderer gruppen personer med kognitive vansker, personer med forståelsesvansker (for eksempel demens og dysleksi) og personer med psykisk utviklingshemming
- **Miljøhemmede/allergikere** – omfatter personer som er astmatikere, allergikere, lungesyke og mennesker med nedsatt immunforsvar. Denne gruppen kan reagere på beplantning, rengjøring, tekstiler/materialer, røyking på stoppesteder, kjæledyr etc.
- **Multifunksjonshemmede** – omfatter personer med flere funksjonshemninger samtidig

1.2 Universell utforming og kollektivtransport: Hva har skjedd i Norge?

Politisk har universell utforming stått høyt på dagsordenen i Norge det siste tiåret, og er nedfelt i lovverk og gjeldende planer for transportsystemet. Tabell 1 nedenfor gir en oversikt over utviklingen.

Tilgjengelighet i kollektivtransport ble satt på agendaen av EU i 2000. EUs handlingsplan fra 2003¹ slo fast at tilgjengelige kollektivsystemer er avgjørende for at personer med funksjonshemninger kan delta i samfunnslivet og leve selvstendige liv, slik at alle har like muligheter. På 2000-tallet ble det implementert flere direktiver som har betydning for universell utforming i kollektivtransporten i Norge, blant annet bussdirektivet og innkjøpsdirektiver (Tennøy og Leiren 2008).

I Norge ble tilgjengelighet i kollektivtransport og utfordringer knyttet til dette kartlagt og dokumentert på begynnelsen av 2000-tallet. Deretter ble hensyn til universell utforming gradvis implementert i politiske styringsdokumenter. Den nye diskriminerings- og tilgjengelighetsloven som ble vedtatt i 2008, er en viktig milepæl. Loven forbyr diskriminering av personer med nedsatt funksjonsevne. I årene som følger blir den nye loven innarbeidet i øvrig lovverk (for eksempel vedtas ny lov om offentlige anskaffelser, samt ny plan- og bygningslov) og politiske dokumenter.

¹ Equal opportunities for people with disabilities: A European Action Plan

Samtidig etableres nye standarder og håndbøker for universell utforming, blant annet for veg- og gateutforming.

De politiske målsettingene utvikler seg. Et hovedmål i Nasjonal transportplan 2006-2015 er at transportsystemet skal være tilgjengelig for alle (Samferdselsdepartementet 2003), mens i Nasjonal transportplan 2010-2019 er målsettingen mer spisset: Kollektivtransportssystemet skal bli mer universelt utformet (Samferdselsdepartementet 2008). Dette målet er også lagt til grunn som etappemål for transport i regjeringens nasjonale handlingsplan for universell utforming, som ble lagt frem i 2009 (Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet 2009). I gjeldende Nasjonal transportplan er det økende fokus på hele reisekjeden, med en målsetting om at reisekjeder skal være universelt utformet (Samferdselsdepartementet 2012).

For å sette fokus på universell utforming i fylkeskommuner og kommuner har staten satt i gang flere initiativer. BRA²-programmet var et program som skulle styrke fokuset på universell utforming ved å supplere pågående arbeider innenfor infrastruktur, rullende materiell og transportlogistikk i perioden fra 2006 til 2009 (Samferdselsdepartementet 2003, s. 96). Ordningen ble videreført i neste planperiode, men nå under navnet 'Tilskuddsordningen for bedre tilgjengelighet i kollektivtrafikken' (Samferdselsdepartementet 2008, s. 15). I 2015 ble ordningen avvirket. Det er gjennomført to evalueringer av ordningen, som viser at den har hatt positiv effekt (Ruud mfl. 2008; Aarhaug og Elvebakk 2012). KID³-programmet var en annen finansieringsordning for kollektivtiltak i distriktene som gikk fra 2007-2015, hvor staten betalte 50 prosent av kostnadene for ulike tiltak. Ordningen ble evaluert i 2010 (Kjørstad mfl. 2010). Et annet initiativ som ble satt i gang i 2009 er 'Nasjonalt utviklingsprosjekt for universell utforming i fylker og kommuner' som løp fra 2009-2013. Prosjektet skulle bidra til å inkludere universell utforming som en strategi i kommunal og fylkeskommunal planlegging og forvaltning. Det ble arrangert flere nettverkssamlinger, koordinatorsamlinger og konferanser. Til sammen deltok 17 fylker og 88 kommuner i prosjektet (Klima- og miljødepartementet 2013).

Det er enkelte prosjekter fra disse tilskuddsordningene og initiativene som er verdt å nevne, fordi de har vært viktige for fylkeskommuner over hele landet. Østfold kollektivtrafikk tok initiativ til et nettbasert kurs for sjåføropplæring, for å øke sjåførenes kunnskap om universell utforming. Prosjektet fikk om lag 75 prosent støtte fra statlige BRA-midler. Østfold fylkeskommune har nå satt gjennomføring av kurset som et krav i alle busskontrakter, og kurset er delt med andre fylker. Frem til 2013 har nesten 4700 sjåfører over hele landet gjennomført programmet (Klima- og miljødepartementet 2013). Hedmark og Oppland fylkeskommuner utarbeidet et eksempelhefte om hvordan universell utforming kan innarbeides i kommunale og fylkeskommunale planer, et av temaområdene er parkering og transport. Eksempelheftet har blitt et nyttig redskap for planleggere over hele landet (Klima- og miljødepartementet 2013).

I 2013 ble regjeringens handlingsplan for universell utforming fra 2009 evaluert. Evalueringen konkluderer med at en nasjonal handlingsplan bør videreføres, samtidig som enkelte forbedringsområder foreslås – blant annet tydelige målbeskrivelser, bred forankring av tiltakene og videreføre bruk av stimuleringsmidler (Oslo Economics 2013). Tabell 1 gir en oversikt over de viktigste dokumentene og reguleringene i perioden.

² Bedre infrastruktur, Rullende materiell, Aktiv logistikkforbedring

³ Kollektivtransport i Distriktene

Tabell 1 Kronologisk oversikt over dokumenter og reguleringer

(oppdatert versjon basert på Leiren og Kolbjørnsen 2008)

År	Hva har skjedd	Referanser
2000	I Lisboa setter Rådet for den Europeiske Union tilgjengelighet i kollektivtransport på agendaen	Tennøy og Leiren 2008
2001	Dårlig tilgjengelighet for personer med nedsatt funksjonsevne til alle former for kollektivtransport dokumenteres	"Fra bruker til borger" (NOU 2001:22)
2001	EU stiller tilgjengelighetskrav for busser av klasse 1. Et appendix fastlegger også krav til busser av klasse 2 og 3	EU-direktiv 2001/85/EC
2003	Tilgjengeligheten i transportsystemet skal forbedres	Stortingsmelding 40 (2002-2003), Arbeids- og sosialdepartementet
2003	EU stiller krav om tilgjengelighet på passasjerskip og innfører sikkerhetskrav for bevegelsehemmede personer	EU-direktiv 2003/24/EC
2004	EUs bussdirektiv (2001/85/EC) innføres i kjøretøysforskriften	Tennøy og Leiren 2008
2004	Tilgjengelighet i kollektivtransport kartlegges i en rapport etter besøk i fylkeskommunene 2003-2004	Deltasenteret 2004
2004	Et transportsystem tilgjengelig for alle og et transporttilbud som gjør det mulig å leve et aktivt liv ble vedtatt som et femte hovedmål	Nasjonal transportplan 2006-2015
2004	BRA-programmet (Bedre infrastruktur, Rullende materiell, Aktiv logistikkforbedring). Programmet skal øke oppmerksomheten omkring tilgjengelighet.	Nasjonal transportplan 2006-2015
2005	Syse-utvalget definerer universell utforming som utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen i de fysiske forholdene slik at virksomhetens alminnelige funksjon kan benyttes av flest mulig	"Likeverd og tilgjengelighet" (NOU 2005:8)
2005	Tilgjengelighet for alle: Transportøren er ansvarlig for å oppfylle behovene til personer med redusert bevegelighet	Rundskriv N-4/2005 av 1. juli 2005
2007	Revidert lov om offentlige anskaffelser styrker det rettslige vernet mot diskriminering av funksjonshemmede	Lov om offentlige anskaffelser
2008	Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven vedtas, som forbyr diskriminering av personer med nedsatt funksjonsevne	Om lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (diskriminerings- og tilgjengelighetsloven)
2008	Ny Håndbok 017 for veg- og gateutforming gir regler for utforming av blant annet gate- og trafikkarealer, skilter, informasjon, trapper, ramper, kollektivterminaler, holdeplasser	Håndbok 017
2008	Ny plan- og bygningslov vedtas, med et grunnleggende prinsipp om at universell utforming skal ligge til grunn for planlegging og krav til det enkelte byggetiltak.	Om lov om planlegging og byggesaksbehandling (Ot.prp. nr. 32 (2007-2008))
2008	Etappemål for planperioden: Kollektivtransportsystemet skal bli mer universelt utformet	Nasjonal Transportplan 2010-2019
2009	Regjeringen legger frem en handlingsplan for universell utforming, med en visjon om at Norge skal være universelt utformet i 2025	Norge universelt utformet i 2025, Barne- og likestillingsdepartementet
2011	Ny Håndbok V129 for universell utforming av vegger og gater	Håndbok V129
2012	Etappemål for planperioden: Bidra til at reisekjeder skal bli universelt utformet	Nasjonal Transportplan 2014-2023
2012	Lansering av reisekjeden.no som er en veiledning for universell utforming på transportområdet	www.reisekjeden.no , samarbeid mellom Samferdselsdepartementet og Standard Norge
2013	Anbefaling om at Regjeringen viderefører satsingen i handlingsplanen fra 2009-2013. Det er nå satt i gang et arbeid med en ny handlingsplan.	Evaluering av Regjeringens handlingsplan for universell utforming og økt tilgjengelighet 2009-2013, Oslo Economics

1.3 Mange ansvarlige aktører i reisekjeden

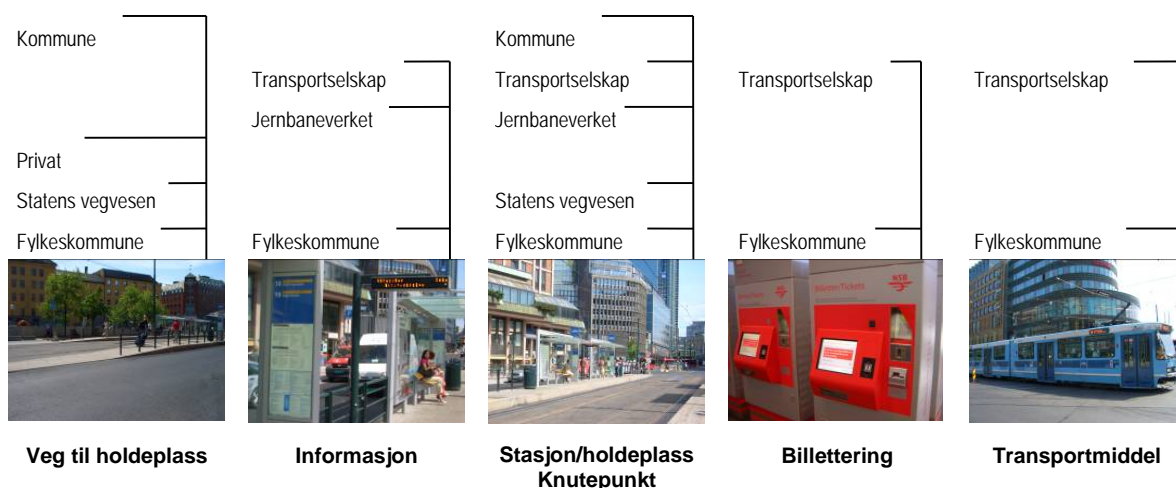
En reisekjede består av flere ledd, som veg til holdeplass, informasjon, stasjon/holdeplass, billettering og transportmiddel. Flere aktører er ansvarlige for disse ulike elementene, både fylkeskommune, kommune, Statens vegvesen og kollektivselskaper spiller en viktig rolle.

Fylkeskommunen har et hovedansvar for lokal kollektivtransport når det gjelder transportmiddel, informasjon og billettering. Ofte er ansvaret for å kjøpe inn transporttjenester og markedsføre tilbudet organisert i et selskap som ligger utenfor den fylkeskommunale administrasjonen – 11 av 19 fylker har valgt en slik organisering. Samtidig har også staten gjennom kjøp av tog tjenester fra NSB ansvar for (mindre) deler av den lokale kollektivtransporten.

Vegen til holdeplassen kan være ansvaret til flere aktører på ulike nivåer: Kommunen, fylkeskommunen, staten, eller den kan i noen tilfeller være privateid. Statens vegvesen er som regel ansvarlig for vegen til holdeplassen på vegne av fylkeskommunen eller staten. Eiere av infrastruktur har også et ansvar for informasjon. De er ansvarlige for skilting, tilrettelegging og reparasjon av skilt, med unntak av trafikk- og parkeringsregulerende skilt som politiet har ansvaret for. Hvor stor plass for eksempel en kommune setter av til ruteinformasjon på en kommunal holdeplass legger rammer for hvilken informasjon fylkeskommunene eller transportselskapene kan gi. Det samme gjelder for Statens vegvesen langs riks- og fylkeskommunale veger (Leiren og Kolbjørnsen 2008, s. 11).

Når det gjelder stasjoner og holdeplasser, kan samtlige aktører ha en rolle. Kommunen eier ofte arealer tett ved knutepunkter eller har ansvar for holdeplasser ved at de ligger på kommunale veger. Fylkeskommuner har ansvar for holdeplasser ved fylkeskommunale veger, og staten har ansvaret på nasjonale veger, hvor vegvesenet har fått delegert ansvar. Dersom det er snakk om en togstasjon har også Jernbaneverket et ansvar. Knutepunktutvikling kan ofte være kompliserte prosesser på grunn av de mange ulike aktørene som må involveres.

De mange aktørene med ulike ansvarsområder gjør at det er viktig å koordinere virkemidler og innsats mellom aktørene, slik at hele reisekjeden blir universelt utformet. I dette ligger det at reisen skal være tilrettelagt for alle fra de reiser ut av døren hjemmefra og til bestemmelsesstedet.



Figur 2 Ledd i en reisekjede og ansvarlige aktører (Leiren og Kolbjørnsen 2008)

1.4 Datainnsamling og metode

Dette prosjektet skal besvare to hovedspørsmål: Hva er status for fylkeskommunenes arbeid med universell utforming i kollektivtransporten og hva er de største utfordringene? Hvilke eksempler finnes det på formaliserte samarbeid om kollektivtransport og universell utforming, og hva er utfordringene? For å finne svar på dette er data samlet inn gjennom dokumentstudier, spørreundersøkelse og intervjuer. Et viktig rammeverk for å vurdere datamaterialets mening og verdi er bevissthet rundt hvem som snakker til hvem, til hvilket formål og under hvilke omstendigheter (George og Bennett 2005, s. 99-100).

Dokumenter er skrevet med en spesiell hensikt, og er farget av konteksten de er skrevet i. Det ligger alltid et utvalg av informasjon til grunn for dokumenter, som reflekterer kommunikasjon mellom aktører som prøver å oppnå et mål (Yin 2003, s. 87). Dokumentgjennomgangen gir derfor et øyeblikksbilde av fylkeskommunens nåværende planer og utfordringer. Det er store variasjoner når det gjelder universell utforming og kollektivtransport i fylkeskommunene. Derfor er det viktig å være bevisst på at selv om enkelte tiltak i liten grad er omtalt i planene, trenger det ikke å være fordi de ikke er prioritert, men fordi de allerede er gjennomført.

Målet med dokumentanalysen er å få et bilde av fylkeskommunenes formelle målsettinger for universell utforming. Dette vil være viktig for å kunne si noe om fylkeskommunenes hovedmål og strategier for universell utforming, hva som er prioriterte områder, og hvor konkrete eller generelle målsetningene er. Dokumentanalysen har også gitt viktig input til utformingen av spørreskjemaet. Tilgjengelige regionale transportplaner, kollektivmeldinger, handlingsprogrammer og strategier for universell utforming er blant planene som er samlet inn (en fullstendig oversikt over dokumentene finnes i Tabell 2). På bakgrunn av utviklingen som har skjedd siden den siste kartleggingen i 2008, forventer vi at en ny generasjon planer er lagt frem og at målsettingene for universell utforming i kollektivtransporten er tydeligere.

Spørreundersøkelsen gir et bilde av hvordan fagpersoner i fylkeskommunene oppfatter status og utfordringer for universell utforming i kollektivtransporten. Undersøkelsen

ble sendt ut på epost i begynnelsen av september 2015 til de personene som arbeider med og har høy kompetanse på universell utforming i fylkeskommunene. Selv om fylkeskommunen har et overordnet ansvar for kollektivtransport er flere oppgaver delegert til administrasjonsselskaper eller Statens vegvesen. Flere fylkeskommuner har sjekket ut spørsmål med administrasjonsselskapet, mens andre har valgt ikke å gjøre det. Detaljeringsgraden i svarene varierer derfor fra fylkeskommune til fylkeskommune. Samtidig er ikke alle spørsmålene besvart av alle, og svarandelen per spørsmål varierer derfor mellom 14 og 18 (av 18 fylkeskommuner). Selv om ikke alle detaljer er kartlagt og vi har fått mer informasjon fra enkelte fylkeskommuner enn andre, gir spørreundersøkelsen likevel et bilde av status og utfordringer i arbeidet med universell utforming i kollektivtransporten.

Med utgangspunkt i spørreskjemaet til Leiren og Kolbjørnsen (2008) tilpasset vi skjemaet til den utviklingen som er skjedd innenfor universell utforming og kollektivtransport. Skjemaet ble utformet med både lukkede og åpne kategorier. Blant temaene vi tok opp i spørreundersøkelsen er:

- Prioriteringer og iverksetting av ulike tiltak
- Holdeplasser, terminaler og knutepunkt
- Gangveger til og fra holdeplasser
- Transportmateriell
- Informasjons- og billetteringssystemer
- Kompetanseutvikling
- Standardisering
- Fokus på hele reisekjeden
- Vintervedlikehold
- Bruk av evalueringer
- Brukermedvirkning
- Samarbeid
- Utfordringer og målkonflikter

På bakgrunn av informasjonen som kom frem i spørreskjemaene valgte vi ut noen fylkeskommuner til supplerende telefonintervjuer, med spesielt fokus på formaliserte samarbeid mellom fylkeskommunen og andre aktører. Hordaland, Telemark, Rogaland og Nordland fylkeskommuner ble valgt ut fra hensyn til geografisk beliggenhet og ulike samarbeidsmodeller for kollektivtransport og universell utforming. Hordaland fylkeskommune har samarbeid gjennom Bergensprogrammet, Telemark fylkeskommune har kollektivgrupper for by og distrikt, Rogaland fylkeskommune har et tverrsektorielt nettverk for universell utforming, mens Nordland fylkeskommune har et tett samarbeid med Statens vegvesen. Målet var å gi en detaljert beskrivelse av gode eksempler på formaliserte samarbeid om universell utforming med ulike aktører, samt få kunnskap om hva som er utfordringene. Alle intervjuene ble gjennomført på telefon i månedsskiftet november/desember 2015.

2 Fylkeskommunale planer og strategier

Regionale transportplaner gir et overblikk over de mål og strategier som fylkeskommunene har for sin transportpolitikk. Tiltak for å nå de transportpolitiske målene konkretiseres i handlingsprogrammer, som også angir økonomiplaner for en valgt periode.

Det varierer hvordan fylkeskommunene har organisert sitt strategiarbeid. Enkelte har utarbeidet separate planer for kollektivtransport og veg (for eksempel Buskerud fylkeskommune), andre lager transport- eller samferdselsplaner, mens enkelte omtaler samferdsel i en overordnet regional plan for så å lage spesifikke strategier for ulike områder, som for kollektivtransport (for eksempel Møre og Romsdal). Noen fylkeskommuner har bypakker hvor midler til for eksempel oppgradering av infrastruktur og materiell kan hentes.

Ti fylkeskommuner har laget egne planer for universell utforming, som ofte er detaljerte på kollektivtransportområdet (se for eksempel Ruter, Vest-Agder og Rogaland fylkeskommuner). Målsettingene og strategiene i disse planene utgjør et rammeverk for øvrige planer. Samtidig utgjør målsettingene i Nasjonal transportplan og lovverket for universell utforming et viktig rammeverk for fylkeskommunale strategier og mål for kollektivtransporten. Det er derfor ikke overraskende at universell utforming i kollektivtransporten er ivaretatt i de fleste overordnede planer.

Detaljeringsgraden i planene og målformuleringene varierer når det gjelder universell utforming og kollektivtransport. Mens enkelte fylkeskommuner er svært detaljerte i sine beskrivelser av status for universell utforming i kollektivtransporten er andre knappere i sine beskrivelser. Dette har også sammenheng med tilgang på ressurser og hvor langt den enkelte fylkeskommune allerede har kommet i arbeidet med universell utforming.

Dette kapitlet er basert på informasjon hentet fra fylkeskommunale planer og strategier. Fokus vil være på hva som er de overordnede målsettingene, hvilke fokusområder og strategier som er omtalt i planene, samt hva som defineres som utfordringer og målkonflikter. Tabell 2 gir en oversikt over de politiske dokumentene som er grunnlaget for kapitlet. Oversikten er basert på de dokumentene som finnes på fylkeskommunenes hjemmesider, det tas derfor forbehold om eventuelle mangler.

Tabell 2 Oversikt over fylkeskommunenes politiske dokumenter

Fylke	Overordnet transportplan	Handlingsprogram	Rapport eller plan om UU
Østfold	Regional Transportplan mot 2050, vedtatt i 2012	Handlingsprogram 2015-18, vedtatt i 2014	Handlingsplan for UU fra 2011
Akershus (og Oslo)	Samferdselsplan 2012-15, vedtatt i 2012 K2012, Ruters strategiske kollektivplan 2012-60, publisert 2011	Handlingsprogram 2012-15 Oslopakke 3 Handlingsprogram 2014-17, vedtatt 2013	Ruterrapport Universell utforming 2011:2
Hedmark	Regional samferdselsplan 2012-21, vedtatt i 2012	Tiltaksplan Hedmark Trafikk FKF 2014-17, vedtatt 2013 Handlingsprogram fylkesveger 2014-17, vedtatt 2013	Felles strategi for UU for Hedmark og Oppland. Innlandet universelt utformet 2025, på høring 2015
Oppland	Regional planstrategi 2012-16, vedtatt 2012 Strategisk kollektivplan 2011-15, vedtatt 2011	Handlingsprogram for fylkesveger 2014-17, vedtatt 2013	Se ovenfor
Buskerud	Kollektivtransportplan utvikling mot 2030, vedtatt 2012 Fylkesvegstrategi 2014-23, vedtatt 2012	Handlingsprogram for kollektivtransport 2014-17, vedtatt 2014 Handlingsprogram for fylkesveger 2014-17, vedtatt 2014	Regional plan for UU, vedtatt i 2011
Vestfold	Regional plan for bærekraftig arealpolitikk, vedtatt 2013	Handlingsprogram for fylkesvegnettet 2014-2017, vedtatt 2013	-
Telemark	Regional plan for samordna areal- og transport 2015-25, vedtatt i 2014 Busstrategi for Grenland 2015-25, vedtatt i 2015	Handlingsprogram 2015-18 ATP Telemark	-
Aust-Agder	Regional transportplan Agder 2015-27, vedtatt i 2015 Samordnet areal- og transportplan, på høring 2015	Handlingsprogram for fylkesveger 2015-17, vedtatt i 2014	-
Vest-Agder	Regional transportplan Agder 2015-27, vedtatt i 2015 Regional plan for samferdsel 2014-19, under arbeid i 2015 Plan for kollektivtransporten 2015-19, arbeidsdokument 2014	Handlingsprogram for fylkesveg 2014-2017, vedtatt 2014	Strategi og handlingsprogram for UU på samferdselsområdet 2010-2013, vedtatt 2010 Fylkesstrategi for arbeidet med UU i Vest-Agder 2012-2015, vedtatt 2012
Rogaland	Fylkesdelplan for samferdsel 2008-19, vedtatt i 2008 Fylkesdelplan om UU 2014-17, vedtatt 2014	Handlingsprogram for fylkesveger 2014-17, vedtatt i 2013	Fylkesdelplan om UU 2014-17, vedtatt 2014
Hordaland	Regional transportplan 2013-24, vedtatt 2012 Kollektivstrategi, utvikling fram mot 2030, vedtatt 2014	Handlingsprogram 2015-17, vedtatt 2014	Fylkesdelplan UU 2006-09, vedtatt 2006
Sogn og Fjordane	Regional transportplan 2014-23, vedtatt 2013	Handlingsprogram 2014-23, vedtatt 2013	-
Møre og Romsdal	Fylkesplan 2013-16 Kollektivstrategi 2012-21	Handlingsprogram 2015	-
Sør-Trøndelag	Transportplan 2014-23, vedtatt 2013	Handlingsprogram 2015-18	-
Nord-Trøndelag	Fylkesvegplan 2014-17, vedtatt 2013	-	Universell utforming som regional utfordring, sluttrapport 2014
Nordland	Transportplan 2013-23, vedtatt i 2012	Handlingsprogram kollektivtransport, vedtatt 2013	-

Fylke	Overordnet transportplan	Handlingsprogram	Rapport eller plan om UU
		Handlingsprogram fylkesveg og fylkesvegferjesamband 2014-23, vedtatt 2013	
Troms	Regional transportplan 2014-23	Det finnes handlingsplaner	Handlingsplan for universell utforming i Troms fylkeskommune 2009-13, vedtatt 2008
Finmark	Regional transportplan 2014-23	Handlingsplan for kollektivtransport 2015-18 Handlingsplan for fylkesveger 2015-18	-

2.1 Målsettinger og delmål

Hvordan ulike mål, delmål og strategier er formulert og systematisert varierer i de ulike fylkeskommunene. Tabell 3 gir en oversikt over fylkeskommunenes målsettinger om universell utforming i kollektivsystemet fordelt på hovedmål og delmål med utgangspunkt i de overordnede regionale planene (regionale transportplaner og samferdselsplaner). Fordi målstrukturen varierer, kan dette påvirke hvordan universell utforming eller tilgjengelighet reflekteres i hovedmål og delmål. I kommentarfeltet er det notert hvilke dokumenter målformuleringene er hentet fra og hvordan målstrukturen er satt opp.

I 2008 hadde åtte fylkeskommuner ingen formulering om universell utforming i sin fylkesplan, mens fire av disse hadde inkludert universell utforming i en samferdsels- eller kollektivplan. Tre fylkeskommuner hadde ikke nevnt universell utforming i sentrale dokumenter (Leiren og Kolbjørnsen 2008). I 2015 ser vi at samtlige fylkeskommuner har nevnt tilgjengelighet eller universell utforming i sine overordnede planer. De fleste av fylkeskommunene har relativt nylig (fra 2012 og senere) vedtatt fylkesvise regionale transportplaner og/eller kollektivplaner, hvor universell utforming og tilgjengelighet er inkludert i hovedmål og/eller delmål og omtalt som et tema i planene. Enkelte fylkeskommuner skiller seg imidlertid litt ut.

I den nye regionale planen for Telemark (vedtatt i 2014) er universell utforming og tilgjengelighet ikke eksplisitt formulert i målsettingene. I planen legges det imidlertid til grunn at universell utforming er en retningslinje for arbeidet. Flere andre fylkeskommuner påpeker at universell utforming er førende for arbeidet med kollektivtrafikk, en naturlig del av utviklingen av tilbudet og et premiss for utviklingen av samfunnet. Etter hvert som universell utforming blir en underliggende føring for arbeidet med kollektivtransport, vil det kanskje i mindre grad reflekteres direkte i målsettinger.

Agderfylkene og Rogaland fylkeskommune skiller seg ut på grunn av pågående arbeidet med nye fylkesvise transportplaner. Rogaland fylkeskommune har imidlertid nylig (i 2014) vedtatt en fylkesdelplan om universell utforming, hvor konkrete mål og tiltak for universell utforming i kollektivtransporten står beskrevet. I Agderfylkene er de konkrete målsettingene for universell utforming i kollektivtransporten mer uklare. Fylkene har utarbeidet en felles regional transportplan, med overordnet mål om universell utforming, men dette er i liten grad konkretisert. Ut fra planene ser det imidlertid ut som at Vest-Agder fylkeskommune har større fokus på universell utforming og kollektivtransport enn Aust-Agder, hvor lite informasjon er tilgjengelig. Vest-Agder fylkeskommune har tidligere utarbeidet en egen fylkesdelplan for

universell utforming på samferdselsområdet (vedtatt i 2010). I et arbeidsdokument som er underlag til den nye transportplanen fra 2014, finnes en detaljert beskrivelse av status for universell utforming i fylkets kollektivtransport.

Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag skiller seg ut ved at universell utforming i liten grad er konkretisert i de overordnede planene som ble vedtatt i 2013, sammenlignet med de andre fylkene. Universell utforming er heller ikke et av fokusområdene i planene. Dette kan skyldes at mye alt er gjort eller at andre områder prioriteres. I Sør-Trøndelag er nye anbudsrunder nettopp gjennomført, noe som innebærer at det meste av materiell allerede er oppgradert og universelt utformet, både på buss og båt. I handlingsprogrammet til transportplanen nevnes det som en utfordring at mange bussholdeplasser ikke tilfredsstiller kravene til universell utforming, men at det innenfor eksisterende økonomiske rammer ikke er mulig med en systematisk standardheving. Når det gjelder informasjon og billettering er det administrasjonsselskapet AtB som tar seg av dette. Det er innført sanntidssystem i Trondheim og automatisk holdeplassannonsering på bussene. I tillegg er det arbeidet med skilting på holdeplasser, innført apper for billett kjøp og nettside som var ny i 2013. Nord-Trøndelag fylkeskommune har ingen styringsdokumenter som legger føringer for universell utforming i kollektivtransporten.

Tabell 3 Fylkeskommunenes målsettinger om universell utforming i kollektivsystemet

Fylke	Hovedmål	Delmål	Kommentar
Østfold	Et effektivt, trafikkikkert, miljøvennlig og tilgjengelig transportsystem som møter befolkningens og næringslivets behov for lokale, regionale, nasjonale og internasjonale transporter.	Transportsystemet skal være universelt utformet	Regional transportplan har en overordnet målsetting hvor tilgjengelighet er nevnt og fire delmål, hvor UU er det fjerde.
Akershus	-	Et mer attraktivt og universelt utformet transportsystem	Samferdselsplanen har ikke et overordnet mål men syv målsettinger, hvor UU er det fjerde.
Hedmark	Skape robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner bygd på effektive transportløsninger for næringsliv, kollektivreisende og gående/syklende.	Hvordan kan tilgjengelighet bedres for alle trafikantgrupper (fokusområde 1)	Regional samferdselsplan har en overordnet målsetting hvor UU er implisitt, med fem fokusområder hvor tilgjengelighet er et av dem.
Oppland	Enkelt for alle å reise kollektivt (visjon)	Velferdsmessige mål med 'transport for alle' (delmål 5)	Strategisk kollektivplan for Oppland har UU implisitt i den overordnede visjonen og delmålene, men det er eksplisitt nevnt i planen.
Buskerud	Det skal være enkelt og attraktivt å reise kollektivt (visjon)	Materiell, informasjonssystem og infrastruktur skal være universelt utformet (hovedmål 2, delmål 3)	Kollektivtransportplanen har en overordnet visjon hvor UU er implisitt, samtidig som den lister opp flere hovedmål for kollektivsystemet med konkrete delmål
Vestfold	Transportsystemet er miljøvennlig, sikkert og effektivt	Medvirkning og universell utforming pekes på som særlig viktige temaer i samfunnsplanlegging og arealplanlegging (samfunns mål 5, Folkehelse)	Regional Transportplan nevner ikke UU eksplisitt i målsettingen for (kollektiv)transport, men under samfunns mål for Folkehelse.
Telemark	Befolkningsvekst skal skapes ved å velge løsninger som sikrer attraktivitet for bedrifter, beboere og besøkende	Styrke kollektivknutepunkt for et mer brukervennlig og effektivt kollektivtilbud	Den regionale planen for samordnet areal- og transport bygger på det som tidligere var fire ulike planer, og angir to hovedmål hvor UU er

Fylke	Hovedmål	Delmål	Kommentar
	Bærekraft skal skapes ved å velge areal- og transportløsninger som fremmer miljøvennlig transport, trafiksikkerhet, god folkehelse og god samfunnsøkonomi		implisitt. Strategien eller delmål for kollektivtransporten er også UU implisitt. Det legges til grunn i planen at UU er en retningslinje for arbeidet. I busstrategien for Grenland er universell utforming nevnt eksplisitt som målsetting.
Aust-Agder	-	Et transportsystem som er universelt utformet (delmål 4)	Regional transportplan Agder har ikke formulert noe hovedmål, men tar utgangspunkt i NTPs fire målsettinger.
Vest-Agder	-	Et transportsystem som er universelt utformet (delmål 4)	Regional transportplan Agder har ikke formulert noe hovedmål, men tar utgangspunkt i NTPs fire målsettinger.
Rogaland	-	Innarbeide tilgjengelighetshensyn i alle planer for utbygging og drift, for med dette sikre at transportmateriell og infrastruktur får en tilfredsstillende tilgjengelighetsgrad for alle.	Fylkesdelplan for samferdsel angir målsettinger til ulike tema – ett av dem er tilgjengelighet. I tillegg angir den nyere fylkesdelplanen for UU flere konkrete mål og tiltak for UU i kollektivtransporten.
Hordaland	Bidra til verdiskaping, sikre robuste bosteds- og arbeidsmarkedsregioner, som gir god tilgjengelighet til viktige reise- og arbeidsmål i Bergensområdet, gir bedre fremkommelighet og reduserte avstandskostnader i distriktene, som bidrar til å bedre trafiksikkerhet og å redusere risikonivå, oppnår viktige miljø- og klimapolitiske mål, samt sikrer tilgjengelighet for alle.	Kollektivtilbudet skal ha universell utforming og miljøvennlig drift. Alt ferjemateriell skal tilfredsstillende kravene om universell utforming.	Regional transportplan 2013-2024 har en detaljert målstruktur med et overordnet mål og flere delmål tilknyttet hvert tema.
Sogn og Fjordane	Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling (utgangspunkt i NTP)	Samferdselsinfrastrukturen er tilgjengelig for alle (delmål 5)	Regional transportplan 2014-2023 har et overordnet målbilde med fem delmål.
Møre og Romsdal	Fremme regional utvikling og robuste bo-, arbeids- og serviceregioner gjennom å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem.	Transportsystemet skal utvikles og holdes ved like, slik at det blir differensiert, men effektivt, tilgjengelig og trafiksikkert og har tilstrekkelig standard for alle typer trafikanter (delmål 3)	Fylkesplan 2013-2016 har et hovedmål for alle sektorer, og 6 resultatmål for samferdselssektoren. Kollektivstrategi 2012-2021 har mer detaljert mål for kollektivtransporten, hvor UU er inkludert.
Sør-Trøndelag	Tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert, miljø- og klimavennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling	-	Transportplan 2014-23 har en overordnet målsetting hvor tilgjengelighet er nevnt, men ingen delmål knyttet til transportområder. UU er i liten grad nevnt i transportplanen. Det er nevnt i handlingsprogrammet og regional transportplan Midt-Norge
Nord-Trøndelag	Tilby et effektivt, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.	-	Fylkesvegplan 2014-2017 har en overordnet målsetting, men ingen direkte formulerte delmål. UU er nevnt i planen og i regional transportplan Midt-Norge
Nordland	Samferdsel skal binde sammen Nordland – og Nordland med resten av verden	Gjøre transportinfrastruktur og tilbud tilgjengelig for alle (delmål 6)	Transportplan Nordland 2013-23 har en overordnet målsetting hvor tilgjengelighet er implisitt, men har

Fylke	Hovedmål	Delmål	Kommentar
			seks delmål for samferdsel, hvor UU er et av dem
Troms	Kommunikasjoner og infrastruktur i Troms skal forvaltes og utvikles på en bærekraftig måte for å gi samfunns- og næringsliv gode vilkår for utvikling og markedstilgang	Løsninger for å ivareta tilgjengelighet og universell utforming skal ha høy prioritet (ferjesamband). Universelt utformet kollektivtransporttilbud i Troms (kollektiv)	Transportplan for Troms 2014-23 har en overordnet målsetting hvor UU er implisitt. Planen har detaljerte mål for transport etter tema, UU er eksplisitt nevnt som to av delmålene.
Finmark	Å skape et effektivt, trafikksikkert, miljøvennlig og tilgjengelig transportsystem som møter befolkningens og næringslivets behov for lokale, regionale, nasjonale og internasjonale transporter.	Kollektivtilbudet skal gi innbyggerne i Finnmark forutsigbare transportmuligheter (kollektiv). Strategi: Tilpasse tilbudet til alle brukere	Transportplan for Finnmark 2014-23 har en overordnet målsetting som inkluderer tilgjengelighet. Delmålene er fordelt på tema. UU nevnes implisitt som en strategi under delmålet for kollektiv.

2.2 Fokusområder og strategier

I fylkeskommunenes transportplaner, fylkesdelplaner, kollektivplaner og handlingsprogrammer står det oppført fokusområder og strategier knyttet til målene om universell utforming i kollektivtransporten. Enkelte fylkeskommuner har lange lister med svært detaljerte mål og strategier, mens andre omtaler dette mindre systematisk. Tabell 4 nedenfor gir et overblikk over status for universell utforming og fokusområder fremover i de ulike fylkeskommunene (basert på dokumentene som er listet opp i Tabell 2). Fokusområdene i de fleste fylkeskommuner er oppgradering av holdeplasser og knutepunkter, samt oppgradering av materiell til universell utforming.

2.2.1 Opprusting av holdeplasser og terminaler

Samtlige fylkeskommuner er i gang med å ruste opp infrastruktur og holdeplasser. Mange nevner opprusting av infrastruktur og holdeplasser som en av de største utfordringene, da standarden mange steder er lav og det er kostbart å heve den. Selv om oppgradering av holdeplasser nevnes i alle planer, er det varierende hvor mye ressurser fylkeskommunene legger inn i dette arbeidet. Innenfor de økonomiske rammene vil det årlig uansett være mulig å oppgradere noen holdeplasser, men en systematisk satsing på dette området vil kreve mer.

Minst syv fylkeskommuner (Østfold, Hedmark, Buskerud, Aust-Agder, Vest-Agder, Hordaland, Oppland) nevner eksplisitt i sine planer at holdeplasser prioriteres etter hvor mange som vil få nytte av utbedringene, altså hvor mange linjer som frekventerer holdeplassen eller hvor stort passasjergrunnlag det er på linjene. Telemark fylkeskommune prioriterer de viktigste knutepunktene, men også dem som har størst gap mellom dagens standard og anbefalt standard. I tillegg prioriteres knutepunkt der det ligger til rette for godt samarbeid med aktuelle aktører. Møre og Romsdal fylkeskommune knytter eksplisitt holdeplasstruktur og oppgraderinger av holdeplasser opp mot rutetilbud og mulige fremtidige endringer i opplegget. Derfor er det et eksplisitt mål at holdeplassene skal ha tjenlige fasiliteter ved endringer i trafikkmønster eller vegutbygging.

Holdeplassoppgradering er en del av vedlikeholdet på det fylkeskommunale vegnettet. Dette er svært ressurskrevende for fylkeskommunene, som etter forvaltningsreformen

i 2010 også har fått et større vegnett å vedlikeholde. Etterslepet som fulgte reformen viste seg å være større enn det som i utgangspunktet var antatt (Sund 2013), i tillegg til at drift og vedlikehold har blitt dyrere. Flere fylkeskommuner har foretatt kartlegginger av vedlikeholdsetterslepet på vegene, og standard på holdeplasser utgjør ofte en del av slike kartlegginger. Enkelte fylkeskommuner viser til konkrete kartlegginger av holdeplasser i fylket. I Hordaland er det for eksempel gjennomført et omfattende kartleggingsarbeid av holdeplasser og terminaler. Holdeplasser og terminaler i Bergen ble kartlagt i 2011, samt knutepunkter i Hordaland i 2013. I tillegg har Statens vegvesen gjennomført en kartlegging av holdeplasser og terminaler langs ekspressbussrutene i fylket. I Oslo og Akershus har Ruter (2011) kartlagt et investeringsbehov på 1,8 milliarder kroner for å oppnå en standard som er i samsvar med lov, mål og intensjoner om universell utforming i kollektivtransporten. Dette omfatter utbedringer av eksisterende infrastruktur, materiell og informasjonssystem.

Enkelte fylkeskommuner vurderer å ta i bruk alternativ finansiering av holdeplasser. Akershus fylkeskommune vil utrede alternativ finansiering av holdeplasser. Det vil sannsynligvis koste 500 millioner kroner å utbedre bussholdeplassene i Akershus til standard for universell utforming. Også Østfold fylkeskommune nevner at for å øke kvaliteten på holdeplassene bør reklamefinansiering benyttes der dette er aktuelt.

Arbeidet med oppgradering av holdeplasser går likevel fremover, selv om det går sakte. For eksempel rapporterer Telemark fylkeskommune at 80 prosent av holdeplassene langs metrolinjenettet var oppgradert i 2014, mens i Vest-Agder har alle metrolinjene oppgraderte holdeplasser. Buskerud fylkeskommune viser til at 7-8 prosent av alle holdeplasser var oppgradert til universell utforming i 2010.

2.2.2 Oppgradering av materiell

Oppgradering av materiell ser ut til å gå raskere enn oppgradering av holdeplasser. Samtlige fylkeskommuner stiller i dag krav om universelt utformet materiell i anbudsprosesser.

Fylkeskommuner som Østfold, Akershus, Vest-Agder, Rogaland, Hordaland, Nordland, Troms og Sør-Trøndelag har i dag universell utforming på flesteparten av bussene som er i drift i store deler av fylket. I Telemark er materiell på alle bybusser oppgradert. I Oslo er det behov for fornyelse av trikkevognparken til universell utforming, da de eldste trikkevognene ikke har trinnfri atkomst. I Hordaland, Sogn og Fjordane og Troms arbeides det med fornying av ferjeflåten. I Hedmark, Oppland, Buskerud, Møre og Romsdal, Nordland og Finnmark pågår det fremdeles arbeid med anbudsrunder, som etter hvert vil gi universelt utformet materiell.

Oppgradering av materiell på ferje kan være spesielt utfordrende, både fordi det er kostbart og fordi det i større grad må vurderes mot ruteopplegg enn for busser. I Sogn og Fjordane krever for eksempel universell utforming at passasjersalong og toalett er på hovedplan, noe som gjør at fartøyet må være større enn tidligere. Derfor vil utskiftning til universelt utformet materiell være spesielt kostnadskrevenende og ha konsekvenser for rutestrukturen. I tillegg er det få tilbydere av slikt materiell, noe som trolig også fører til høyere priser. I Rogaland ble nytt anbud for hurtigbåter utlyst i 2007, med krav om universell utforming. I samarbeid mellom kollektivselskapet Kolumbus, byggeverftet og rederiet ble nye universelt utformede hurtigbåter laget, som ble tildelt Innovasjonsprisen for universell utforming i 2011.

2.2.3 Helhetlig perspektiv på reisekjeden

Flere fylkeskommuner nevner i sine planer at det er et mål at hele kollektivtilbudet er universelt utformet. Hedmark fylkeskommune påpeker for eksempel at en av hovedutfordringene på kollektivtrafikkområdet i Hedmark er å ivareta krav om universell utforming når det gjelder vognmateriell, knutepunkter, holdeplasser, informasjon, mv. det vil si på hele transportkjeden. Flere andre fylkeskommuner har nevnt perspektivet på hele reisekjeden og et helhetlig kollektivtilbud i sine planer.

Informasjon og billettering er viktige elementer i et reisekjedeperspektiv. Mange fylkeskommuner nevner arbeid med informasjon, sanntidssystemer og billettering, men det er ikke alltid universell utforming eksplisitt nevnes i den forbindelse. Dette betyr ikke at slike hensyn ikke blir ivaretatt, som vi så innledningsvis i dette kapitlet viser fylkeskommunene til universell utforming som en overordnet føring og et premiss for utviklingen av kollektivtilbudet. Mange fylker har allerede et godt utviklet informasjons- og billetteringssystem, dette er imidlertid et kontinuerlig arbeid som aldri blir ferdig. De fleste fylkeskommuner har et mål om å forenkle informasjon og billettering slik at det skal være enkelt for alle å reise kollektivt. Nye teknologiske løsninger er noe flere fylkeskommuner ønsker å vurdere i tiden fremover, spesielt knyttet til billettering og ruteinformasjon.

Flere fylkeskommuner nevner også sømløse reiser eller et helhetlig perspektiv på kollektivreisen eksplisitt i sine planer. Oppland fylkeskommune viser for eksempel til at mer sømløse reiser må tilbys gjennom bedre informasjon både før (reiseplanlegger) og under reisen, billett som dekker hele reisen, selv om flere transportmidler må benyttes og bedre og enklere overgangsmuligheter. Arbeid med takstforenkling og billettsamarbeid med andre transportører for å gjøre overgangen mellom ulike transportmidler så enkel som mulig for kunden er nevnt av flere fylkeskommuner. Finnmark fylkeskommune påpeker at de vil legge til rette for en enkel og sømløs reise gjennom hele fylket uavhengig av start og stoppested med universelt utformet reisekjede. Det å legge til rette infrastrukturen er nevnt av samtlige fylkeskommuner. Enkelte spesifiserer at de prioriterer å legge til rette for gode atkomstveger til knutepunkter (blant annet Telemark fylkeskommune, Hordaland fylkeskommune, Akershus fylkeskommune).

Samarbeid med andre aktører nevnes også i planene til flere fylkeskommuner. For eksempel arbeider både Hordaland og Rogaland fylkeskommuner med at NSB får universelt utformet materiell og holdeplasser på sine togstrekninger. Oppland fylkeskommune ønsker å styrke samarbeidet med kommunene for å bedre koordineringen på områder som kollektivtransporten er avhengig av, men universell utforming var ikke listet opp som et av disse områdene. Rogaland fylkeskommune påpeker (slik flere gjør) at tilgjengelighet i hele reisekjeden krever helhetstenkning på tvers av ulike forvaltningsnivå og sektorer. Rogaland fylkeskommune har arbeidet med å øke kompetansen hos planleggere, beslutningstakere og utøvere, arbeide for at brukervedvirkning blir tatt inn tidlig inn i prosessen ved planlegging av nye prosjekter.

Tabell 4 Strategier og fokusområder i fylkeskommunene

Fylke	Status	Fokusområder
Østfold	UU i alle lokalbusser (2013) Krav om kursgjennomføring for sjåførere	Oppgradering av holdeplasser på de mest frekventerte linjene
Akershus (Oslo)	Ruter har beregnet at investeringsbehovet er 1,8 mrd. for å oppnå UU	Holdeplassoppgradering Vurdere alternativ finansiering av holdeplasser Fornyelse av trikkevognparken
Hedmark	Pågående nye anbudsrunder gir etter hvert UU i alle busser Lav standard på infrastruktur	Oppgradering av holdeplasser langs de viktigste busstraseene langs regionale linjer/i byene Materiell Informasjon og billettering
Oppland	Satsing på knutepunktutvikling, Lillehammer skystasjon oppgradert Kostnadmessig utfordring å oppdatere infrastruktur og materiell	Oppgradere bussholdeplasser, skystasjoner (Gjøvik skystasjon) og materiell
Buskerud	I 2010 var 7-8 % av holdeplassene oppgradert til UU UU har ført til kostnadsvekst (dyrere materiell og færre sitteplasser) og er førende på utforming av holdeplasser	UU implementeres i anbudskontraktene Oppgradering av holdeplasser/knutepunkt med stort passasjergrunnlag Universelt utformet informasjonssystem, sanntid på store holdeplasser Gangruter til holdeplasser
Vestfold	Utvikling av kollektivknutepunkt <i>Få detaljer om universell utforming</i>	Utvikling av funksjonelle knutepunkt basert på universell utforming og effektiv kobling mellom ulike reisemidler
Telemark	Materiell på bybusser er oppgradert 80 % av alle holdeplasser langs metrolinjenettet var oppgradert i 2014 Gjennomført kurs for bussjåførere	Knutepunktutvikling og viktige holdeplasser. Prioritering etter standard og hierarki og hvor det ligger til rette for godt samarbeid med aktuelle aktører Tettere oppfølging av krav i driftskontrakter for gang- og sykkelveger Sikre UU i planlegging Kartlegge, tilrettelegge og vedlikeholde atkomst til holdeplasser Tilrettelagt informasjon før, under og etter reisen
Aust-Agder	Oppgradering av holdeplasser <i>Få detaljer om universell utforming</i>	Oppgradere holdeplasser langs den mest trafikkerte kollektivaksen
Vest-Agder	Nesten all materiell er tilrettelagt Alle metrolinjene har oppgraderte holdeplasser Ny nettside og reiseplanlegger etter standard for UU Audiovisuell holdeplassangivelse i bussene Nettbutikk for billetter	Oppgradere holdeplasser prioritert etter antall påstigende Implementere UU i alle styringsdokumenter (erstatte strategi- og handlingsprogram for UU) Følge opp kontrakter med vegvesen, entreprenører Vinterdrift skal følges opp Fokus på hele reisekjeder
Rogaland	Materiell på bybusser og nye hurtigbåter/ferjer er tilrettelagt, men ikke på eldre turbusser og tog Behov for oppgraderinger i infrastruktur	Oppgradere materiell Oppgradere infrastruktur innen 2019 Krav til UU i kontrakter, samt evaluere ferjer/hurtigbåter Øke kompetanse (internt, hos sjåførere) Innføre sanntidsinformasjon
Hordaland	Flere ferjer tilfredsstillende ikke krav til UU Få holdeplasser er tilrettelagt, kartlegginger av status er gjennomført Bergen bussterminal er oppgradert	Oppgradere ferjemateriell (legge frem utredning før neste anbudsrunder) Innarbeide UU i neste generasjon anbudspakker Holdeplasser med mye trafikk skal prioriteres Knutepunkter prioriteres Arbeides med bedret materiell på tog
Sogn og Fjordane	Mange eldre båter som ikke er tilrettelagt, tilrettelegging er ressurskrevende og vil kreve større båter og dermed endret rutestruktur Vanskelig å finne sjåførere til drosjer med UU Behov for oppgradering av infrastruktur <i>Få detaljer om universell utforming</i>	Utbedre holdeplasser Arbeid med nye ferjeandbud Kompetanseheving i drosjenæringa

Fylke	Status	Fokusområder
Møre og Romsdal	Pågående arbeid med nye bussanbud Tilbudet må moderniseres mht betalingsløsninger, informasjon, holdeplasser og knutepunkt <i>Få detaljer om universell utforming</i>	Ferjene skal være tilrettelagt Utbedring av holdeplasser etter tilbud/rutemønster Bedring av informasjon gjennom tekniske løsninger og sanntid
Sør-Trøndelag	De fleste anbudsrundene for buss og båt er gjennomført Mange holdeplasser i dårlig stand Utfordring å holde ledelinjer etc. isfrie om vinteren <i>Få detaljer om universell utforming</i>	Investeringer i infrastruktur Takstprosjekt samordning/forenkling Bestillingstransport Nye holdeplasser bygges etter UU, men ingen systematisk standardheving
Nord-Trøndelag	Utfordringer med utbedring av veger, holdeplasser <i>Få detaljer om universell utforming</i>	Oppgradering av holdeplasser og knutepunkt
Nordland	Vil få økte kostnader fremover knyttet til oppgradering av materiell og infrastruktur Bussmateriell i nye kontrakter er ivare tatt Utfordring med bussholdeplasser/ terminaler	UU ivaretas når nye anbud inngås (buss, båt, ferjer) Holdeplasser oppgraderes Styrke informasjonskanaler ihht UU
Troms	Pågående fornying av ferjeflåten <i>Få detaljer om universell utforming</i>	Før neste runde med anbudsutsetting for ferjer skal servicenivå defineres
Finmark	Mye materiell, kaier og holdeplasser er ikke oppgradert	Nye kontrakter for buss og hurtigbåt skal igangsettes (oppstart 2016) Oppgradering båtkaier Oppgradering knutepunkter/infrastruktur Elektroniske rutetavler Kartlegge tilstand på holdeplasser/terminaler

2.3 Utfordringer og målkonflikter

De fleste er enige om at universell utforming av kollektivtransporten er viktig og nødvendig for å øke kollektivtilbudets kvalitet og attraktivitet. Likevel har kravene til universell utforming også brakt med seg utfordringer og målkonflikter med andre transportpolitiske mål. Den største utfordringen samtlige fylkeskommuner peker på er økte kostnader i forbindelse med økte krav og forventninger til kollektivtransporten.

Krav til universell utforming har gitt høyere kostnader for fylkeskommunene, noe som er en utfordring for mange. Kostnadsøkningen er spesielt utfordrende for fylkeskommuner med lav trafikantbetaling og høy andel skoletransport (som er lovpålagt), fordi kostnadsøkningen i større grad går på fylkeskommunens budsjett. Likevel er kostnadsøkningen også et problem i større byområder. Buskerud fylkeskommune viser til at billettinntektene ikke øker i takt med kostnadene, og er en fallende andel av de totale inntektene. Dette er ofte grunnet et politisk ønske om å holde billettkostnadene på et lavt nivå, for å tiltrekke seg flere reisende. Flere fylkeskommuner med større byområder viser til økende kostnader i forbindelse med anbud og nye krav.

Eksisterende lovverk pålegger alle fylkeskommuner å sette krav til universelt utformet materiell i nye anbudsrunder. Nye anbud inneholder ofte også økt frekvens og miljøkrav til materiellet, slik at det kan være utfordrende å se hvor stor økning som skyldes krav til universell utforming. Oppland fylkeskommune refererer til Transportbedriftenes Landsforening, som har anslått at kravene vil medføre 4-11 % økning i investeringskostnadene og 3-8 % økning i driftskostnader. Buskerud

fylkeskommune viser til at krav om universell utforming gir noe dyrere materiell (+5 %) og noe færre sitteplasser (-10 % i en normalbuss) og dermed høyere kostnader og lavere kapasitet. I Buskerud har dette i noen tilfeller gitt behov for økt materiell. Samtidig kan færre sitteplasser gi dårligere komfort og opplevelse av kvalitet for passasjerene (Leiren og Kolbjørnsen 2008, s. 16), et eksempel på én av målkonfliktene som er aktuelle i arbeidet med universell utforming.

I styringsdokumentene påpeker flere fylkeskommuner at det å oppfylle kravene til universell utforming vil påvirke fylkeskommunens økonomiske handlingsrom. Nordland fylkeskommune påpeker at de vil få ekstra kostnader fremover hovedsakelig knyttet til oppgradering av gammel infrastruktur og materiell, herunder bussparken, båtflåten og fylkesvegferger. Dette vil påvirke fylkeskommunens økonomiske handlingsrom, siden det ikke følger midler over statsbudsjettet. Også Rogaland fylkeskommune viser til at den fylkeskommunale økonomien blir rammet av at rammetilskuddet ikke blir større som følge av nye krav og pålegg i hovedsak innenfor kollektivtrafikken, blant annet høyere standardkrav på materiell som følge av krav om universell utforming. Finnmark fylkeskommune påpeker at flere av eksisterende og planlagte prosjekter er avhengig av statlige støtteordninger, da det meste av kollektivbudsjettet er bundet opp i kjøp av kollektive ruter.

Nye ferje/båtanbud er for mange fylkeskommuner en kostnadmessig utfordring. Det har både vært en generell prisøkning og operatørene har tilpasset seg et nytt marked. Det er fremdeles svært usikkert hvor mye kostnadene forventes å øke ved nye anbud, fordi erfaringene fremdeles er få. Sogn og Fjordane fylkeskommune viser til at innskjerpete krav til miljøutslipp og universell utforming vil gi økte kostnader som følge av eventuell ombygging av eksisterende fartøy eller nybygg, noe som utgjør en av de største kostnadsdriverne på kollektivtrafikk i fylket. Universelt utformet materiell krever større båter, noe som vil utfordre eksisterende rutestruktur. For eksempel kan dette være i konflikt med målsettinger om høy frekvens eller kort reisetid, fordi økt kapasitet i større båter vil være kostbart dersom dette ikke utnyttes ved å ta flere passasjerer.

Kravene til universell utforming gir også føringer for utforming, drift og vedlikehold av holdeplasser. Dette utgjør en stor utfordring i flere fylker. Akershus fylkeskommune peker på at det store problemet i kollektivtrafikksystemet er å få tilpasset eksisterende infrastruktur. Sør-Trøndelag fylkeskommune viser til at de ikke kan gjøre noen systematisk standardheving av bussholdeplasser i fylket generelt innenfor eksisterende økonomiske rammer. Samtidig krever oppgradering av holdeplasser rettere og lengre innkjøringsfelt for at bussene skal komme helt inntil fortauskanten. Dersom svingradiusen ikke er stor nok kan for eksempel fronten på bussen ødelegges (Leiren og Kolbjørnsen 2008). Østfold fylkeskommune prioriterer å vurdere å nedlegge, slå sammen eller flytte enkelte holdeplasser for å gjøre tilbudet mer attraktivt for en stor del av brukerne og for mer effektiv ressursbruk når de skal oppgradere holdeplassene. Universell utforming av holdeplasser bringer også med seg driftsutfordringer, fordi ledelinjer i form av taktile heller skal holdes snø- og isfrie gjennom vinteren. Sør-Trøndelag fylkeskommune påpeker at det krever betydelig innsats på vinteren for å ivareta kravet om 90 % synlig eller følbar taktile heller på gangfelt og bussholdeplasser til enhver tid.

2.4 Planer for universell utforming

Ti fylkeskommuner har utarbeidet egne fylkesdelplaner eller handlingsplaner for universell utforming (Østfold, Oslo og Akershus gjennom Ruter, Hedmark, Buskerud, Vest-Agder, Rogaland, Hordaland, Nord-Trøndelag og Troms). Hordalands plan er fra 2006, enkelte andre er fra 2008, de fleste fra 2011, mens Rogaland fylkeskommunes plan er den nyeste, vedtatt i 2014. Vest-Agder fylkeskommune har bestemt seg for ikke å oppdatere fylkesdelplanen om universell utforming, men i stedet inkludere dette som tema i øvrige planer, som den nye transportplanen.

Samtlige planer viser til viktigheten av universell utforming i alle elementer i transportsystemet, slik at hele reisekjeden er tilrettelagt (kanskje med unntak av Hordaland fylkeskommunes plan fra 2006). De eldre versjonene er imidlertid mer konsentrert om infrastruktur, materiell og kompetanseutvikling, kanskje med unntak av Vest-Agders plan som også tar opp kvalitetssikring av løsninger gjennom brukermedvirkning og viktigheten av samarbeid mellom ulike aktører. Buskerud fylkeskommune tar opp tilrettelegging av parkeringsplasser ved stoppesteder for kollektiv, forhåndsbestilt assistanse på reisen og rutiner for drift og vedlikehold.

Rogaland fylkeskommunes plan er den nyeste, noe som gjenspeiles i tiltakene som tas opp. I tillegg til det som er tatt opp i de andre planene prioriteres evalueringer i større grad, og å utarbeide standardløsninger der dette ikke finnes. Det foreslås blant annet å etablere faste rutiner for evaluering av universell utformingstiltak, evaluere ferjer og hurtigbåter etter to års bruk og prøve ut tekniske løsninger for å bedre tilgjengeligheten for grupper med særlige behov. I tillegg legges det stor vekt på kompetanseutvikling og kursing hos både planleggere, innkjøpere, operatørselskap og sjåfører. Et annet viktig tiltak som ikke finnes i de andre planer er at det skal utarbeides standardløsninger for universell utforming der det ikke finnes, for eksempel for informasjon, merking, parkeringsløsninger og muligheter for assistanse.

Ruters tilgjengelighetsstrategi og handlingsprogram fra 2011 er en detaljert beskrivelse over viktige tiltak for å oppnå universell utforming i kollektivtransporten. Dette er også det eneste dokumentet som sier noe om hvor mye det sannsynligvis vil koste å gjennomføre alle tiltakene som er listet opp i dokumentet: Til sammen 1,8 milliarder kroner. Dette omfatter utbedring av eksisterende infrastruktur og materiell samt informasjonssystem. I Ruters strategiske kollektivplan K2012 vises det til at med dagens bevilgningsnivå (statlig og lokalt) vil det ta over 100 år før målet er nådd. I tillegg mener Ruter at det vil kreves et helt annet vedlikeholds nivå enn dagens, spesielt på vinterstid. Kostnadene for dette er ennå ikke kartlagt.

2.5 Oppsummering

Universell utforming er innarbeidet i og ligger til grunn for alle fylkeskommunale planer om transport og kollektivtransport. Til sammenligning hadde i 2008 åtte fylkeskommuner ingen formulering om universell utforming i sin fylkesplan og tre fylkeskommuner hadde ikke nevnt universell utforming i sentrale dokumenter (Leiren og Kolbjørnsen 2008). Ti fylkeskommuner har i tillegg utarbeidet fylkesdelplaner og handlingsprogrammer spesielt rettet mot universell utforming, hvor samferdsel er et av fokusområdene.

Det er ikke overraskende at universell utforming er innarbeidet som premiss i fylkeskommunenes arbeid med kollektivtransport. Lovverket gir klare føringer og krav

til at transportsystemet skal være universelt utformet, samtidig som det er et viktig nasjonalt mål. Statlige initiativer og støtteordninger for å forbedre infrastruktur og øke kompetansen hos fylkeskommunene er gjennomført i løpet av de siste årene. Samtidig har fylkeskommunene blitt landets største vegeiere etter forvaltningsreformen i 2010. Dette har gitt økt aktivitet på fylkesvegnettet og økte bevilgninger til samferdsel. I tillegg har bompengepakker og den statlige belønningsordningen gitt økte ressurser til kollektivtransport i de største byområdene. Økte krav og forventninger til kollektivtransport koblet med et stort etterslep på det fylkeskommunale vegnettet gjør imidlertid at flere fylkeskommuner synes det er utfordrende å oppfylle kravene til universell utforming innenfor sine budsjetter.

Krav til universell utforming i nye anbudsprosesser gjør at de fleste fylkeskommuner etter hvert har tilpasset materiell på fylkeskommunale bussruter. Krav til universell utforming og miljøvennlige busser har ført til økte kostnader. På båt og ferje sliter en del fylkeskommuner fremdeles med gammelt og utdatert materiell som ikke er tilgjengelig for alle. Det er forventet store kostnader forbundet med utskiftning av dette flere år fremover. Oppgradering av infrastruktur som holdeplasser, terminaler, ferjekai, skysstasjoner og gangveger er en stor utfordring i de fleste fylkeskommuner og vil være det i flere år fremover. Mange har oppgradert busslommer i byområder og på linjene som er mest frekventert, men mye gjenstår fortsatt. Spesielt store knutepunkter er komplekst, tar lang tid å planlegge og er kostbart. For å få utnyttet universelt utformet materiell fullt ut er det avgjørende med universelt utformede holdeplasser, for problemfri på- og avstigning for brukeren.

Selv om gjennomgangen av fylkeskommunale planer viser at universell utforming prioriteres og arbeides med, er det uklart hvor mye ressurser som egentlig settes av til dette arbeidet. I budsjettene til de fylkeskommunale planene, står kollektivtiltak og universell utforming i samme kostnadspost, det er derfor en umulig oppgave å skille ut hvor mye midler som settes av til universell utforming. I sin strategiske kollektivplan K2012 anbefaler Ruter at tiltak for universell utforming får en egen post i Oslopakke 3. Dette kan være et nyttig grep for å vurdere størrelsen på midlene som brukes på universell utforming i ulike fylker. Samtidig kan dette være utfordrende å få til, da universell utforming går inn i veldig mange elementer av reisekjeden. Bedre informasjon om tilbudet, fornyelse av en ferje eller oppgradering av en holdeplass gjøres kanskje av andre grunner enn universell utforming, men vil uansett følge krav til universell utforming. I så måte kan det argumenteres for at veldig mange tiltak er universell utformingstiltak.

Planene er lite konkrete på i hvilken grad informasjon og billettering er universelt utformet, og hvorvidt slike løsninger er utviklet i samarbeid med spesielle brukergrupper. En årsak kan være at det ikke finnes enhetlige standarder for informasjon og billettering, og at det skjer en kontinuerlig utvikling på dette området kombinert med rask teknologiutvikling. Få fylkeskommunale planer går inn på evaluering av løsninger og hvordan brukervedvirkning tas i bruk i prosjekter. Samtidig er det uklart hvor mange fylkeskommuner som har satt som krav at sjåfører skal ha opplæring og kurs i utføring av transporttjenester med vekt på ulike brukergrupper eller hvorvidt det finnes planer for kompetanseutvikling internt i organisasjonen. Samarbeid med andre aktører nevnes som viktig mange steder, og det er satt i gang enkelte initiativer spesielt når det gjelder samordning av ulike transportmidler som buss og tog og oppfølging av driftskontrakter. Det har imidlertid i liten grad fremkommet informasjon om samarbeidsprosjekter, for eksempel mellom fylkeskommune og kommuner om helhetlige reisekjeder.

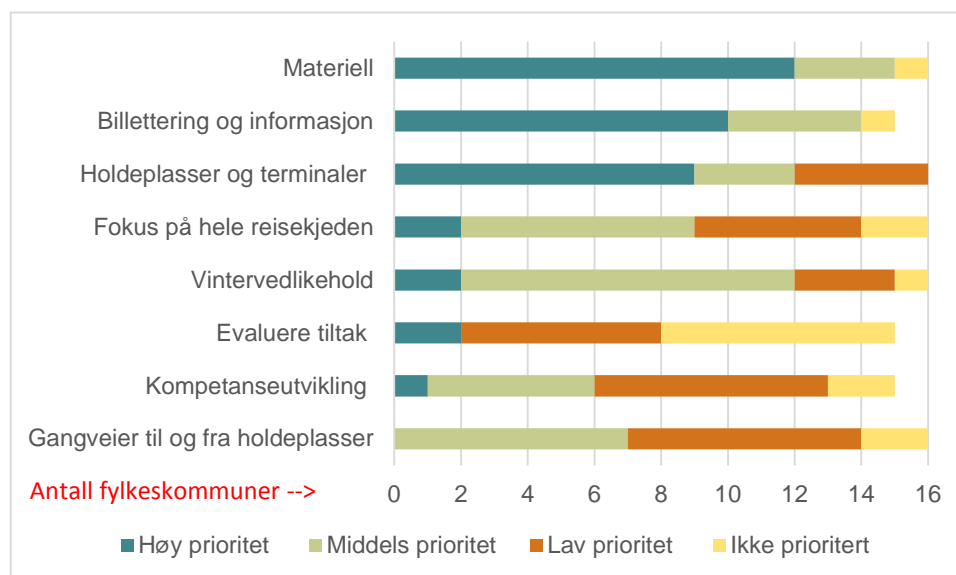
Hovedpunktene fra dette kapittelet kan oppsummeres som følger:

- Samtlige fylkeskommuner har nevnt universell utforming i overordnede planer. Vi ser at universell utforming i økende grad ligger som en underliggende føring for arbeidet med kollektivtransport heller enn som et eksplisitt mål.
- Oppgradering av holdeplasser er prioritert i mange fylkeskommuner, men er svært ressurskrevende og tar tid. Holdeplassene prioriteres i stor grad etter passasjergrunnlag på linjene.
- De fleste fylker har oppgradert eller holder på å oppgradere bussmateriell etter hvert som anbud fornyes. Oppgradering av ferjemateriell er mer kostbart og utfordrende, og er ikke kommet like langt.
- Det arbeides med informasjon og billettering som skal gjøre det enkelt for alle å reise kollektivt. Takstforenkling, billettsamarbeid, reiseplanlegger og ny teknologi er viktige elementer i fylkeskommunenes arbeid.
- Målkonflikter og utfordringer knyttet til kravene om universell utforming er:
 - Driftskostnadene øker fordi universelt utformet materiell har færre sitteplasser og gir lavere kapasitet.
 - Fylkeskommunens økonomiske handlingsrom blir påvirket av krav til universell utforming fordi det er kostbart å oppgradere materiell og infrastruktur.
 - Nytt materiell på ferje vil gi større båter fordi alle funksjoner må samles på ett plan. Større kapasitet per båt er kostbart dersom det ikke utnyttes ved å ta flere passasjerer, noe som kan være i konflikt med målsettinger om høy frekvens og kort reisetid.
 - Oppgradering av holdeplasser krever lengre og rette innkjøringsfelt og betydelig vinterdrift dersom ledelinjer skal holdes snø- og isfrie gjennom vinteren.
- Ti fylkeskommuner (sammenlignet med to i 2008) har utarbeidet egne fylkesdelplaner eller handlingsplaner for universell utforming. Ruter har beregnet at det koster 1,8 milliarder kroner å utbedre eksisterende infrastruktur, materiell og informasjonssystem, og at det med dagens bevilgningsnivå vil ta hundre år å oppnå universell utforming.

3 Fylkeskommunenes arbeid med universell utforming

Det er store variasjoner i fylkeskommunenes arbeid med universell utforming i kollektivtransporten. Dette kapitlet er basert på en spørreundersøkelse som ble sendt ut til samtlige fylkeskommuner i september 2015 (se vedlegg i kapittel 7). Spørreskjemaet ble utformet med lukkede og åpne kategorier for hvert spørsmål, noe som har gjort det mulig å lage oversiktsfigurer, samtidig som fagpersonene selv har hatt anledning til å komme med utfyllende kommentarer. Alle fylkeskommunene har besvart skjemaet, men ikke alle har besvart alle spørsmålene. Figurene summerer seg derfor ikke alltid til 18 fylkeskommuner.

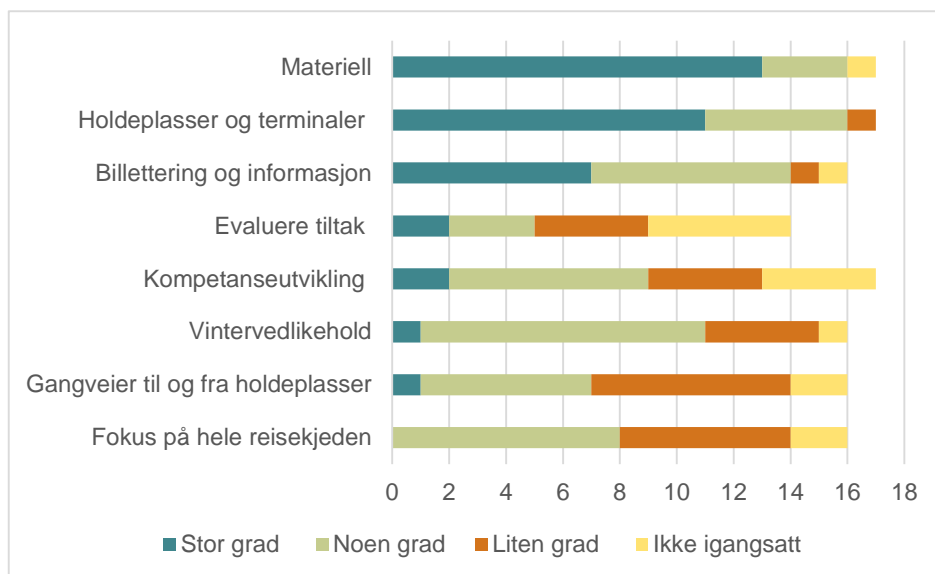
Fylkeskommunenes fagpersoner ble spurt om hvilke tiltak som er prioritert i foreliggende planer i tidsrommet 2016-2019. De tegner noe av det samme bildet som kom frem i gjennomgangen av fylkeskommunale planer og strategier: Oppgradering av transportmateriell og holdeplasser er høyt prioritert. I tillegg kommer billettering og informasjon høyt opp, noe som ikke i like stor grad reflekteres eksplisitt i planene. Årsaken til dette kan være at hensyn til universell utforming allerede er innarbeidet som en naturlig del av dette arbeidet og derfor ikke omtales spesifikt.



Figur 3 Tiltak som er prioritert i fylkeskommunale planer 2016-2019

Fylkeskommunenes fagpersoner ble også spurt om i hvilken grad arbeid allerede er igangsatt for de samme tiltakene (se Figur 4). Oppgradering av transportmateriell og holdeplasser, og tilpasning av informasjons- og billetteringssystemer er tiltak som flest fylkeskommuner oppgir at de i stor grad har iverksatt. Dette er de samme tiltakene som blir nevnt av flest fylkeskommuner i 2008 (Leiren og Kolbjørnsen 2008, s. 20).

Tiltaket som fylkeskommunene i minst grad har prioritert er evaluering av tiltak. Kompetanseutvikling, vintervedlikehold, gangveger til og fra holdeplasser og fokus på hele reisekjeden har middels til liten prioritet hos de fleste fylkeskommuner.



Figur 4 Tiltak fylkeskommunene oppgir at er igangsatt

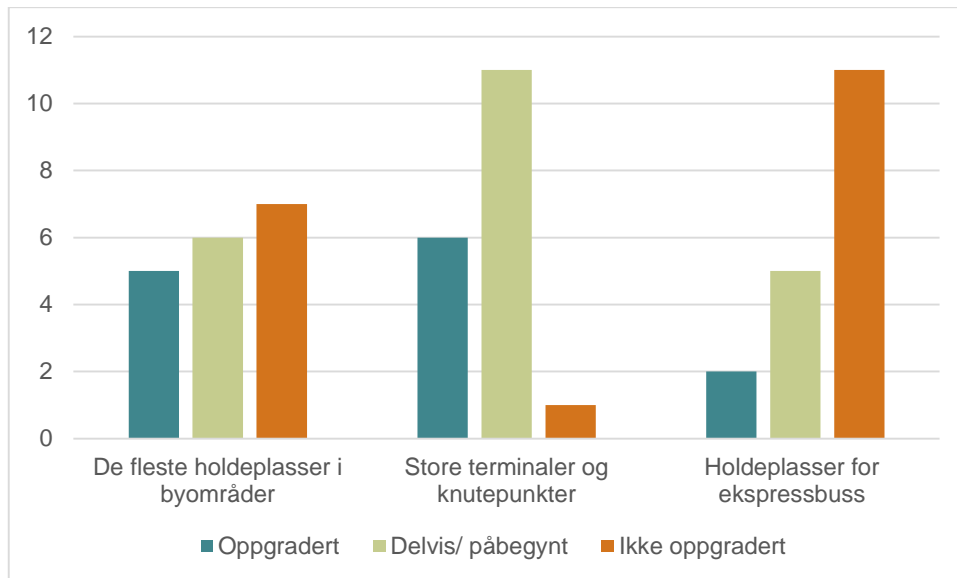
I kapittelet som følger vil vi gå gjennom status for de ulike tiltakene som er listet opp i de to foregående figurene. I tillegg vil vi beskrive hvilke prosjekter fylkeskommunene oppgir som spesielt viktige for universell utforming i kollektivtransporten, samt hva de mener er de viktigste utfordringene med arbeidet og hva slags kunnskapsbehov som finnes. Til slutt gir vi en kort oppsummering.

3.1 Holdeplasser, terminaler, knutepunkt

Oppgradering av infrastruktur som holdeplasser, terminaler og knutepunkt er kanskje det tiltaket som er mest krevende å gjennomføre for fylkeskommunene. Arbeidet er både tidkrevende og kostnadskreven, og holdeplassene er mange. I spørreskjemaet ble det stilt tre spørsmål knyttet til dette:

- Er de fleste holdeplassene i byområdene oppgradert til universell utforming?
- Er de største terminalene/knutepunktene oppgradert til universell utforming?
- Er de fleste holdeplassene for ekspressbuss oppgradert til universell utforming?

Oppgradering av de største terminalene og knutepunktene har vært i fokus hos flest fylkeskommuner. Dette har sammenheng med tankegangen om at det bør tilrettelegges først der hvor flest reiser. Fire fylker melder om at de fleste holdeplassene i byområdet er oppgradert, mens en del har igangsatt oppgradering av slike holdeplasser. Store terminaler og knutepunkter er det området flest har oppgradert til universell utforming eller igangsatt arbeidet. Arbeidet med holdeplasser for ekspressbuss er det som har blitt mest nedprioritert. Figuren nedenfor gir en oversikt.



Figur 5 Oppgradering av holdeplasser, terminaler og knutepunkt

Flere fylkeskommuner (Hordaland, Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane, Nordland, Oppland, Telemark, Vestfold, Østfold, Vest-Agder) forteller at de har gjennomført kartlegginger av holdeplasser, gjerne i byområder eller for stamlinjer som skal oppgraderes. Hordaland, Nordland og Oppland har også gjennomført kartlegginger av standard på holdeplassene i fylket eller på riksveg.

Fylkeskommunene melder om flere utfordringer i oppgraderingsarbeidet. Kostnader, prioritering av ressurser og kapasitet i fylkeskommunen er utfordringer som blir hyppigst nevnt. Med avslutningen av BRA-ordningen er midlene ikke lenger øremerket til universell utforming av holdeplasser, og de fylkeskommunale midlene er ofte knyttet opp i større byggeprosjekter. Enkelte nevner reguleringsplaner og erverv av privat grunn som utfordringer ved omfattende tiltak. Det er ofte høye kostnader knyttet til grunnerverv og grunnarbeider, og universelle løsninger gir en del arealmessige og trafikksikkerhetsutfordringer (for eksempel kryssing av veg).

Enkelte fylkeskommuner forteller at praktisk utforming av holdeplass også kan være en utfordring. For at bussen skal komme inntil kanten slik at påstigningen blir trinnløs, er det viktig med både lange og rette innkjøringsfelt. Det er ikke alltid tilstrekkelig plass til inn- og utkjøring eller å flytte holdeplassen dersom den ligger i kurve. Samtidig vil flytting av holdeplass ofte medføre kostnadsøkning. Enkelte mener at mangel på kompetanse hos planleggere og entreprenører kan føre til feil, for eksempel ved utforming av ledelinjer. I noen tilfeller lages det dårlige kompromissløsninger hvor holdeplassen ikke blir funksjonell. Det å sikre god medvirkning og tilstrekkelig kompetanse er viktig. En fylkeskommune melder også om at tydelige ledelinjer og informasjonstavler er utfordrende å integrere i historiske bysentrum, samtidig som det er utfordrende å få naturlige ledelinjer til å fungere i praksis.

Prioriteringer internt i fylkeskommunen kan også være en utfordring. En fylkeskommune mener det er utfordrende å prioritere de viktigste av mange viktige holdeplasser i fylket, når oppgraderinger i tillegg er så kostbart. Samtidig er det en utfordring at malene for universell utforming har blitt oppgradert i løpet av årene og det har skjedd endringer i materiell, slik at ulike maler er lagt til grunn for ulike holdeplasser. En annen viser til at det er vanskelig å bli enige om hva som er viktigst i

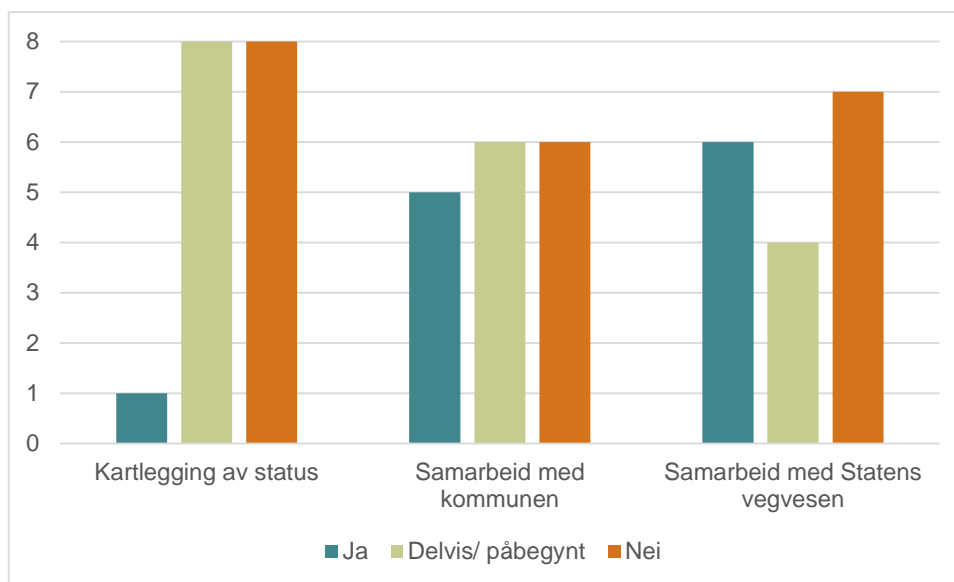
oppgraderingsarbeidet, for eksempel antall holdeplasser med universell utformingsstandard versus oppgradering av adkomst til viktige holdeplasser. Det at holdeplassen i for liten grad planlegges i sammenheng med gangsystemet til holdeplassen kan være en annen utfordring. Flere fylkeskommuner nevner at det er en risiko for lite helhetlig planlegging og prioritering av holdeplasser, noe som medfører manglende sammenheng i transportsystemet.

3.2 Gangveger til og fra holdeplasser

Oppgradering av gangveger til og fra holdeplasser kan sees i sammenheng med utformingen av holdeplassen. En del fylkeskommuner har påbegynt arbeidet med å kartlegge gangveger til og fra holdeplasser. I spørreskjemaet ble det stilt tre spørsmål knyttet til dette:

- Er det foretatt kartlegginger av status for gangveger til/fra viktige holdeplasser i løpet av de siste fem årene?
- Samarbeider fylket med kommunen for å prioritere oppgradering av viktige gangveger til universell utforming?
- Samarbeider fylket med Statens vegvesen for å prioritere oppgradering av viktige gangveger til universell utforming?

Figuren nedenfor viser at få fylkeskommuner har kartlagt status for gangveger til og fra holdeplasser, men at en del har påbegynt arbeidet. Det er omtrent like mange som melder om at de samarbeider med kommunen og Statens vegvesen om dette arbeidet, som de som ikke har fått på plass et samarbeid. En del melder imidlertid om at de arbeider med å forbedre dette samarbeidet.



Figur 6 Kartlegging og samarbeid om oppgradering av gangveger til og fra holdeplasser

Flere fylkeskommuner nevner at gangveger oppgraderes samtidig med holdeplassene. Enkelte nevner at dette arbeidet ikke er påbegynt. I Hordaland kartlegges gangsystemet gjennom Bergensprogrammet, med et ekstra fokus på skoleelever med buss. I

Grenland har fylkeskommunen koordinert en strategi og plan for myke trafikanter som inkluderer snarveger og viktige gangforbindelser, inkludert til holdeplasser. I arbeidet med Transportnett Tromsø er det også fokus på atkomst til holdeplasser. Gåstrategier i regi av Statens vegvesen gir også fokus på universell utforming i gangakser i noen kommuner.

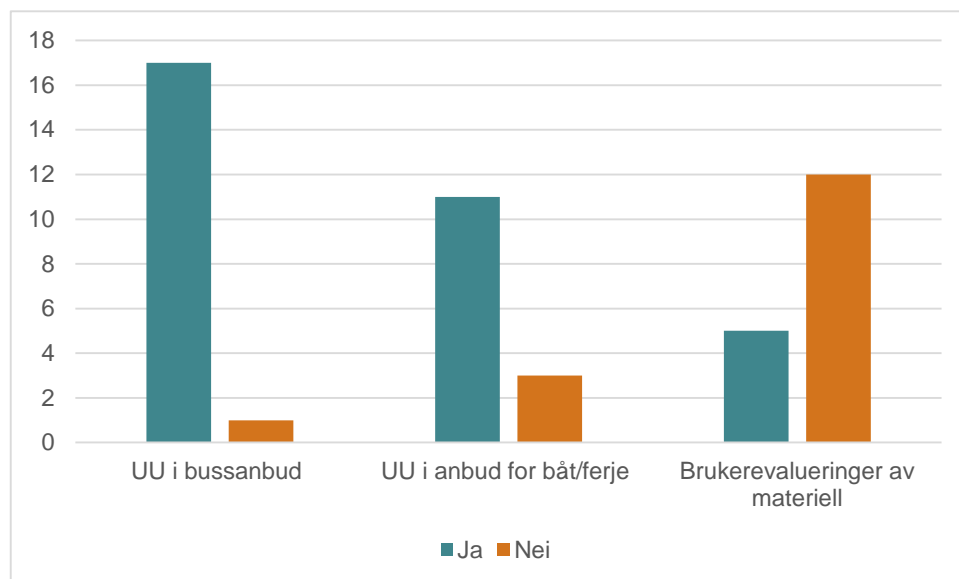
Den største utfordringen er mangel på ressurser. Gåstrategier og kartlegginger av atkomst til holdeplasser blir gjerne gjennomført i byområdene. Enkelte fylkeskommuner melder om at stigningsforholdene ofte er problematiske, og at det derfor blir kostbart å legge om eksisterende gangveger prioritert mot andre viktige gjøremål. En fylkeskommune mener at vintervedlikehold er en stor utfordring.

3.3 Universell utforming av materiell

Universell utforming av materiell er kanskje det tiltaket som har blitt gjennomført i flest fylker. Oppgradering av materiell har sterk sammenheng med eksisterende kontrakter med operatørselskapene, men krav til universell utforming blir innarbeidet i alle nye anbud. I spørreskjemaet ble følgende spørsmål stilt:

- Er krav til universell utforming innarbeidet i anbudene til buss?
- Er krav til universell utforming innarbeidet i anbudene til båt/ferje?
- Er det foretatt brukerevalueringer av materiellet?

Det er kun én fylkeskommune (Nord-Trøndelag) som oppgir at krav til universell utforming ennå ikke er innarbeidet i anbudene til buss, mens tre fylkeskommuner ennå ikke har innarbeidet kravene i anbud for båt og ferje. Det er relativt få fylkeskommuner som har prioritert å evaluere materiellet. Vest-Agder fylkeskommune er en av dem som melder om å ha gjennomført brukerevalueringer. Nye busser med heis er testet ut av brukerne i omegnskommunene med gode tilbakemeldinger på heisløsningen. Laventrebussene i byområdet er testet ut tidligere.



Figur 7 Universell utforming av transportmateriell

Selv om nesten samtlige fylkeskommuner melder om at materiell på buss er universelt utformet, presiserer enkelte at det fremdeles er noen (mindre) områder i fylket som henger etter. Årsaken til dette er som regel at ny kontrakt i anbudsområdet ikke er inngått ennå, noe som i de fleste tilfeller vil skje i løpet av de neste par årene. En fylkeskommune påpeker også at nettokontrakter med mindre aktører, hovedsakelig på lokal- og skoleruter, gjør at alt materiell ennå ikke er universelt utformet. Flere nevner også at enkeltbusser som benyttes unntaksvis kan være av eldre type, for eksempel dersom man trenger ekstra setekapasitet i skoleskyssen. Derfor kan det ikke alltid garanteres at alle skoleruter og dubleringsavganger er tilrettelagt.

Kravene til universell utforming for båt og ferje henger imidlertid litt etter. For de fylkeskommunene det gjelder er det fremdeles i bruk en del gamle fartøy. Hordaland fylkeskommune melder om at ferjekontraktene som ble utarbeidet før 2009 har varierende krav til universell utforming. Kontrakter for hurtigbåt som er inngått i 2012 har imidlertid riktige krav innarbeidet i kontraktene. I Oslo er de eldste trikkene (SL97) ikke universelt utformet.

Hovedutfordringen som nevnes av flere er at oppgradering av materiell er kostnadskreven, spesielt på ferjesida. En fylkeskommune melder om at kun vanlige funksjonskrav til universell utforming legges inn i anbudene, da særkrav vil fordyre anbudet vesentlig. Kompetanse til innkjøp er en annen utfordring som nevnes. Fylkeskommunen sitter ofte ikke med detaljert informasjon om anbudene, da det er administrasjonsselskapet som har ansvar for utforming og gjennomføring av anbud.

Én fylkeskommune forteller at oppgradering av materiell må gjøres i forbindelse med nye anbud, da ettermontering eller ombygging er svært dyrt. Derfor vil krav om universell utforming fases inn i etter hvert som nye anbud legges ut. På eldre ferjer er det både kostnadskreven og teknisk krevende å utføre endringer på fartøyene, som ofte trenger omfattende ombygginger.

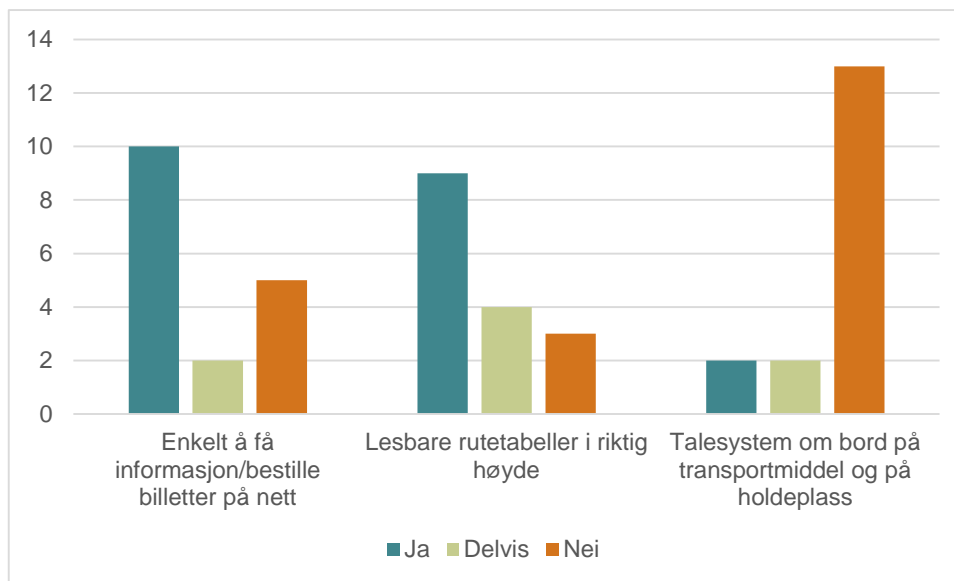
En annen utfordring som nevnes er at materiellet ofte skal ivareta motstridende hensyn. Komfort (antall sitteplasser), fremkommelighet (rask på- og avstigning) og bagasjeplass (plasshensyn) kan komme i konflikt med universell utforming. Laventrebusser foretrekkes av brukerne. Ikke alle ruter er imidlertid egnet for laventrebusser, og heis blir et dårlig kompromiss som dessuten er svært lite brukt mange steder.

3.4 Informasjons- og billetteringssystemer

Informasjon og billettering er komplekse systemer som skal ivareta mange ulike behov. Dette er et tiltak som har høy prioritet i mange fylkeskommuner. I spørreskjemaet ble følgende spørsmål stilt:

- Er nettsiden for lokal kollektivtransport brukervennlig slik at alle enkelt kan få informasjon/bestille billetter?
- Er det lesbare rutetabeller i riktig høyde på de fleste holdeplasser/stasjoner?
- Gis det beskjed om forsinkelser/endringer i rutene via talesystem om bord på transportmiddel og på holdeplass?

Et flertall av fylkeskommunene forteller at det er enkelt for alle å få informasjon eller bestille billetter på deres nettsider. Et flertall mener også at det er lesbare rutetabeller i riktig høyde på de fleste holdeplasser. Det er imidlertid få steder hvor det finnes talesystem om bord på transportmiddel og holdeplass.



Figur 8 Informasjon og billettering

Flere fylkeskommuner nevner at det er kommet eller skal komme sanntidssystemer og skjermer på alle busser i anbud og på de viktigste holdeplassene. Samtidig vil reisende i økende grad kunne benytte reiseplanlegger og få sanntidsinformasjon via sin egen mobiltelefon. I Rogaland er det sanntidsinformasjon med lyd på en del holdeplasser, i tillegg til at reisende kan benytte egen smarttelefon for å få denne informasjonen. I Telemark er det sanntidssystemer på holdeplasser i Grenland og på knutepunkt utenfor Grenland, med en knapp for opplesing av informasjonen på skjermen. Østfold fylkeskommune forteller at de har startet et større prosjekt med sanntid og avviksinformasjon, hvor også nye skilt og bedre informasjon på nett og mobil inngår. Enkelte nevner at tiltak for informasjon og billettering er prioritert i byområdet men ikke i spredte strøk.

Automatisk holdeplassannonsering på skjerm og via høyttaler i kjøretøyene arbeides det med i flere fylkeskommuner. Dette er oftest på plass på bybussene og stamlinjene. Utenfor byområdene er reisende mer avhengig av at sjåføren informerer over mikrofon dersom det er behov for det.

De fleste fylkeskommuner har nettsider som følger lovpålagt standard. Enkelte melder om at de holder på å bearbeide nettsider med butikk og billettapp for å oppfylle kravene til universell utforming. En viser til at søkemotoren er tilpasset blinde og svaksynte, men at ruteplanene er i pdf format og derfor ikke kan leses av blinde. Billettering er utfordrende, og der det er mulig kan betaling skje via personale. Eventuelt praktiseres det mange steder at personer med funksjonshemninger reiser gratis dersom de ikke har mulighet til å kjøpe billett.

Enkelte fylkeskommuner nevner utfordringer i arbeidet med informasjon og billettering. Økonomi og ressurser er en utfordring, fordi arbeidet krever omfattende investeringer. Informasjonsløsninger krever høy kompetanse, og mange arbeider kontinuerlig for å heve standarden. Det å kunne gi presis og omfattende informasjon samtidig som det ikke blir for mye informasjon på skjermen, er krevende. En annen utfordring er de mange ulike behovene som skal inngå i samme løsning. En nevner at leverandørene av billettssystemer ikke tilbyr gode nok løsninger. I Rogaland har dette

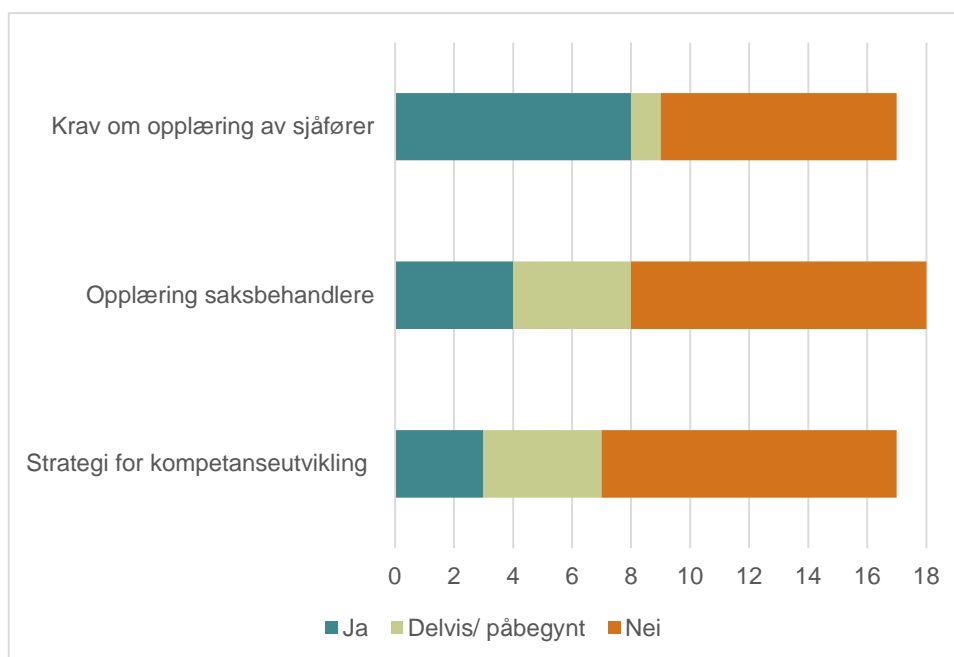
også vært utfordrende, men man har store forhåpninger til nye billettautomater som vil prøves ut i 2016.

3.5 Kompetanseutvikling blant egne ansatte og sjåførere

Kompetanseutvikling på universell utforming er viktig, både blant egne ansatte og sjåførene som kjører bussene. I spørreskjemaet ble følgende spørsmål stilt:

- Har fylkeskommunen en strategi for kompetanseutvikling for universell utforming blant planleggere, saksbehandlere, innkjøpere?
- Blir det gjennomført kurs/opplæring blant planleggere, saksbehandlere, innkjøpere?
- Har fylkeskommunen satt krav om opplæring av sjåførene i forhold til hvordan de skal ivareta personer med spesielle behov?

Om lag halvparten av fylkeskommunene svarer at de har satt krav om opplæring av sjåførene. En påpeker at kundebehandling uansett er ivaretatt i opplæringen for å få bussertifikat, og er en del av lovpålagt etterutdanning for bussførere. Det er noen færre som bekrefter at sjåførene gjennomfører opplæring i hvordan de skal ivareta personer med spesielle behov. Det er satt strengere krav til opplæring av sjåførene sammenlignet med opplæring av egne ansatte. Relativt få fylkeskommuner har en strategi for kompetanseutvikling på universell utforming.



Figur 9 Kompetanseutvikling på universell utforming

Fylkeskommunenes fagpersoner ble spurt om hvordan de arbeider med kompetanseutvikling. En nevner at kollektivselskapet har arrangert kurs i kundebehandling og forelest på etterutdanningskurs for sjåførere. Flere nevner at Østfolds fylkeskommunes universell utformingskurs for sjåførere er gjennomført eller at sjåførere oppfordres til å gjennomføre det. Ikke alle har satt det som et krav. En

mener at utfordringen er å praktisere det som læres, spesielt for sjåførene hos transportørene. En annen forteller om utfordringer knyttet til språkproblemer og kulturforskjeller.

Når det gjelder egne ansatte forteller flere om deltagelse på kurs, konferanser og nettverk. Andre viser til at det arbeides med kompetanseutvikling gjennom ulike prosjekter. For eksempel nevnes brukermedvirkning og dialog med Råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne knyttet til konkrete prosjekter, som et tiltak for kompetanseheving. Kompetansen og opplæringen er ulik for ansatte i de ulike organisasjonene (fylkeskommune, kollektivselskap, Statens vegvesen). En viser til at det ikke finnes noen felles strategi. En annen viser til at fylkeskommunen har tydeliggjort de ulike organisasjonenes rolle i sine styringsdokumenter, hvor kollektivselskapene har ansvar for billettering, kjøp av transport og sjåfør opplæring, mens vegvesenet har ansvar for utforming og vedlikehold av infrastruktur på fylkesveg og riksveg. BRA-ordningen var viktig for kompetanseheving gjennom et tverretattlig samarbeid om konkret tilrettelegging av holdeplasser på kollektivlinjer.

Det kan være utfordrende å prioritere universell utforming høyt nok når det er i konflikt med effektivitet, raske løsninger og kostnader. En forteller at det er mye bra arbeid på alle nivå fra sjåfører til planleggere, men at det av og til kan glippe, noe som er svært negativt for kunden og kollektivtransportens omdømme. Universell utforming er noe som man ønsker å være gode på.

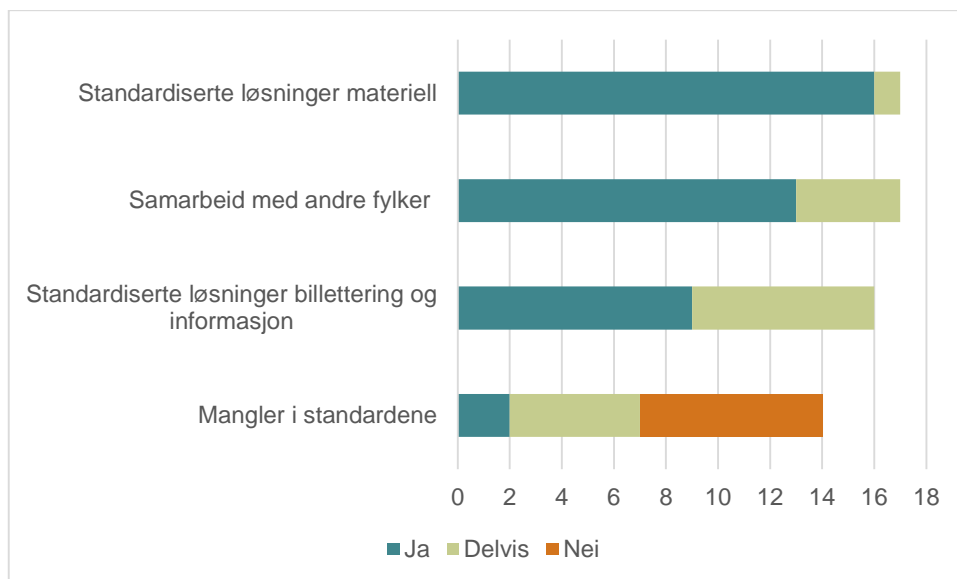
3.6 Standardisering

Det finnes flere standarder og krav til løsninger for universell utforming. I spørreskjemaet ble det stilt følgende spørsmål:

- Følger fylkeskommunen standardiserte løsninger for universell utforming på materiell?
- Følger fylkeskommunen standardiserte løsninger for universell utforming på billettering og informasjon?
- Har nåværende standarder for universell utforming noen vesentlige mangler?
- Samarbeider fylkeskommunen med andre fylker om standardisering av løsninger?

Standarder for materiell er noe de fleste fylkeskommunene oppgir at de følger. Når det gjelder billettering og informasjon er det vanskeligere å finne standardiserte løsninger. En forteller at de store forskjellene i reiseprodukter og betingelser for reiseprodukter på tvers av fylkene, vanskeliggjør enhetlige standarder på dette området. En annen mener at de har kommet vesentlig lenger på informasjon enn billettering.

De fleste fylkene oppgir at de samarbeider med andre fylkeskommuner om standardisering av løsninger. Videre mener et flertall at det ikke er mangler i foreliggende standarder. Ruter viser til at kravene heller er for omfattende og detaljerte. Et eksempel er kravene til ramper. De er nå så slake at de ikke brukes av gjennomsnittskunden, fordi de blir alt for lange. Rullestolbrukere med redusert muskelstyrke har gjerne elektriske stoler, og også for dem er rampene for lange.



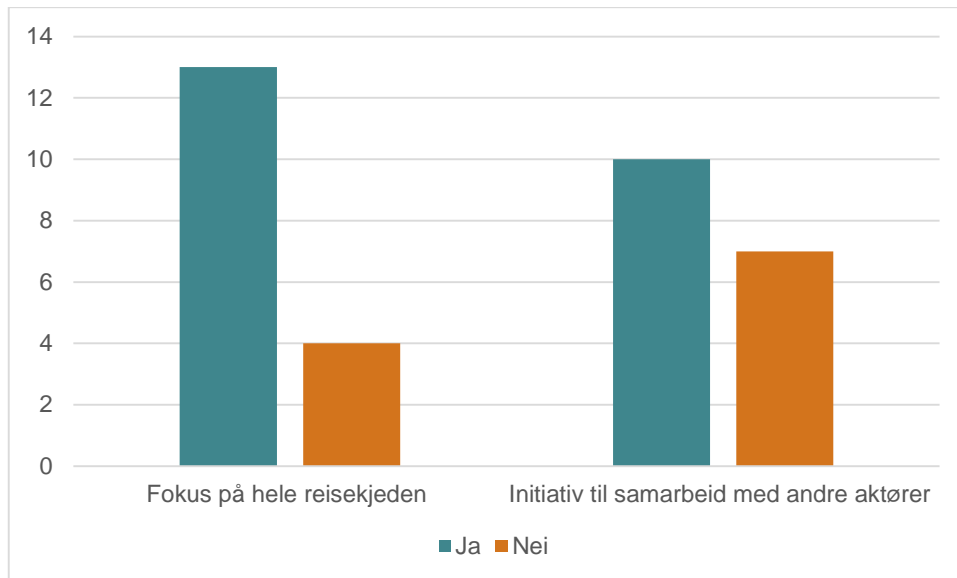
Figur 10 Standarder og standardiserte løsninger

Utfordringer som gjelder standardisering av løsninger for materiell, billettering og informasjon er flere. En nevner ressursbruk ved gjennomføring som utfordrende. For eksempel er det kostnadskrevenende når løsningene skal planlegges og rulles ut på mange tusen holdeplasser. Det nevnes også at det alltid vil være delte meninger rundt hvilken type utforming som er optimal. Standard på rullestoler er en annen utfordring. NAV-hjelpemiddelsenralen bør tildele rullestoler som følger standarden i bussdirektivet. Når rullestolene ikke er standardiserte, kan en kunde bli med og neste bli avvist, og dette oppdager man først når sjåføren står der med kunden. For skoleelever som reiser fast med buss i rullestol, blir dette prøvd ut før første skoledag på busser med heis.

3.7 Fokus på hele reisekjeden

En kollektivreise er en reisekjede med flere ledd, og inkluderer nesten alltid en eller flere gåturer. Det å få hele reisekjeden til å henge sammen slik at reisen blir sømløs er en viktig nasjonal målsetting. Samtidig krever dette samarbeid med flere aktører, noe som kan være utfordrende.

De fleste fylkeskommunene mener at de har fokus på hele reisekjeden i arbeidet med universell utforming. De fleste mener også at de har tatt initiativ til samarbeid med andre aktører for å arbeide med hele reisekjeden, men seks fylkeskommuner svarer negativt på dette.



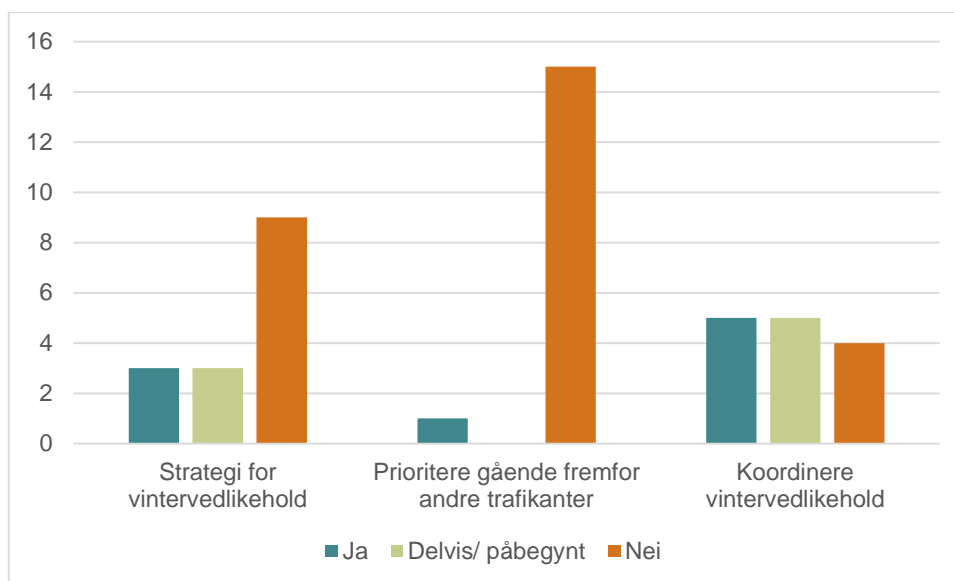
Figur 11 Fokus på hele reisekjeden

Én fylkeskommune mener at de jobber tett med vegvesenet om dette, men at de ikke er kommet like langt i samarbeid med kommunene. En annen nevner at det er godt samarbeid med både aktuelle kommuner og busselskapene. Andre nevner at det arbeides med dette i ulike strategier for byområdet, som krever tverretattlig samarbeid. Gjennom Bergensprogrammet arbeider alle vegeiere (kommune, fylkeskommune, stat) sammen om å kartlegge skoleveger og atkomstveger til Bybanen, atkomstveger fra nye kommunale boligområder, og å velge områdereguleringsplaner som sees i en større sammenheng. I Grenland er det utarbeidet en strategi og plan for myke trafikanter, samt en busstrategi, noe som krever samhandling mellom ulike aktører. I Oslo og Akershus er det overlappende dialog mellom fylkeskommunen, Ruter, Statens vegvesen og Jernbaneverket om hele reisekjeden. I Tromsø er dette arbeidet en del av Transportnett Tromsø, og det fokuseres på hele reisekjeden blant annet i planuttalelser.

Flere nevner utfordringer med arbeidet. Først og fremst er det tidkrevende å forholde seg til flere aktører. En annen mener det er vanskelig å få vegvesenet til å ivareta universell utforming. Andre utfordringer gjelder oppgradering av infrastrukturen, det er utfordrende å tilrettelegge gangnettet til holdeplasser, samt oppgradere alle holdeplasser til universell utforming. En forteller at den største utfordringen med kravet om universell utforming i hele reisekjeden er at det ikke er konkretisert hva som er universell utforming i de ulike leddene.

3.8 Vintervedlikehold

For at universell utforming skal fungere hele året, er et godt vintervedlikehold helt nødvendig. Et flertall av fylkeskommunene oppgir at de ikke har noen strategier for vintervedlikehold og universell utforming eller prioriterer gående foran andre trafikantgrupper. Kun én fylkeskommune (Akershus) oppgir at de prioriterer gående foran andre trafikantgrupper på fylkeskommunale vegger. Videre oppgir over halvparten at de har tatt initiativ til (helt eller delvis) å koordinere brøyting, brøytekanter og strøing med andre aktører for å unngå 'missing links'.



Figur 12 Vintervedlikehold og universell utforming

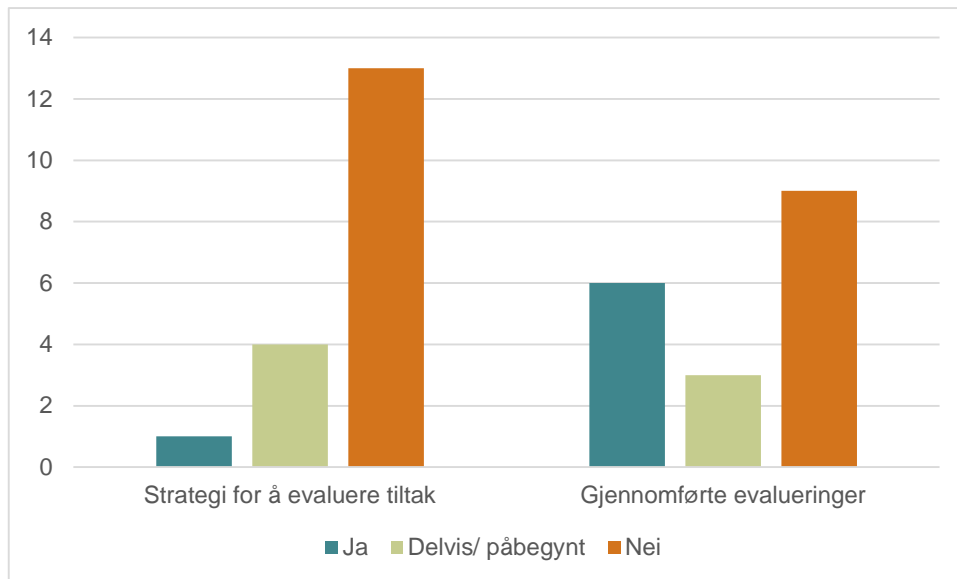
Statens vegvesen er som regel ansvarlig for å ivareta vintervedlikehold på fylkeskommunale veger, på oppdrag fra fylkeskommunen. Krav til vedlikeholdet står derfor som regel nedfelt i avtaleverket mellom vegvesenet og fylkeskommunen. En fylkeskommune nevner at Statens vegvesen har en regional strategi for universell utforming, som også angir tiltak for drift av fylkeskommunale veger. I andre fylkeskommuner, som Hordaland, har det vært arbeidet med en egen vinterdriftsstrategi der ulike målsetninger om brøytetid og akseptable snømengder spesifiseres. I areal- og transportplanen for Grenland er det et prioritert innsatsområde å utarbeide felles retningslinjer for drift og vedlikehold av gang- og sykkel veger, inkludert rutevis tilnærming for vedlikehold av viktige gangforbindelser. I Vest-Agder fylkeskommune er dette et fokusområde i handlingsprogrammet for fylkeveger.

En mener at hovedutfordringen med vintervedlikehold er at brøyting ikke kan skje alle steder først. Da må det gjøres prioriteringer. I de fleste fylkene prioriteres vegtrafikken først, deretter viktige kollektivtraseer og viktige gang- og sykkeltraseer. Andre nevner også behov for økte driftsbudsjett og politisk prioriteringer.

Koordinering mellom ulike vegeiere og avtaler med entreprenører kan også være utfordrende. En forteller for eksempel at ifølge kontraktene skal fortau og gang- og sykkelveger prioriteres høyt, men dette etterleves ikke alltid i praksis. En annen forteller at de gjorde et forsøk på å koordinere vintervedlikehold med kommunen, men uten å lykkes. Skiftende klima som for eksempel kan gi glatt føre, er også en utfordring.

3.9 Evaluere tiltak

Det å gjennomføre evalueringer av ulike tiltak for universell utforming i kollektivtransporten kan gi økt kunnskap om brukernes behov og innsikt i nye problemstillinger. Et flertall av fylkeskommunene har imidlertid ingen strategi for å evaluere tiltak for universell utforming i kollektivtransporten. Noen flere oppgir at de har gjennomført evalueringer av ulike tiltak, men et flertall har ikke gjennomført slike evalueringer.



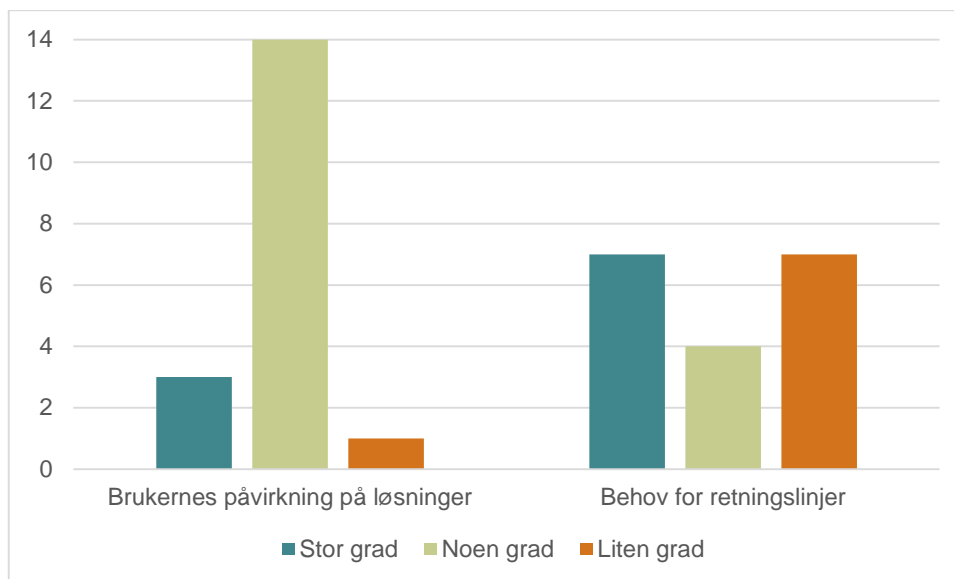
Figur 13 Evaluere tiltak for universell utforming i kollektivtransporten

Fylkeskommunene som har gjennomført evalueringer av tiltak, nevner ulike typer. Flertallet forteller om befaring og brukermedvirkning av bussholdeplasser og større terminaler, for eksempel med representanter fra brukerorganisasjoner. Dette har blant annet vært en del av BRA-prosjektene i flere fylker. I Møre og Romsdal er det gjennomført befaring på fergemateriell i seks fergesamband på Sunnmøre. I Rogaland er en delstrekning av den nye bussvegen evaluert med hensyn til tilgjengelighet for rullestolbrukere, merking for blinde og gjerder mellom holdeplass og kjørebane. Arbeidet resulterte blant annet i en «Formingsveileder for Bussveg 2020».

Evalueringer kan gi nyttig kunnskap. En forteller at det ga innsikt i problemstillinger knyttet til kantsteinshøyder i innkjøringsareal for buss, plassering av ledelinjer, utforming av leskur og plassering av trafikantinformasjon. En annen forteller at evaluering av et forsøksprosjekt munnet ut i anbefalinger for videre arbeid og la grunnlag for hovedstrategier som er fulgt siden.

3.10 Brukermedvirkning

Brukermedvirkning kan være viktig for å få til de gode løsningene. Flest fylkeskommuner mener at løsningene for universell utforming i noen grad påvirkes av brukerne. Det varierer i hvilken grad de mener at det er behov for bedre og mer enhetlige retningslinjer for brukermedvirkning, syv mener det er et stort behov mens like mange mener det ikke er et behov. Fire fylker ligger midt i mellom.



Figur 14 Brukermedvirkning i universelt utformede løsninger

Fylkeskommunene ble spurt hva som er fylkeskommunens retningslinjer for brukermedvirkning i universell utformingsprosjekter. Enkelte nevner at fylkeskommunen ikke har noen retningslinjer for brukermedvirkning i slike prosjekter, mens andre viser til Plan- og bygningsloven, men mener det ikke er tilstrekkelig. I Rogaland er brukermedvirkning forankret i fylkesdelplanen for universell utforming.

Fylkeskommunale råd for personer med nedsatt funksjonsevne og eldreråd har en viktig rolle i brukermedvirkningsprosessen. Representanter fra disse organene inviteres for eksempel til årlige møter i kollektivrådet eller fylkeskommunen orienterer i rådenes faste møter. Rådene vurderer også relevante politiske saker i fylkeskommunen, gir uttalelser til planer og tar opp saker på eget initiativ.

Fylkeskommunene ble spurt om hvordan brukerne involveres i praksis i løpet av prosjektperioden. Representanter fra ulike organisasjoner som fylkeskommunale råd og interesseorganisasjoner for personer med funksjonsnedsettelse blir invitert med på møter og befaringer, både som en del av planleggingen av prosjekter og sluttbefaring. En forteller at viktige eller store planer legges frem for brukerutvalg. En annen nevner at sluttbefaring gjøres som hovedregel kun for større prosjekter. I prosjekter knyttet til BRA-midler, har brukerrepresentanter deltatt i prosjektgrupper og vært med i prosjektet fra start til slutt. Enkelte steder har kollektivselskapet et brukerforum. Andre forteller at enkeltspørsmål blir diskutert direkte med Norges Handikapforbund eller Blindeforbundet underveis i prosjekter, for eksempel utforming av kollektivterminaler. En forteller at hvordan brukerne involveres avhenger av hver enkelt saksbehandler. Dette gjør at brukermedvirkningen kan bli uforutsigbar og til tider tilfeldig.

Det er en del utfordringer knyttet til brukermedvirkning. Enkelte mener at brukermedvirkning er tidkrevende, det er mange organisasjoner med ulike behov, og det kan være motstridende behov mellom forskjellige brukergrupper. Derfor mener noen at tilbakemeldinger fra noen spesifikke grupper ikke nødvendigvis vil gi løsninger som fungerer for alle. En forteller at det fort blir subjektive oppfatninger fra enkeltbrukere. Derfor kan det oppleves som mer relevant å bruke sjekklister som utarbeidet i samarbeid med brukerorganisasjoner (for eksempel i Håndbok V129). En annen

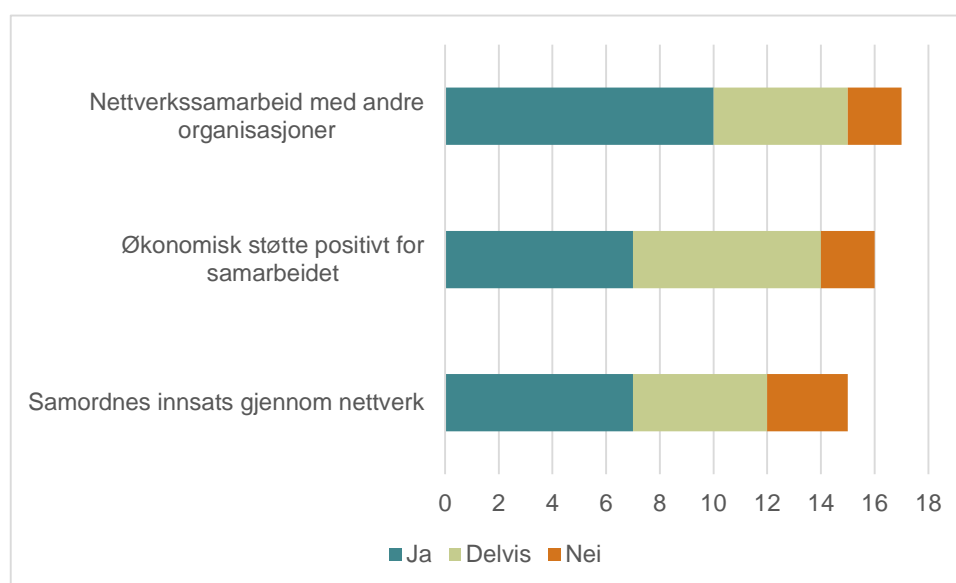
mener at man kan spørre brukerne om hvor «skoen trykker» men at de må ha spesialkonsulenter til å foreslå løsninger.

En annen utfordring som nevnes, er at prosjekter og tiltak ofte behandles på et høyt nivå politisk, for eksempel i handlingsprogrammer eller tiltaksplaner. Da kan det bli vanskelig for brukerne å sette seg tilstrekkelig inn i enkeltpunktene. Enkeltprosjekter og tiltak blir sjelden fremmet for politisk behandling, og da fanges ikke brukervedvirkning opp. Det kan være utfordrende å løfte en enkelt problemstilling ut av et større prosjekt. En annen peker på behovet for jevnlig informasjon om pågående prosjekter og opplæring av medlemmene i fylkeskommunalt råd når det gjelder planprosesser og informasjon om når er det viktig at de bidrar og på hvilket nivå.

3.11 Nettverkssamarbeid

Universell utforming i hele reisekjeden krever samordning av tiltak som ligger under ansvarsområdet til ulike organisasjoner. Ansvar for infrastrukturen på veier er for eksempel delt mellom kommunen, fylkeskommunen og staten, kollektivselskapene administrerer kollektivtransporten, operatørselskapene drifter den, mens fylkeskommunen har et overordnet ansvar for finansiering og strategier. Samordning av innsats og tiltak kan skje i nettverkssamarbeid mellom de ulike organisasjonene.

Over halvparten av fylkeskommunene bekrefter at de har nettverkssamarbeid med andre organisasjoner. Imidlertid er nettverkssamarbeid et begrep som kan tolkes ulikt. En fylkeskommune viser for eksempel nettverket som Deltasenteret nylig har startet opp. En annen er usikker på hva som menes med nettverkssamarbeid, men forteller at kollektivselskapet jevnlig har møter med de ulike aktørene. Andre fylkeskommuner tenker på bypakker som eksisterende arenaer for nettverkssamarbeid. Fylkeskommunene er delt i spørsmålet om økonomisk støtte vil bidra positivt til samarbeidet. Det varierer også hvorvidt innsats samordnes gjennom nettverk – seks av ni fylkeskommuner som har et nettverkssamarbeid rapporterer at innsats samordnes.



Figur 15 Nettverkssamarbeid mellom fylkeskommunen, kommuner, vegvesenet, kollektivselskaper og busselskaper

Fylkeskommunene som har etablert et nettverkssamarbeid forteller om ulike former for samarbeid. Bypakkene er i hovedsak et samarbeid mellom fylkeskommune, fylkeskommunale administrasjonsselskaper, kommune og vegvesen. Operatørselskaper trekkes inn via det fylkeskommunale kollektivselskapet. En av fylkeskommunene med bypakke mener at samarbeidet fungerer svært godt. Andre melder om jevnlig møter og kompetansedeling. I Telemark er det etablert to rådgivende grupper hvor alle aktører er med: Én for Grenland og én for øvrige deler av Telemark. I Grenland har gruppa månedlige møter, i Telemark er det møter etter behov. I Rogaland er det organisert flere grupper som skal følge opp arbeidet med universell utforming. Referansegruppen har ett til to møter i året og består av representanter fra fylkesrådet for funksjonshemmede og elderrådet, friluftsrådene, Norsk Turistforening, NHO Reiseliv, Fagforbundet, Statens vegvesen, Kolumbus, KS, Fylkesmannen i Rogaland og en kontaktperson fra hver kommune i fylket.

Som vi ser av Figur 15 er det delte meninger om hvorvidt økonomisk støtte vil være positivt for samarbeidet. Østfold fylkeskommune mener at hovedutfordringen er å prioritere personalressurser til oppfølging, og at det er i denne sammenheng at økonomisk støtte kan være nyttig. Det er viktig med en dedikert person med ansvar for oppfølging av nettverk og tiltak for at det skal gi resultater. Vest-Agder fylkeskommune mener at nettverkstilskudd er positivt, men at det ikke vil hjelpe nevneverdig dersom det ikke er midler til å utføre konkrete tiltak. De store etterslepene på fylkesvegene og andre viktige formål i kommunesektoren gjør det vanskelig å prioritere tilrettelegging av holdeplasser høyere enn det som ble gjort gjennom egenandelene til BRA-ordningen, som nå er avsluttet. Derfor var BRA-ordningen viktig for å få i gang slike nettverk.

3.12 Spesielt viktige prosjekter

Fylkeskommunene ble spurt om hvilke prosjekter som har vært spesielt viktige for å legge til rette for universell utforming i kollektivtransporten.

Finansieringsordninger er nevnt av mange som viktige for flere prosjekter. En del fylkeskommuner nevner BRA-ordningen, et par nevner belønningsmidler, mens en annen nevner KID-midler som viktig for finansieringen av infrastrukturprosjekter (knutepunkt, holdeplasser etc.). En forteller at BRA-ordningen bidro til kompetanseheving, en annen forteller at ordningen var motiverende, til tross for mye administrasjon. Telemark fylkeskommune forteller om holdeplassopprustning i Grenland som et viktig prosjekt, finansiert av egne og statlige midler (BRA og belønningsmidler). Deltagelse i pilotfylkeprosjektet for universell utforming 2009 – 2013 nevnes også som et viktig prosjekt.

Oppgradering av infrastruktur blir nevnt av mange. Hordaland fylkeskommune nevner for eksempel bybanen, bydelsterminaler og systematisk oppgradering av holdeplassene på stamlinjer som viktige prosjekter. Rogaland fylkeskommune oppgir den nye bussvegen som et viktig prosjekt. Møre og Romsdal fylkeskommune forteller at de har foretatt en kartlegging av forhold rundt universell utforming ved trafikkterminaler, holdeplasser og ilandstigningsanlegg for hurtigbåt i 2012. Kartleggingen ble utført med bistand fra Blindeforbundet og Norges Handikapforbund. I Bodø er kollektivnettet lagt om, hvor det er fokusert på knutepunkter, holdeplassinformasjon med fargebruk og forenkling av systemet. Fylkeskommunen mener dette har vært positivt for

universell utforming. Fra Oppland fylkeskommune meldes det om arbeid med skysstasjonene Gjøvik og Lillehammer samt terminalen ved Mjøsbrua.

Tilrettelegging av materiell har også vært viktige prosjekter. I Møre og Romsdal har Norges Handikapforbund med økonomisk støtte fra Møre og Romsdal fylkeskommune, utarbeidet en veileder om universell utforming på ferjer. Flere nevner bestillingstransport som et viktig prosjekt. Østfold fylkeskommune nevner sjåfør opplæringsprogrammet de har utarbeidet som er delfinansiert av BRA-midler. Programmet er tilgjengelig for alle som ønsker å ta det i bruk.

Informasjon er et annet viktig tema hvor flere fylkeskommuner forteller om prosjekter som har vært spesielt viktige. Samtidig på alle busser i anbud, opplesing av holdeplasser om bord i buss, samt informasjon om rutetilbud via applikasjoner og internett er noen av prosjektene som nevnes. En forteller om bestillingsfunksjon for døve som et viktig tiltak. En annen nevner nytt takst- og sonesystem som et viktig prosjekt.

3.13 Hva er de viktigste utfordringene?

Det er mange utfordringer knyttet til universell utforming i kollektivtransporten.

Kostnader er den største utfordringen, dette blir nevnt av mange fylkeskommuner. Det handler både om at det er kostbart å gjøre oppgraderinger i infrastruktur og at det er begrenset med ressurser og ansatte til å gjennomføre og følge opp tiltak. En nevner at oppgradering til universell utforming er nødvendig for relativt få brukere, men krever store kostnader. En annen nevner også dette som en målkonflikt i forhold til effektiv utnyttelse av midler og ressurser – universell utforming er dyrt dersom man tenker kostnader per bruker.

En fylkeskommune forteller at begrensede ressurser gjør prioriteringer nødvendig – og dersom universell utforming prioriteres vil det nødvendigvis ramme et annet av fylkeskommunens ansvarsområder. Infrastrukturoppgraderinger er spesielt kostbare og går på bekostning av andre gode prosjekter. En forteller at det stort sett handler om gammel infrastruktur som ikke er tilrettelagt. Samtidig har malene for universell utforming endret seg underveis, noe som gjør oppgraderinger til ny standard nødvendig flere steder. En annen målkonflikt som nevnes er om ressursene skal settes inn for å oppgradere holdeplasser, eller om man skal prioritere å bedre tilgjengeligheten til holdeplasser. For eksempel er det kostbart å forbedre stigningsforholdene for atkomst til holdeplassen, noe som kan gå på bekostning av antall holdeplasser som utbedres. En forteller at den eksisterende infrastrukturen gir lite handlingsrom i budsjettet. For å løse dette problemet har Vest-Agder fylkeskommune etablert en lokal BRA-ordning for byområdet etter at den statlige ordningen ble nedlagt. I denne lokale ordningen ligger flere eksterne midler (bompenger, belønningsordningen) som fortsatt kan fungere som en insentivordning for innsats og samarbeid med universell utforming i kollektivtransport.

Materiell er et annet område som nevnes av flere når de blir spurt om hva som er de viktigste utfordringene i arbeidet med universell utforming. En nevner det å få behovene inn i anbudsdokumenter og prosesser som en utfordring. En annen forteller at det var utfordringer knyttet til krav til materiell i anbud i begynnelsen, og usikkerhet rundt kostnader. Dette ble løst ved å prioritere noen ruter eller områder. Siden kravet til universell utforming for alle nye busser ble innført i 2009, er dette noe som vil løse seg ved naturlig utskifting. En annen forteller om motstridende interesser som en

utfordring knyttet til bussmateriell, for eksempel at komfort, fremkommelighet og bagasje plass kommer i konflikt med universell utforming. Mangel på elektrisk rampe på bussmateriell blir også nevnt som en utfordring, og samme fylkeskommune nevner at brukerorganisasjonene ønsker laventrebuss til flyplassen slik at rullestolbrukere også kan reise dit med buss. En forteller at ombygging av eldre fergemateriell er utfordrende, fordi det både er teknisk komplisert og kostnadskrevende. På båt kan flo- og fjære være utfordrende, på grunn av høydeforskjellen mellom kaien og båten.

Samarbeid og kompetanse er et annet tema som fylkeskommunene mener kan være utfordrende. Dette dreier seg for eksempel om samarbeid med andre instanser, på tvers av nivåer og fragmentering av ansvar. Samtidig nevner flere mangel på kompetanse og forståelse hos andre aktører som vanskelig. En forteller at det kan være utfordrende å tilføre kunnskap om universell utforming til samtlige aktører som arbeider med kollektivtrafikk og samferdsel både i egen organisasjon og ute hos operatører og transportselskaper. En annen mener det må tydeliggjøres at universell utforming er lovpålagt. En fylkeskommune nevner Statens vegvesens motvilje mot, og manglende kompetanse på, universell utforming som vanskelig. Det kan også være utfordrende dersom planleggerne av for eksempel nye holdeplasser ikke har kompetanse eller følger veilederne. Faglig uenighet internt kan også skape utfordringer.

Drift og vedlikehold er et annet viktig område som byr på utfordringer ifølge noen fylkeskommuner. En forteller at det er nødvendig med høyere standard på drift og vedlikehold, men at dette er vanskelig å prioritere. Vintervedlikehold og dårlig drift av anlegg er andre momenter som nevnes.

Standardisering og interessekonflikter er en annen utfordring som nevnes. En mener at de mangler tydelige standarder for universell utforming på noen områder. En annen forteller at riktig løsning for en gruppe ikke alltid er riktig løsning for annen gruppe. Det er interessekonflikter mellom ulike grupper funksjonshemmede, for eksempel mener hørselshemmede at opprop på holdeplassene ofte blir støy for dem og at det er vanskelig å få med seg det som blir sagt, mens blinde ønsker opprop på holdeplassene. Billetteringssystemer er utfordrende når det gjelder universell utforming. En forteller at det nye billetteringssystemet er en stor utfordring for personer som ikke kan håndtere datamaskiner.

Det er samtidig noen målkonflikter mellom ulike målsettinger innenfor transport og andre områder. En forteller om målkonflikter mellom trafiksikkerhet (fartsdemping) og lavgulvmateriell, og behov for effektiv fremkommelighet for busstrafikken. En annen forteller at universell utforming i sentrumsområder kan komme i konflikt med andre hensyn i samme byområde. For eksempel er holdeplassutforming i historisk sentrum utfordrende, blant annet fordi brostein gjør det vanskelig med ledelinjer. Samtidig er kantsteinshøyde og gateutforming utfordrende. En annen fylkeskommune nevner utfordringer knyttet til arealkrevende løsninger som kan gå på bekostning av jordvern, fortetting og lignende.

3.14 Kunnskapsbehov i fylkene

Fylkeskommunene ble spurt hva som er deres kunnskapsbehov med hensyn til universell utforming i kollektivtransporten.

Hos dem som arbeider med universell utforming, mener flere fylkeskommuner at nivået er tilfredsstillende. En forteller at kunnskapsnivået begynner å bli bra, men at

det fremdeles er viktig å forstå at universell utforming ikke handler om fordyrende tilpasning for funksjonshemmede, men om kvalitetsforbedrende tiltak som er bra for alle og nødvendig for noen. En annen peker på behov for å synliggjøre universell utforming i forhold til den enkeltes ansattes oppgaver. En annen fylkeskommune opplever at rådgivere innen området er godt skolerte. Det er imidlertid noe manglende kompetanse blant de som ikke jobber direkte med universell utforming. Det kan derfor være behov for lett tilgjengelig, grunnleggende opplæring. En forteller at det er god kunnskap i Statens vegvesen og kollektivselskapet. Utfordringen er imidlertid å få oversikt over og å samordne kompetansen mellom ulike aktører. Dette blir også trukket frem av en annen, som ønsker bedre kompetanse til å planlegge hele reisekjeden.

Flere fylkeskommuner nevner at de har et kunnskapsbehov innenfor billetteringsløsninger og informasjon. Det å få på plass brukervennlig reiseinformasjon (samtidstavler, høytalere, m.m.) kan være utfordrende. En nevner også at det er viktig å være oppdatert på nye retningslinjer. En annen fylkeskommune forteller om behov for kunnskap rundt hvilke rullestoler som det bør tilrettelegges for og hvordan. Dette innebærer en standardisering av rullestoler og innfestningsløsninger. Samtidig bør brukerne få en produktveiledning som gir dem oversikt over hvilke typer rullestoler som egner seg for bruk i kollektivtransporten.

3.15 Oppsummering

Dette kapittelet inneholder mye informasjon om hva fylkeskommunene prioriterer, hvordan de arbeider og hvilke utfordringer de mener finnes i arbeidet med universell utforming i kollektivtransporten. Det er mange ulike momenter som tas opp, og utfordringene er forskjellige fra fylke til fylke. En oversikt over de viktigste problemstillingene finnes i Tabell 5.

Når fylkeskommunene blir spurt om hvilke tiltak som er prioritert i fylkeskommunale planer fra 2016-2019, eller hvilke tiltak som er igangsatt, er det særlig tre områder som peker seg ut: Materiell, holdeplasser og terminaler, samt billettering og informasjon. Dette samsvarer med funnene fra gjennomgangen av fylkeskommunale planer i kapittel 2. Andre tiltak som fokus på hele reisekjeden, vintervedlikehold, evaluere tiltak, kompetanseutvikling og gangveger til og fra holdeplasser er i mindre grad prioritert, både i planer og i praktisk iverksetting.

Holdeplasser, terminaler og knutepunkt. Store terminaler og knutepunkt er høyest prioritert i flest fylker, deretter holdeplasser i byområder, mens holdeplasser for ekspressbuss i minst grad prioriteres. Kostnader er den største utfordringen i arbeidet. Samtidig kan praktisk utforming av holdeplasser være utfordrende, da det for eksempel ikke alltid er tilstrekkelig plass for inn- og utkjøring. Mangel på helhetlig planlegging ved oppgradering av holdeplasser er en tredje utfordring.

Gangveger til og fra holdeplasser. Det er kun én fylkeskommune som har kartlagt status for gangveger til og fra viktige holdeplasser. Halvparten av fylkene har påbegynt dette arbeidet, mens den andre halvparten ikke har det. Om lag en tredjedel av fylkene har et samarbeid med kommune og Statens vegvesen om dette arbeidet, en tredjedel har delvis et samarbeid, mens den siste tredjedelen melder at de ikke har fått på plass et samarbeid. Gåstrategier og strategier for myke trafikanter er eksempel på prosjekter som (også) fokuserer på gangforbindelser til holdeplasser. Den største utfordringen er mangel på ressurser og vanskelige stigningsforhold.

Universell utforming av materiell. Det er kun én av samtlige fylkeskommuner som oppgir at krav til universell utforming ennå ikke er innarbeidet i anbudene til buss. Om lag tre av elleve fylkeskommuner oppgir at de ennå ikke har innarbeidet universell utforming i anbudene for båt og ferje. Videre oppgir fem av tolv fylkeskommuner at de har gjennomført brukerevalueringer av materiell. Hovedutfordringen er at oppgradering av materiell er kostnadskrevenende, spesielt på ferjesida. Samtidig kan universelt utformet materiell komme i konflikt med andre passasjerhensyn (for eksempel antall sitteplasser). Alle ruter er heller ikke egnet for laventrebuss som er foretrukket av kundene.

Informasjons- og billetteringssystemer. Et flertall av fylkeskommunene melder om at det er enkelt for alle å få informasjon og bestille billetter på nettsiden for lokal kollektivtransport, og at rutetabeller stort sett er lesbare og i riktig høyde. Et flertall har imidlertid ikke fått på plass talesystem om bord på transportmiddel og på holdeplass. Teknologit utvikling ved sanntidssystemer og apper på smarttelefon som kan hjelpe personer med funksjonshemminger er noe det arbeides i flere fylker. Økonomi, ressurser og kompetanse er de største utfordringene. Informasjonsløsninger krever høy kompetanse og kontinuerlig utvikling.

Kompetanseutvikling blant egne ansatte og sjåførere. Om lag halvparten av fylkeskommunene har satt krav om opplæring av sjåførere og bekrefter at sjåførene gjennomfører kurs for hvordan de skal ivareta personer med spesielle behov. Det er noe mindre fokus på opplæring av saksbehandlere eller strategi for kompetanseutvikling på universell utforming. Flere nevner at de bruker Østfold fylkeskommunes nettbaserte kurs for sjåførere. Flere forteller også om kompetanseutvikling gjennom kurs og gjennom brukermedvirkning og dialog knyttet til konkrete prosjekter. Det er ingen felles strategi for kompetanse blant ulike aktører. Språkproblemer hos sjåførere kan være utfordrende.

Standardisering. De fleste fylkeskommunene oppgir at de følger standardiserte løsninger for materiell, billettering og informasjon, og at de samarbeider med andre fylker om standardisering. De er delte i spørsmålet om det finnes vesentlige mangler i nåværende standarder: Halvparten svare ja eller delvis, mens den andre halvparten mener dette ikke er tilfelle. Ressursbruk, delte meninger om hvilken løsning som er optimal, samt manglende standardisering av rullestoler er noen utfordringer som oppgis knyttet til standardisering.

Fokus på hele reisekjeden. Et flertall av fylkeskommunene mener de har fokus på hele reisekjeden i arbeidet med universell utforming. Det er noen flere fylkeskommuner som har tatt initiativ til samarbeid med andre aktører for å arbeide med hele reisekjeden enn de som ikke har det. Det kan være tidkrevende å forholde seg til flere aktører. Samtidig mener en at det ikke er konkretisert hva som er universell utforming i de ulike leddene i reisekjeden.

Vintervedlikehold. Kun én fylkeskommune prioriterer gående foran andre trafikantgrupper på fylkeskommunale veger, mens over halvparten har helt eller delvis tatt initiativ til å koordinere vintervedlikehold med andre aktører. Et flertall oppgir imidlertid at de ikke har noen strategi for vintervedlikehold. Hovedutfordringen er å prioritere hvor brøyting skal skje først, samtidig som koordinering mellom ulike vegeiere kan være utfordrende.

Evaluerer tiltak. Et flertall av fylkeskommunene har ingen strategi for å evaluere tiltak, men om lag halvparten nevner at de faktisk har gjennomført evalueringer. Evalueringene kan gi innsikt i nye problemstillinger og legge grunnlag for strategier.

Brukermedvirkning. De fleste fylkeskommunene mener brukerne i noen grad påvirker løsningene for universell utforming. Over halvparten mener det i stor eller noen grad er behov for bedre retningslinjer for brukermidvirkning. Brukermedvirkning skjer ved at representanter fra ulike organisasjoner og fylkeskommunalt råd involveres i prosjektene, eller at enkeltspørsmål diskuteres med brukerne. Utfordringen er at brukermidvirkning er tidkrevende og at det kan være motstridende behov mellom ulike brukergrupper.

Nettverkssamarbeid. Nesten alle fylkeskommuner har helt eller delvis et nettverkssamarbeid med andre organisasjoner, og innsats samordnes stort sett gjennom disse nettverkene. Det er kun to fylkeskommuner som mener at økonomisk støtte *ikke* vil være positivt for samarbeidet. Det blir imidlertid nevnt at nettverkstilskudd ikke vil hjelpe nevneverdig dersom det ikke er midler til å gjennomføre konkrete tiltak.

Spesielt viktige prosjekter. Finansieringsordninger, prosjekter for å oppgradere infrastruktur og tilrettelegging av materiell og informasjon er de områdene hvor prosjekter som har vært spesielt viktige for å legge til rette for universell utforming blir nevnt.

Viktige utfordringer. De viktigste hovedutfordringene knyttet til universell utforming i kollektivtransporten for fylkeskommunene er kostnader, prioriteringer, materiell, samarbeid og kompetanse, drift og vedlikehold, standardisering og interessekonflikter. Samtidig er det målkonflikter mellom ulike mål, for eksempel er fartsdemping ikke ideelt for lavgulvbusser.

Kunnskapsbehov. Flere fylkeskommuner forteller at kunnskapsnivået er tilfredsstillende hos dem som arbeider med universell utforming. Imidlertid finnes det manglende kompetanse blant dem som ikke jobber direkte med universell utforming. Det kan være utfordrende å få oversikt over kompetanse og kompetansebehov som er fordelt på ulike aktører.

Tabell 5 Oversikt over fylkeskommunenes arbeid med universell utforming

Temaområder	Viktige momenter
Holdeplasser, terminaler og knutepunkt	Stoppesteder med høyt passasjergrunnlag prioriteres. Utfordringer: Kostnader, utforming, helhet
Gangveger til og fra holdeplasser	Påbegynt arbeid med å kartlegge status og helt eller delvis samarbeid med kommune/vegvesen Utfordringer: Ressurser og stigningsforhold
Universell utforming av materiell	Krav til universell utforming er stort sett innarbeidet i anbud. Få har gjennomført brukerevalueringer av materiell Utfordringer: Kostnader, målkonflikter
Informasjon og billettering	Nettsider og ruteinformasjon er lett tilgjengelig i mange fylker. Få har talesystem om bord på transportmidler og på holdeplass Utfordringer: Økonomi, ressurser og kompetanse
Kompetanseutvikling	Halvparten av fylkene gjennomfører opplæring av egne saksbehandlere og sjåførere og har satt krav til opplæring av sjåførere. Få har strategier for kompetanseutvikling. Utfordringer: Ulik kompetanse hos ulike aktører, språkutfordringer
Standardisering	Eksisterende standarder blir fulgt, og mange samarbeider med andre fylker om standardisering. Halvparten mener det ikke er mangler i standardene.

Temaområder	Viktige momenter
	Utfordringer: Ressursbruk, manglende standard for rullestoler
Fokus på hele reisekjeden	Fylkeskommunene har fokus på hele reisekjeden og flere har tatt initiativ til samarbeid med andre aktører. Utfordringer: Tidkrevende med mange aktører, konkretisering
Vintervedlikehold	Bilveger prioriteres og det finnes få strategier for vintervedlikehold. Flere har tatt initiativ til å koordinere vedlikeholdet med andre aktører. Utfordringer: Prioriteringer, koordinering
Evaluere tiltak	Få har strategier for å evaluere tiltak, men flere har faktisk gjort det. Evalueringer kan gi ny innsikt.
Brukermedvirkning	Brukerne påvirker løsningene i noen grad og det kan være behov for mer enhetlige retningslinjer. Utfordringer: Tidkrevende, motstridende behov
Nettverkssamarbeid	Fylkeskommunene har stort sett nettverkssamarbeid med andre organisasjoner, og innsats samordnes stort sett gjennom slike nettverk. Økonomisk støtte til nettverk kan være positivt for samarbeidet. Utfordringer: Finne midler til å gjennomføre tiltak
Spesielt viktige prosjekter	Finansieringsordninger, infrastruktur, materiell, informasjon
De viktigste utfordringene	Kostnader, prioriteringer, materiell, samarbeid og kompetanse, drift og vedlikehold, standardisering, interessekonflikter, målkonflikter.
Kunnskapsbehov	Kompetanse hos dem som ikke arbeider direkte med universell utforming, og oversikt over samlet kompetanse hos ulike aktører.

4 Lokale og nasjonale samarbeidsarenaer

En kollektivreise består av en reisekjede med mange ledd. Flere aktører er ansvarlige for de ulike leddene i denne kjeden. For at reisekjeder skal være universelt utformet slik etappemålet for universell utforming i gjeldende Nasjonal transportplan sier (Samferdselsdepartementet 2012), er det derfor avgjørende at de ulike aktørene samarbeider.

Dette kapittelet tar for seg ulike modeller for nettverkssamarbeid som finnes hos de fylkeskommunene. Med nettverkssamarbeid menes et formalisert samarbeid om kollektivtransport og/eller universell utforming. Dette samarbeidet er i de fleste fylkeskommuner hovedsakelig etablert mellom fylkeskommunen, Statens vegvesen og administrasjonsselskapet eller den fylkeskommunale kollektivenheten. Aktører som kommuner og operatører kan imidlertid også være involvert.

I de større byområdene har et trepartssamarbeid mellom fylkeskommunen, staten og bykommunen eksistert i flere år, og arbeidet med kollektivtransport har vært formalisert gjennom nettverk rundt bypakker, som er basert på finansiering fra bompengeringer rundt byene. Regjeringen har bestemt at det skal innføres et nytt avtaleregime for samarbeidet om transport i storbyområdene som er kalt 'helhetlige bymiljøavtaler'. Samarbeidsformen retter seg inn mot de ni byområdene som inngikk i Framtidens byer⁴: Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Buskerudbyen, Fredrikstad/Sarpsborg, Grenland, Kristiansand og Tromsø. Det er lagt opp til at bypakkene skal innlemmes i de nye bymiljøavtalene. I tillegg kan byene søke om belønningsmidler, som skal 'belønne' lokale myndigheters innsats slik at det kan bli lettere å få gjennomslag for upopulære tiltak (Samferdselsdepartementet 2012). De nye bymiljøavtalene skal forhandles i løpet av 2016, det pågår allerede forhandlinger mellom staten og enkelte byområder. Statens vegvesen skal lede de nye bymiljøavtalene. Dette står i motsetning til strukturen i bypakkene i Bergen og Trondheim, hvor bykommunen har sittet i førersetet.

Kapittelet er basert på telefonintervjuer med fire fylkeskommuner som har etablert ulike modeller for lokalt samarbeid. Hordaland fylkeskommune har et nettverkssamarbeid rundt bypakken i Bergen, Telemark fylkeskommune har etablert to rådgivende kollektivgrupper hvor alle aktører er med, en for Grenlandsområdet og en for distriktet. Rogaland fylkeskommune har et tverrsektorielt nettverk for universell utforming med en bred referansegruppe. Nordland fylkeskommune har et tett samarbeid med Statens vegvesen.

⁴ Framtidens byer var et samarbeidsprogram som gikk fra 2008-2014 mellom staten og de 13 største byene i Norge om å redusere klimagassutslippene og gjøre byene bedre å bo i.

4.1 Samarbeid gjennom bymiljøavtaler

Hordaland fylkeskommune har etablert et nettverkssamarbeid rundt en bypakke, kalt Bergensprogrammet. I tillegg har fylkeskommunen etablert en kollektivgruppe for resten av fylket etter mal for Bergensprogrammet. Kollektivtransporten i Hordaland fylkeskommune er organisert som en egen innkjøpsenhet i fylkeskommunen med ansvar for å planlegge, kjøpe og markedsføre kollektivtransporttjenester. Skyss har egne lokaler i nærheten av fylkeskommunen, og et eget kundesenter. Samtlige kontrakter i Hordaland er bruttokontrakter. Det vil si at fylkeskommunen (Skyss) har markedsansvaret og inntektsrisikoen, og ikke busselskapene.

Faste parter i Bergensprogrammet er fylkeskommunen, Skyss, Statens vegvesen og Bergen kommune. Programmet er organisert med faggrupper på bunnen, deretter en faglig koordineringsgruppe på seksjonsledernivå som koordinerer prosjektene, og en styringsgruppe på toppen. Helt øverst sitter kontaktutvalget som har politisk forankring, og som ledes av vegdirektøren. Kontaktutvalget møtes kun en gang i halvåret, mens koordineringsgruppene møtes annenhver uke. Faggruppene møtes månedlig med arbeidsmøter innimellom. Faggruppene er delt inn i ulike fagområder som gang og sykkel, kollektivtransport, trafiksikkerhet og sentrum. Det er egne prosjektgrupper for store bypakkeprosjekter som bybanen.

Faste parter i kollektivgruppa for fylket utenfor Bergensprogrammet er fylkeskommunen, Skyss og vegvesenet. Gruppen skal ivareta alle kollektivprosjekter i Hordaland utenom Bergen. Kommunene trekkes inn i større prosjekter, og da er det gjerne den eller de kommunene som er aktuelle i forhold til prosjektet. Voss stasjon er et eksempel på et slikt stort prosjekt. Busselskapet gir også innspill i konkrete prosjekter, de kjenner detaljene i distriktene best. Gruppen har faste møter en gang i måneden og ellers ved behov, spesielt i sommermånedene når byggeprogram og budsjettarbeid skal ferdigstilles.

Universell utforming er en sentral del av alle prosjekter, men ingen av gruppene er dedikert til universell utforming. Det er de enkelte faggruppene og prosjektene som er ansvarlige for at universell utforming ivaretas. Informanten opplever at det ikke er noen diskusjon om det skal legges til rette for universell utforming, men at det i større grad er diskusjoner knyttet til hvordan man kan løse ulike problemstillinger rent praktisk.

I byområder kan begrensede arealer være utfordrende når det skal legges til rette for universell utforming. Dette dreier seg for eksempel om problemstillinger knyttet til trapp og rampe når plassen er liten og stigningsforholdene er vanskelige. Hvordan løsningene bør utformes når det er sterk stigning er en hyppig utfordring i Bergen, og en problemstilling som diskuteres ofte. Tilkomstveger er et annet viktig tema, hvor langt skal man gå i å legge til rette for atkomst til holdeplass? Desto større område som defineres inn i prosjektet, jo større og mer omfattende blir prosjektet. I det historiske sentrum kan utforming og kvalitet på gatedekke være utfordrende. Det kan også være utfordrende å legge til rette for naturlige ledelinjer. En husvegg kan for eksempel ofte være full av hindringer som reklameskilt, åpne dører osv.

I områder utenfor Bergen er det andre problemstillinger som diskuteres. Dersom man skal legge opp til full universell utforming i distriktet, blir få tiltak realisert – her kommer kostnadselementet inn. Det er derfor ønskelig å ha fleksibilitet til å legge opp til lettere standarder der det passer seg. Informanten mener at mye kan oppnås med små tiltak. For eksempel trenger vi ikke å lyssette en hel trase, men anskaffe lys på avgjørende punkter der det er folk. Samtidig gir det lite mening å lage universelt

utformete holdeplasser til materiell som uansett vil bruke heis. Da er det viktigere å legge til rette for at brukerne har et areal å ferdes på. Mange av kommunene i distriktene sliter med å forstå hvorfor tiltakene må være så omfattende, når alt de ønsker er at det tilrettelegges for arealer hvor man kan vente på bussen.

Samarbeidet mellom aktørene i Bergensprogrammet fungerer bra. Aktørene har ulikt ansvar og ulike oppgaver som bidrar inn i helheten. For eksempel er det ofte fylkeskommunen og vegvesenet som kommer med forslag til universell utforming i prosjekter. Kommunen er mer opptatt av sammenhengen i gangakser og forbindelser gjennom områdeplaner. Det er områder samarbeidet kunne blitt bedre på, for eksempel er et spørsmål om man burde etablert en egen organisering for universell utforming. Imidlertid er universell utforming alltid en del av et annet prosjekt, og det er et sentral krav i alle prosjekt. Samtidig kunne fylkeskommunalt råd for funksjonshemmede vært mer involvert i startfasen av prosjektene. Det hender de blir involvert ved at faggruppene orienterer dem, men det er ofte ikke før i prosjekteringsfasen av prosjektene at de involveres i henhold til de kravene som ligger til grunn.

4.2 Tverrsektorielt nettverk

I Rogaland fylkeskommune er kollektivtransporten organisert i administrasjonsselskapet Kolumbus som ivaretar planlegging og markedsføring av tilbudet. Samtlige kontrakter i Rogaland er bruttokontrakter. Rogaland fylkeskommune har i flere år organisert arbeidet med universell utforming i et tverrsektorielt nettverk. Fylkesdelplanen for universell utforming er styrende for arbeidet, og universell utforming er sterkt forankret i fylkeskommunen og i det politiske miljøet. Det er to personer som arbeider med å administrere nettverket og følge opp fylkesdelplanen. Nettverket er organisert i en intern fylkeskommunal prosjektgruppe og en referansegruppe med eksterne aktører.

Den fylkeskommunale prosjektgruppa består av representanter fra ulike avdelinger i fylkeskommunen: Samferdsel, Kommunikasjon, Næring, Fylkesbyggesjefen, IKT, Opplæringsavdelingen, Friluftsliv. Det skjer ingen fordeling av midler i gruppa, men man diskuterer og koordinerer innsats til for eksempel fagopplæring i universell utforming. Gruppa har hatt faste møter annenhver måned, men dette kommer an på antall saker på agendaen. Den siste tiden har møtene vært noe sjeldnere, omtrent en gang i kvartalet. Dersom større prosjekter eller tiltak krever tettere oppfølging, etableres det en egen gruppe som jobber med dette basert på fagkunnskap og brukermedvirkning.

Referansegruppen for nettverket består av representanter fra fylkesrådet for funksjonshemmede og eldrerådet, friluftsrådene, Norsk Turistforening, NHO Reiseliv, Fagforbundet, Statens vegvesen, Kolumbus, KS, Fylkesmannen i Rogaland og en kontaktperson fra hver kommune i fylket. Referansegruppen brukes i konkrete prosjekter og prosesser, for eksempel når fylkesdelplanen for universell utforming revideres eller i store prosjekter som bussvegprosjektet. I slike prosesser konfereres representantene enten enkeltvis eller samlet slik at de kan gi synspunkter. Erfaringen tilsier at jo tidligere de trekkes inn i det konkrete prosjektet, desto bedre. Referansegruppen møtes en til to ganger i året.

Informanten opplever at det er nyttig med et tverrsektorielt samarbeid. Deltagerne utveksler informasjon på tvers av sektorer og tilegner seg tverrsektoriell kunnskap. Det

tverrsektorielle elementet er viktig for å tilegne seg god kunnskap og ivareta den helhetlige tankegangen. På samferdselsområdet har det skjedd mye positivt knyttet til universell utforming. For eksempel har Kolumbus vært opptatt av å tilrettelegge materiell og oppgradere holdeplasser. Rogaland fylkeskommune har også fått en innovasjonspris i 2011 for sitt arbeid med å utarbeide retningslinjer på hurtigbåter. Et tverrfaglig nettverk har fungert godt i mange tilfeller.

Det har imidlertid vært enkelte koordineringsutfordringer mellom samferdselsprosjekter og det tverrsektorielle nettverket. Det er eksempler på at planer har blitt revurdert sent i prosessen fordi de ikke er forankret hos andre avdelinger på en god måte. Dette kunne vært unngått dersom prosjektene var tatt opp i den tverrsektorielle prosjektgruppa. Et annet eksempel er utforming av holdeplasser i forbindelse med bussvegen. Her har det vært diskusjoner knyttet til holdeplassutforming og hensyn til andre trafikantgrupper som gående og syklende. I så måte må det skilles mellom type holdeplass i byen og i distriktet. Samferdselsavdelingen har i noen tilfeller lagt for stor vekt på fremkommelighet for buss og for liten vekt på myke trafikantgrupper i byområder. I forbindelse med utforming av holdeplasser i første del av bussvegtraseen, ble ikke brukerorganisasjonene trukket med i prosessen. Etter en befaring og evaluering av løsningen ble det avdekket vesentlige feil, blant annet at holdeplassen ble for smal. Da ble det satt i gang en bred prosess hvor det ble utarbeidet en god mal for utforming av holdeplasser på bussvegen i samarbeid med aktuelle aktører, inkludert brukerne.

4.3 Nettverksgrupper i by og distrikt

I Telemark har det i flere år vært etablert en kollektivgruppe for Grenlandsområdet og en gruppe for resten av Telemark. Kollektivgruppa i Grenlandsområdet er en samordnings- og drøftingsarena for kollektivtransport i bystrategisamarbeidet. Den fungerer som en rådgivende gruppe for den administrative koordineringsgruppa i bystrategisamarbeidet. Bypakke Grenland er i startfasen, og det er planlagt at innkreving av bompenger skal ha oppstart høsten 2016. Grenland er også et av byområdene som mottar belønningsmidler, og som er i forhandlingsposisjon om helhetlige bymiljøavtaler. Kollektivtransporten i Telemark ble organisert som en del av fylkeskommunen i 2015, da samarbeidet med Vestfold om et felles administrasjonsselskap for kollektivtransport ble avsluttet. Samtlige kontrakter i Telemark er nettokontrakter, det betyr at busselskapene sitter med markedsansvar og inntektsrisiko.

Faste parter i kollektivgruppe Grenland er fylkeskommunen, Statens vegvesen, bussoperatøren, og kommunene i Grenlandsområdet Skien, Porsgrunn, Siljan og Bamble. Gruppa har møter en gang i måneden. Nå er fylkeskommunen i gang med flere prosjekter knyttet til belønningsmidler og i startfasen på flere bypakkeprosjekter. Bamble kommune har valgt å stille seg utenfor bypakka, og har derfor heller ikke fått belønningsmidler. Kommunen er fortsatt med i bystrategisamarbeidet og inviteres til alle møtene i kollektivgruppa, men de deltar ikke like mye fordi de fleste prosjektene som initieres nå skjer utenfor Bamble. Siljan er en liten kommune og stiller også opp i noe mindre grad. Alle de andre aktørene stiller opp på hvert møte.

Faste parter i kollektivgruppa i distriktene er fylkeskommunen, Statens vegvesen, NHO Transport (som representerer de fire operatørselskapene som opererer i området) og regionrådssekretærer for kommunene som er delt inn i Vest-Telemark, Midt-Telemark og Øst-Telemark. Gruppa har spesielt arbeidet med KID-prosjekter,

men nå som denne finansieringsordningen er avsluttet har gruppa vært mindre aktiv. Fylkeskommunen planlegger å videreføre gruppa selv om KID-ordningen har opphørt.

Universell utforming er ikke hovedfokuset i kollektivgruppene, men ett av flere temaer. Gruppene er en diskusjonsarena hvor dagsaktuelle utfordringer tas opp, og kan gi råd og anbefalinger inn i prosjekter. Råd for personer med nedsatt funksjonsevne eller Blindeforbundet sitter ikke i gruppene, men blir av og til invitert med på temamøter eller befaringer. En fagperson på universell utforming fra fylkeskommunen er ofte på møter i disse organisasjonene for å informere om hva som skjer. Det er et ønske fra begge sider om å ha et tett samarbeid med lav terskel for å ta kontakt med hverandre.

I byområder er det en utfordring at alt ikke kan være universelt utformet, men tiltakene som gjøres må være bra nok for mange. På enkelte holdeplasser er det for eksempel utfordrende å gjøre noe med stigningsforholdene, slike tiltak kan være veldig kostbare. Det må derfor gjøres vurderinger av hvorvidt slike tiltak bør prioriteres i forhold til hvor mange som vil få nytte av tiltaket. Informanten forteller for eksempel om arbeidet med enkelte holdeplasser i Grenland som har svært ukurante stigningsforhold. I slike tilfeller må man legge til rette for best mulig løsninger for flest mulig. Mange av prosjektene i Grenlandsområdet er i startfasen, derfor kan det være nye problemstillinger som kommer opp etter hvert.

I distriktene er det for tiden lite tilgjengelige midler på fylkeskommunens budsjetter. Det er et mål å samle alle aktørene i distriktene til et tettere samarbeid mot nyåret, for å se nærmere på hva aktørene til sammen kan bringe frem av midler og finansiering. Noen prosjekter er i gang i distriktene, for eksempel Bygdepakke Bø, som er utformet etter bypakketankegangen, men i mindre skala.

Samarbeidet mellom aktørene fungerer godt, og det er lav terskel for å ta opp temaer. Informanten forteller om en nylig befaring på holdeplasser og buss hvor også brukerorganisasjonene deltok. Fylkeskommunen satser på å bygge opp mer kompetanse på universell utforming internt slik at de for eksempel kan ivareta forhold som gjelder universell utforming mot busselskapene.

4.4 Topartssamarbeid mellom fylkeskommune og vegvesen

Nordland fylkeskommune har valgt å ha et spesielt tett samarbeid med Statens vegvesen etter forvaltningsreformen i 2010, da store deler av riksvegnettet ble overført til fylkeskommunene. Regionvegsjefen i Statens vegvesen sitter formelt som en avdelingsleder i fylkeskommunen, og inkluderes på interne møter med ledergruppen. Nordland fylkeskommune har dermed ikke en bestillerrolle ovenfor vegvesenet slik andre fylkeskommuner har, men har en tettere og mer direkte kontakt. Kollektivtransporten i fylket er organisert som en del av fylkeskommunen, mens vegvesenet har ansvar for veger og ferjer.

Samarbeidet mellom fylkeskommunen og Statens vegvesen om universell utforming foregår på en uformell måte. Fylkeskommunen har tett kontakt med personen som er ansvarlig for universell utforming i vegvesenet, og samarbeider alltid med henne når det gjelder holdeplasser. Det er ingen person i fylkeskommunen som har et spesielt ansvar for universell utforming i kollektivtransport. Fylkeskommunen ønsker ikke å prioritere ressurser på dette når kompetansen ivaretas gjennom vegvesenet. Det er

ellers opp til hver saksbehandler å ivareta universell utforming. De sørger for eksempel for at materiellet er i henhold til forskriftene, og i nye anbud settes det krav til universell utforming. Hurtigbåter er imidlertid en utfordring hvor fartøyene er gamle og må skiftes ut etter hvert.

I tillegg til fylkeskommunens tette samarbeid med vegvesenet finnes det også tverrfaglige samarbeid gjennom bypakke Bodø og bypakke Narvik, hvor også kommunene er involvert. Samarbeidet fungerer godt, og kommunene er engasjerte i arbeidet. Kollektivtransporten i Bodø har nettopp hatt en vellykket omlegging, og det planlegges å gjøre det samme i Narvik. I Bodø er det også laget en strategi for oppgradering av holdeplasser.

Det er stort fokus på universell utforming i fylkeskommunen. Den største utfordringen er oppgradering av hurtigbåter og høydeforskjell på grunn av flo og fjære ved omstigning, slik at krav til stigningsforhold er vanskelig å oppfylle. Fylkeskommunalt råd for funksjonshemmede har blitt informert om prosjekter tidligere, men har foreløpig i for liten grad blitt involvert i arbeidet.

4.5 Behov for et nasjonalt nettverk?

Alle fire fylkeskommuner ser behov for og nytte av et nasjonalt nettverk. Det handler om kompetansedeling og utvikling, utveksling av erfaringer mellom fylkeskommunene, diskutere konkrete problemstillinger og nettverksbygging ved at man blir kjent på tvers av fylkesgrenser.

Det varierer i hvilken grad fylkene samarbeider med andre fylkeskommuner. Nordland og Telemark fylkeskommuner har ikke noe direkte samarbeid med andre fylkeskommuner, utenom nasjonale arbeid med for eksempel standardisering av kontrakter. Hordaland og Rogaland fylkeskommuner er imidlertid involvert i ulike samarbeid. Hordaland fylkeskommune forteller om samarbeid med både Rogaland og Sør-Trøndelag. Samarbeidet med Rogaland fylkeskommune er relatert til bybaneprosjektet i Bergen og bussvegprosjektet i Stavanger, og er organisert som halvårlige samlinger. Utover det avtales møter ved behov. Temaer som diskuteres i samlingene er enkelttemaer hvor universell utforming er en underliggende del av diskusjonen, for eksempel plattformbredder, erfaringer fra prosjekter etc. Samarbeidet med Sør-Trøndelag er mindre formalisert, men det har vært noen møter knyttet til Miljøpakken og Bergensprogrammet. I tillegg eksisterer det et samarbeid mellom fylkeskommunene på Vestlandet (Hordaland, Møre og Romsdal og Sogn- og Fjordane) om universell utforming. I dette nettverket har transport vært et av flere temaer som er tatt opp.

Fylkeskommunene ser nytten av et nasjonalt nettverk for universell utforming i kollektivtransport. En forteller at det kunne være nyttig å diskutere problemstillinger knyttet til forholdet mellom praktisk utforming og vegvesenets håndbøker, som danner et utgangspunkt for universell utforming. Andre viktige temaer kan være ledelinjer versus naturlige ledelinjer eller standardisering av kontrakter. Erfaringsutveksling med andre som jobber med kollektivtransport vil være nyttig. For eksempel vil det være lærerikt å få innsikt i hvorfor fylker har valgt konkrete løsninger som kanskje er annerledes enn det man selv har valgt. Flere mener at kompetanseutvikling vil være viktig i nettverket. Én forteller at midler til kompetansebyggende tiltak lokalt gir et ekstra «dytt» til å finne på tiltak.

4.6 Oppsummering

Ut fra beskrivelsene av samarbeidsarenaene i de fire fylkeskommunene Hordaland, Telemark, Rogaland og Nordland kan vi si at det i hovedsak finnes to hovedmodeller for samarbeid om kollektivtransport og universell utforming: Samarbeid organisert i kollektivgrupper og tverrsektorielt samarbeid.

Samarbeid i kollektivgrupper har ofte oppstått rundt finansieringsordninger som bypakker, KID-midler, BRA-midler og lignende. Finansiering gir en mulighet til å gjennomføre tiltak, og er derfor en naturlig grunn til å organisere et mer formalisert samarbeid mellom aktørene. Finansieringsordninger i bunn er likevel ingen forutsetning for at slike nettverk kan eksistere. I Hordaland har man for eksempel etablert en kollektivgruppe for distriktet selv om det ikke er noen særskilt finansieringsordning denne gruppa bygger på. I Telemark ønsker man også å fortsette distriktsnettverket selv om KID-ordningen er avsluttet. Likevel er det grunnleggende for et samarbeid at man har midler til prosjekter, slik at man har noe å samarbeide om. Bypakker er en finansieringsordning som skaper et langvarig og stabilt nettverk, fordi bompengefinansiering av prosjekter sammen med statlige tilskudd gir en naturlig kontinuitet i arbeidet.

I kollektivgrupper er universell utforming ikke et hovedfokus, men en naturlig del av prosjektene. I et tverrsektorielt nettverk er universell utforming selve utgangspunktet for samarbeidet. Et tverrsektorielt samarbeid kan organiseres på tvers av ulike sektorer i fylkeskommunen, hvor sektorrepresentantene melder inn ulike saker og prosjekter knyttet til universell utforming til diskusjon. Fordelen med slike nettverk er at det gir god kompetanseutveksling og helhetstankegang. Imidlertid krever det at samarbeidet er godt forankret i den enkelte sektor, slik at koordineringen blir god og de riktige prosjektene meldes inn for den tverrsektorielle gruppa. I kollektivgruppene er universell utforming en del av alle prosjekter, og tas ikke opp i egne fora. Dette krever at mange har kompetanse på universell utforming, fordi det ivaretas i det enkelte prosjektet.

Samtlige informanter ser nytten av et nasjonalt nettverk for universell utforming og kollektivtransport. De mener et slik nettverk vil være nyttig for kompetansedeling og utvikling, utveksling av erfaringer mellom fylkeskommunene, muligheter for å diskutere konkrete problemstillinger og nettverksbygging ved at man blir kjent på tvers av fylkesgrenser.

5 Oppsummering og konklusjon

Formålet med dette prosjektet har vært å utarbeide et godt og oppdatert kunnskapsgrunnlag om fylkeskommunenes arbeid med universell utforming i kollektivtransporten. I rapporten har vi søkt å besvare følgende hovedspørsmål:

- Hva er status for fylkeskommunenes arbeid med universell utforming i kollektivtransporten og hva er de største utfordringene?
- Hvilke eksempler finnes det på formaliserte samarbeid om kollektivtransport og universell utforming, og hva er utfordringene?

Fylkeskommunene har de siste årene prioritert å oppgradere infrastruktur til universell utforming: Knutepunkter og holdeplasser, materiell og billetterings- og informasjonssystemer. Materiellet i de fleste fylkeskommunene er oppgradert, mens det fremdeles arbeides mye med å oppgradere holdeplasser. Billettering og informasjon er et område hvor teknologiutviklingen er sterk og som det må jobbes kontinuerlig med i årene fremover. Det har vært mindre fokus på evalueringer, kompetanseutvikling, vintervedlikehold og gangveger til holdeplasser.

Den største utfordringen i arbeidet med universell utforming i kollektivtransporten er kostnader og ressurser. Dette kan bli en større utfordring fremover nå som flere finansieringsordninger er lagt ned. Samtidig har omfanget belønningsmidler økt i de største byområdene og flere byer etablerer bypakker. Dette kan bidra til økt satsing på kollektivtransport (og dermed universell utforming) i byområdene samtidig som en del av de fylkeskommunale midlene kan frigjøres for bruk i distriktene. Imidlertid kan det være at etterslepet på vegnettet vil ta størsteparten av disse midlene. Kostnadsspørsmålet gjør imidlertid at man må prioritere tiltak og finne best mulige løsninger. Dette krever høy kompetanse og god dialog med brukerorganisasjonene.

I hovedsak finnes det to hovedmodeller for formalisert samarbeid om kollektivtransport og universell utforming: Samarbeid organisert i kollektivgrupper og tverrsektorielt samarbeid. Samarbeid i kollektivgrupper kan organiseres rundt ulike finansieringsordninger eller områder med ulike utfordringer (som for eksempel by og distrikt). Universell utforming ligger som en forutsetning for alle prosjekter, noe som krever bred kompetanse blant mange. Tverrsektorielt samarbeid kan organiseres på tvers av ulike sektorer i fylkeskommunen, noe som gir god kompetanseutveksling og helhetstankegang. Imidlertid krever det at samarbeidet er godt forankret i den enkelte sektor, slik at koordineringen blir god og de riktige prosjektene meldes inn for den tverrsektorielle gruppa.

5.1 Utvikling de siste årene

Kartleggingen viser at det siden 2008 har skjedd en utvikling i fylkeskommunenes arbeid med universell utforming i kollektivtransporten, selv om fokusområder og enkelte utfordringer fortsatt er de samme. I 2015 er mål om universell utforming i større grad reflektert i fylkeskommunale planer, universelt utformet materiell er innført

i de fleste fylker og holdeplasser i byområder og store terminaler er oppgradert og/eller arbeidet er påbegynt i mange fylker. I hovedsak er fokusområder og enkelte utfordringer fortsatt er de samme i 2015 som i 2008. For eksempel er materiell, holdeplasser og informasjon områder som prioriteres høyest i dag, noe som også var tilfelle for syv år siden. Også enkelte utfordringer går igjen, for eksempel knyttet til utforming av holdeplasser.

Når vi sammenligner fylkeskommunale planer fra 2008 og 2015, ser vi at i 2008 hadde tre fylkeskommuner ikke nevnt universell utforming i sentrale dokumenter (Leiren og Kolbjørnsen 2008). I 2015 har samtlige fylkeskommuner nevnt tilgjengelighet eller universell utforming i sine planer. Vi ser at det kan være en tendens mot at universell utforming går fra å være eksplisitt nevnt i målsettinger til å være et underliggende premiss i planene.

Når det gjelder prioriteringer, ser vi at tiltakene som prioriteres høyest er de samme i dag som for syv år siden. I 2008 meldte 13 fylkeskommuner om at de prioriterte holdeplasser og materiell, ni prioriterte informasjon, og fem billettering. Reise til og fra holdeplass var et prioritert tiltak i seks fylkeskommuner (Leiren og Kolbjørnsen 2008, s. 20). I 2015 ser vi at materiell har høy til middels prioritet blant 15 fylkeskommuner, 14 fylkeskommuner oppgir at de prioriterer billettering og informasjon, mens tolv prioriterer holdeplasser og terminaler i fylkeskommunale planer 2016-2019. Holdeplasser og materiell er i stor eller noen grad igangsatt i 16 fylker, mens for billettering og informasjon gjelder dette i 14 fylker.

Det er også enkelte utfordringer som går igjen. Eksempler på utfordringer som ble nevnt i 2008 var hovedsakelig knyttet til materiell og holdeplassutforming. Når det gjelder materiell, ble det i 2008 nevnt at universelt utformet materiell har flere ståplasser og færre sitteplasser, noe som kan gi målkonflikter knyttet til komfort og sikkerhet for øvrige passasjerer. Samtidig kan heis i busser medføre at øvrige passasjerer får forlenget reisetid (Leiren og Kolbjørnsen 2008, s. 16). I 2015 er det enkelte fylkeskommuner som nevner de samme utfordringene. Hovedinntrykket er imidlertid at universelt utformet materiell er innført i de fleste fylker uten at eksempelvis færre sitteplasser har skapt de store utfordringene. En utfordring som nevnes av flere i dag er at universell utforming av ferjemateriell er både kostnadskreven og teknisk krevende. Samtidig er det viktig med rett kompetanse til anbudene og å legge inn funksjonskrav og ikke særkrav til universell utforming, da dette vil fordyre anbudet vesentlig.

Når det gjelder utforming av holdeplasser, ble det i 2008 nevnt at kurver og avkjørsler kan gjøre universell utforming utfordrende, fordi bussen blant annet må ha rette innkjøringsfelt for å komme helt inntil holdeplasskanten (Leiren og Kolbjørnsen 2008, s. 16). I 2015 nevnes også disse utfordringene. Samtidig er prioriteringer nevnt av flere som utfordrende. Det er utfordrende å prioritere hvilke av mange viktige holdeplasser som skal oppgraderes, samtidig som det er vanskelig å vite hvor langt man skal gå i å oppgradere holdeplassene. Er det for eksempel viktigere å prioritere noen holdeplasser inkludert atkomstveger til holdeplassene, eller bør man konsentrere seg om antall holdeplasser?

I 2008 hadde flere fylkeskommuner fokus på å velge ut noen strekninger hvor alle elementene i transportkjeden ble så tilgjengelige som mulig, mens andre valgte å fokusere på elementer av reisen (Leiren og Kolbjørnsen 2008, s. 17). Flere fylkeskommuner har også gjennomført kartlegginger (Leiren og Kolbjørnsen 2008, s. 24-25). I 2015 ser vi at begge strategier fortsatt benyttes hos ulike fylkeskommuner. I flere fylker er det gjort nylige kartlegginger av status for holdeplasser eller gangveier til

holdeplasser. Andre velger å prioritere de viktigste holdeplassene uten å nødvendigvis oppgradere alle på hele strekningen.

I 2008 nevner de fleste fylkeskommunene viktigheten av hele reisekjeden, men fokuserer hovedsakelig på bussmateriell og holdeplasser (Leiren og Kolbjørnsen 2008, s. 18). Noe av det samme bildet tegner seg i 2015. De fleste fylkeskommunene mener de har fokus på hele reisekjeden, men få konkretiserer hva dette innebærer. Én fylkeskommune forteller at den største utfordringen er at det ikke er konkretisert hva som er universell utforming i de ulike leddene av reisekjeden. I 2008 forteller de fleste fylkeskommunene at de prioriterer by- og trafikksterke områder (Leiren og Kolbjørnsen 2008, s. 19). Dette er også tilfelle i 2015. Prioriteringer er nødvendige fordi tiltak er kostnadskrevenende, og da må områder hvor flest har nytte av tiltakene prioriteres.

Når fylkeskommunene blir spurt om de viktigste tiltakene og initiativene i 2008 blir økte økonomiske midler nevnt som det viktigste, for eksempel gjennom BRA-ordningen (Leiren og Kolbjørnsen 2008, s. 24). I 2015 blir finansieringsordninger og oppgradering av infrastruktur nevnt av de fleste fylkeskommunene som spesielt viktige prosjekter. Flere nevner BRA-ordningen, men også finansieringsordninger som belønningsmidler og KID-midler nevnes som viktige for å oppgradere infrastruktur.

I 2008 hadde halvparten av fylkeskommunene innført kurs for sjåførere, mens en fjerdedel har satt i gang kurs for andre ansatte (Leiren og Kolbjørnsen 2008, s. 30). I 2015 har ni fylkeskommuner satt krav om opplæring av sjåførere, men syv mener at de har eller delvis har en strategi for kompetanseutvikling for ansatte internt i fylkeskommunen. Flere fylkeskommuner forteller at de bruker Østfold fylkeskommunes nettbaserte universell utformingskurs for sjåførere. Samtidig mener flere at kunnskapsnivået hos dem som arbeider med universell utforming er tilfredsstillende.

I 2008 fortalte fylkeskommunene at utfordringer knyttet til samordning av innsats var at det ikke fantes faste felles fora, at fylkeskommunen hadde lite innflytelse på prosjektene, og at det var uklart hva slags ansvar ulike aktører har (Leiren og Kolbjørnsen 2008, s. 25-26). I 2015 bekrefter over halvparten av fylkeskommunene at de har et nettverkssamarbeid med andre organisasjoner. Det økende antallet bypakker har bidratt til at samordningen er blitt bedre, samtidig har fylkeskommunen siden 2010 hatt et større ansvar for vegnettet enn de hadde i 2008. Dette kan ha bidratt til å styrke fylkeskommunens rolle i slike samarbeid.

I 2008 var de viktigste utfordringene økonomi, kompetanse, ansvarsforhold i hele reisekjeden og nasjonale standarder (for eksempel tilpassete rullestoler) (Leiren og Kolbjørnsen 2008, s. 32-33). I 2015 går mange av disse utfordringene igjen. Den største utfordringen er kostnader og hvordan man kan gjøre best mulige prioriteringer slik at flest mulig får nytte av investeringene. Samarbeid, drift og vedlikehold, standardisering og interessekonflikter mellom ulike grupper funksjonshemmede, samt målkonflikter mellom universell utforming og øvrige transportpolitiske mål, er andre utfordringer som nevnes.

5.2 Veggen videre

Det er fremdeles et behov for å arbeide videre med oppgradering av infrastruktur (holdeplasser, materiell og informasjonssystemer). Det gjenstår å se om fylkeskommunene finner midler til å fortsatt prioritere dette arbeidet etter at flere finansieringsordninger ble avsluttet i 2015. Spørreundersøkelsen viser imidlertid at det har vært mindre fokus på evalueringer, kompetanseutvikling, vintervedlikehold og gangveger.

For å øke fokus på kompetanseutvikling og evalueringer kan Deltasenterets nye tilskuddsordning til kompetanseprosjekter lokalt være viktig. Dette kan gi fylkeskommunene et «ekstra dytt» til å arrangere seminarer lokalt, gjøre befaringer sammen med brukerorganisasjoner, etc. Samtidig kan et nasjonalt nettverk være viktig for å utveksle erfaringer mellom fylkeskommunene, diskutere konkrete problemstillinger og bygge nettverk på tvers av fylkesgrenser. Det er ikke alltid man har mulighet til å få til den høyeste standarden for universell utforming. I slike tilfeller må man arbeide for å finne best mulig løsninger. Da kan det både være nyttig å utveksle erfaringer med andre fylkeskommuner, og å ha kontakt med brukerorganisasjonene for å finne det beste alternativet.

Vintervedlikehold er krevende og hører ikke nødvendigvis under kollektivplanleggers ansvarsområde. Det samme er tilfelle med gangveger. Dette kan være en årsak til det manglende fokuset. Samtidig er det viktig å finne gode løsninger på slike problemstillinger, og det må gjøres i samarbeid mellom ulike aktører. Ansvar for vintervedlikehold er delt mellom flere aktører og utføres ofte av underleverandører, slik at samordning av kontrakter mellom bestillerne kunne være et første steg på veien. Gangveger er i fokus hos enkelte kommuner, spesielt i større byområder. Enkelte forteller om strategier og planer for myke trafikanter.

Det har frem til nå vært bra at fylkeskommunene har hatt hovedfokus på noen konkrete fokusområder og tiltak, og det har skjedd fremskritt. Det er imidlertid fremdeles behov for betydelige investeringer. Etter hvert som holdeplassene, materiellet og informasjonssystemene oppgraderes, vil det bli enda viktigere å tenke helhetlig og samarbeide med andre aktører og brukerorganisasjoner om hvilke tiltak som er viktigst og bør prioriteres for å oppnå en universelt utformet reisekjede.

6 Litteratur

- Aarhaug J, Elvebakk B (2012). Universell utforming virker – evaluering av tiltak i kollektivtrafikken. TØI-rapport 1235/2012.
- Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet (2009). Norge universelt utformet 2025. Regjeringens handlingsplan for universell utforming og økt tilgjengelighet 2009-2013.
- Deltasenteret (2004). Tilgjengelighet til kollektivtransport. Rapport fra besøk hos fylkeskommunene 2003-2004. Rapport 15-1214.
- Elster J (1989). Nuts and Bolts for the Social Sciences. New York: Cambridge University Press.
- George AL og Bennett A (2005). Case studies and theory development in the social sciences. MIT-Press: Cambridge, London.
- Kjørstad KN, Ruud A, Nilsen J (2010). Bedre og mer samordnet transport i distriktene? Urbanet Analyse 17/2010.
- Klima- og miljødepartementet (2013). Nasjonalt utviklingsprosjekt for universell utforming i fylker og kommuner. Erfaringer og eksempler. Rapport.
- Leiren MD, Kolbjørnsen L (2008). Fylkeskommunenes arbeid med universell utforming i kollektivtransporten. TØI-rapport 980/2008.
- Samferdselsdepartementet (2012). Nasjonal transportplan 2014-2023.
- Samferdselsdepartementet (2008). Nasjonal transportplan 2010-2019.
- Samferdselsdepartementet (2003). Nasjonal transportplan 2006-2015.
- Nordbakke STD (2013). Alive and kicking. Wellbeing and mobility in old age. Doktorgrad ved institutt for sosiologi og samfunnsgeografi, Universitetet i Oslo, desember 2013.
- Oslo Economics (2013). Evaluering av Regjeringens handlingsplan for universell utforming og økt tilgjengelighet 2009-2013. Januar 2013.
- Ruud A, Kjørstad KN, Servoll E (2008). Tilskuddsordningen for bedre tilgjengelighet til kollektivtransport i kommunesektoren. Urbanet Analyse 10/2008.
- Sund EK (2013). Hva vil det koste å fjerne forfallet på fylkesvegnettet? Statens vegvesens rapporter nr. 183.
- Tennøy A, Leiren MD (2008). Accessible public transport. A view of Europe today – policies, laws and guidelines. TØI-rapport 952/2008.
- Yin (2003). Case study research. Thousand Oaks: Sage.
- Øvstedal L (2009). Litteraturstudie om universell utforming i transport. Sintef Teknologi og samfunn, mars 2009.

7 Vedlegg

7.1 Informanter

Navn	Organisasjon
Erlend Iversen	Hordaland fylkeskommune
Anne-Cecilie Gundersen	Telemark fylkeskommune
Bjørnar Klausen	Nordland fylkeskommune
Sigbjørn Husø	Rogaland fylkeskommune

7.2 Spørreundersøkelse om universell utforming i kollektivtransport

På vegne av Statens kompetansesenter for deltakelse og tilgjengelighet (Deltasenteret) utfører Transportøkonomisk institutt en kartlegging av fylkeskommunenes arbeid med universell utforming i kollektivtransporten. Dette omfatter tiltak som legger til rette for at alle skal kunne benytte seg av det eksisterende kollektivtilbudet, også personer med ulike funksjonshemninger (blant annet hørsels- bevegelses- og synshemmede).

Spørreundersøkelsen sendes til alle fylkeskommuner, og vi håper dere tar dere tid til å svare. Skjemaet kan fylles ut elektronisk eller for hånd. Rapporten vil bli ferdigstilt høsten 2015, og vil være viktig i Deltasenterets nettverksarbeid med fylkeskommunene, blant annet for å gi kunnskap om hvor det er behov for ekstra satsing.

Fylkeskommune	
Kontaktperson(er)	
E-post	
Telefonnummer	

1. I hvilke politiske styringsdokumenter er fylkeskommunens mål, strategier og tiltak for universell utforming i kollektivtransporten formulert?

(Flere kryss mulig)

<input type="checkbox"/>	Regionale transportplaner/samferdselsplaner
<input type="checkbox"/>	Kollektivplaner
<input type="checkbox"/>	Handlingsprogrammer for fylkesveg/kollektiv
<input type="checkbox"/>	Egne strategier/fylkesdelplaner for universell utforming
Annet, beskriv (stikkord):	

2. Hvor mange ansatte i fylkeskommunens egen administrasjon har et *spesielt* ansvar for universell utforming i kollektivtransport?

--

--

3. Hvilke tiltak for universell utforming i kollektivtransporten er prioritert i aktuelle planer for samferdsel i tidsrommet 2016-2019?

(Sett kryss for riktig alternativ)

	Høy prioritet	Middels prioritet	Lav prioritet	Ikke prioritert
Oppgradering av holdeplasser, terminaler, knutepunkt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Oppgradering av gangveier til og fra holdeplasser	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Universell utforming av transportmateriell	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Billetterings- og informasjonssystemer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kompetanseutvikling blant egne ansatte og sjåførere	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fokus på hele reisekjeden fra dør-til-dør	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vintervedlikehold	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Evaluerer noen av tiltakene nevnt ovenfor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annet, beskriv (stikkord):				

4. I hvilken grad er følgende tiltak allerede igangsatt i arbeidet med universell utforming i kollektivtransporten?

(Sett kryss for riktig alternativ)

	Stor grad	Noen grad	Liten grad	Ikke igangsatt
Oppgradering av holdeplasser, terminaler, knutepunkt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Oppgradering av gangveier til og fra holdeplasser	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Universell utforming av materiell	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Billetterings- og informasjonssystemer				
Kompetanseutvikling blant egne ansatte og sjåførere				
Fokus på hele reisekjeden				
Vintervedlikehold				
Evaluerer tiltak				
Annet, beskriv (stikkord):				

5. Arbeidet med oppgradering av holdeplasser, terminaler og knutepunkt til universell utforming

(Sett kryss for riktig alternativ)

	Ja	Nei	Delvis/ påbegynt
Er de fleste holdeplassene i byområdene oppgradert til universell utforming?			
Er de største terminalene/knutepunktene oppgradert til universell utforming?			
Er de fleste holdeplassene for ekspressbuss oppgradert til universell utforming?			
Dersom det er foretatt kartlegginger av status for holdeplassene i fylket – hvilket år ble det sist gjennomført og for hvilke typer holdeplasser?			
År	Type holdeplass		
Hva er de viktigste utfordringene i arbeidet med oppgradering av holdeplasser til universell utforming? Beskriv (stikkord):			

6. Oppgradering til universell utforming for gangveier til og fra holdeplasser

(Sett kryss for riktig alternativ)

•	Ja	Nei	Delvis/ påbegynt
Er det foretatt kartlegginger av status for gangveier til/fra viktige holdeplasser i løpet av de siste fem årene?			
Samarbeider fylket med kommunen for å prioritere oppgradering av viktige gangveier til universell utforming?			
Samarbeider fylket med Statens vegvesen for å prioritere oppgradering av viktige gangveier til universell utforming?			
Hvordan arbeider fylkeskommunen med universell utforming av gangveier til/fra holdeplasser? Hva er de viktigste utfordringene? Beskriv (stikkord):			

7. Universell utforming av transportmateriell

(Sett kryss for riktig alternativ)

•	Ja	Nei
Er krav til universell utforming innarbeidet i anbudene til buss?		
Er krav til universell utforming innarbeidet i anbudene til båt/ferje?		
Er det foretatt brukerevalueringer av materiellet?		
Hvilken type materiell er enda ikke universelt utformet? Beskriv (stikkord):		
Hva er de viktigste utfordringene i arbeidet med oppgradering av materiell? Beskriv (stikkord):		

8. Informasjons- og billetteringssystemer

(Sett kryss for riktig alternativ)

	Ja	Nei	Evt. spesifiser

Er nettsiden for lokal kollektivtransport brukervennlig slik at alle enkelt kan få informasjon/bestille billetter?			
Er det lesbare rutetabeller i riktig høyde på de fleste holdeplasser/stasjoner?			
Gis det beskjed om forsinkelser/endringer i rutene via talesystem om bord på transportmiddel og på holdeplass?			
Hvor langt har fylkeskommunen kommet når det gjelder universell utforming av informasjons- og billetteringssystemer på busser/båt/ferje/holdeplasser? Beskriv (stikkord):			
Hva er de viktigste utfordringene med universell utforming av informasjons- og billetteringssystemer? Beskriv (stikkord):			

9. Kompetanseutvikling for universell utforming blant egne ansatte og sjåførere

(Sett kryss for riktig alternativ)

	Ja	Nei	Delvis/ påbegynt
Har fylkeskommunen en strategi for kompetanseutvikling for universell utforming blant planleggere, saksbehandlere, innkjøpere?			
Blir det gjennomført kurs/opplæring blant planleggere, saksbehandlere, innkjøpere?			
Gjennomfører sjåførene kurs/opplæringsprogram for hvordan de skal ivareta personer med spesielle behov?			
Har fylkeskommunen satt krav om opplæring av sjåførene?			
Hvordan arbeider fylkeskommunen med kompetanseutvikling for universell utforming blant egne ansatte og sjåførere? Hva er de viktigste utfordringene med kompetanseutvikling? Beskriv (stikkord):			

--

10. Standardisering av løsninger for universell utforming i kollektivtransporten

(Sett kryss for riktig alternativ)

	Ja	Nei	Delvis
Følger fylkeskommunen standardiserte løsninger for universell utforming på materiell?			
Følger fylkeskommunen standardiserte løsninger for universell utforming på billettering og informasjon?			
Har nåværende standarder for universell utforming noen vesentlige mangler?			
Samarbeider fylkeskommunen med andre fylker om standardisering av løsninger?			
Er det noen utfordringer når det gjelder at løsninger for materiell/billettering/informasjon skal være standardiserte og lett gjenkjennelige i hele kollektivsystemet? Beskriv (stikkord):			

11. Fokus på hele reisekjeden

(Sett kryss for riktig alternativ)

	Ja	Nei
Har fylkeskommunen fokus på hele reisekjeden i arbeidet med universell utforming?		
Har fylkeskommunen tatt initiativ til samarbeid med andre aktører for å få til dette?		
Hvilke strategier har fylkeskommunen for å få hele reisekjeden universelt utformet og hvilke utfordringer finnes? Beskriv (stikkord):		

12. Vintervedlikehold

(Sett kryss for riktig alternativ)

	Ja	Nei	Delvis/ påbegynt
Har fylkeskommunen en strategi for hvordan vintervedlikeholdet skal bidra til universell utforming?			
Prioriteres gående før andre trafikantgrupper på fylkeskommunale veier?			
Har fylkeskommunen tatt initiativ til å koordinere brøyting, brøytekanter og strøing med andre aktører som er ansvarlig for vintervedlikehold for å unngå 'missing links'?			
Hva er de største utfordringene med vintervedlikehold og universell utforming? Beskriv (stikkord):			

13. Evaluere tiltak for universell utforming i kollektivtransporten

(Sett kryss for riktig alternativ)

	Ja	Nei	Delvis/ påbegynt
Har fylkeskommunen en strategi for evaluering av tiltak som gjelder universell utforming i kollektivtransporten?			
Har fylkeskommunen gjennomført evaluering av tiltak som er gjort på universell utforming i kollektivtransporten?			
Hvis svaret er ja, hvilke tiltak dreide det seg om, og var evalueringen nyttig? Beskriv (stikkord): <i>(Sett gjerne inn lenke til evalueringen eller legg den ved svarskjemaet)</i>			

14. Brukermedvirkning

(Sett kryss for riktig alternativ)

	Stor grad	Noen grad	Liten grad
I hvilken grad påvirker brukermedvirkning løsninger for universell utforming i kollektivtransporten?			
Er det behov for bedre og mer enhetlige retningslinjer når det gjelder brukermedvirkning i prosjekter?			
Hva er fylkeskommunens retningslinjer for brukermedvirkning i universell utformingsprosjekter? Beskriv (stikkord):			

Hvordan involveres brukerne i praksis i løpet av prosjektperioden? Beskriv (stikkord):
Dersom de finnes, kan du beskrive utfordringer når det gjelder brukermedvirkning i slike prosjekter? Beskriv (stikkord):

15. Nettverkssamarbeid mellom fylkeskommunen, kommuner, vegvesenet, administrasjonsselskaper og busselskaper

(Sett kryss for riktig alternativ)

	Ja	Nei	Delvis	Vet ikke
Har fylkeskommunen nettverkssamarbeid med andre organisasjoner i dag?				
Samordnes innsats gjennom slike nettverk?				
Hvis slike nettverk ikke allerede finnes, er det ønskelig?				
Tror du økonomisk støtte til slik nettverk ville bidra positivt til samarbeidet?				
Hvordan fungerer nettverket (møter, strategier etc.) og om det er eventuelle utfordringer knyttet til samarbeidet? Beskriv (stikkord):				

16. Er det noen prosjekter som har vært spesielt viktige for å legge til rette for universell utforming i kollektivtransport i din fylkeskommune? Nevn tre stikkord:

--

17. Hva er de viktigste utfordringene i arbeidet med universell utforming i kollektivtransport? Nevn tre stikkord:

18. Har dere opplevd målkonflikter med andre transportpolitiske mål i arbeidet med universell utforming av kollektivtransport? Hva består i så fall målkonfliktene i og hvilke løsninger har dere valgt? Nevn tre stikkord:

19. Hva er kunnskapsbehovet i din fylkeskommune med hensyn til universell utforming i kollektivtransporten? Nevn tre stikkord:

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

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