

Jørgen Aarhaug
Beate Elvebakk
Nils Fearnley
Malin Lerudsmoen
TØI rapport 1174/2011

tøi Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning



Førundersøkelse: Tiltak for bedre
tilgjengelighet i kollektivtransporten



Førundersøkelse: Tiltak for bedre tilgjengelighet i kollektivtransporten

Jørgen Aarhaug, Beate Elvebakk, Nils Fearnley og Malin Lerudsmoen

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: Førundersøkelse: Tiltak for bedre tilgjengelighet i kollektivtransporten

Forfattere: Jørgen Aarhaug
Beate Elvebakk
Nils Fearnley
Malin Lerudsmoen

Dato: 12.2011

TØI rapport: 1174/2011

Sider 33

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1286-3

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: Statens vegvesen Vegdirektoratet

Prosjekt: 3640 - Evaluering av tiltak finansiert gjennom tilskuddsordningen for bedre tilgjengelighet i kollektivtransporten i kommunesektoren

Prosjektleder: Jørgen Aarhaug

Kvalitetsansvarlig: Arvid Strand

Emneord: Førundersøkelse
Universell utforming

Sammendrag:

Denne rapporten er en sammenstilling av funn fra førundersøkelsen som ble gjennomført som del av evalueringene av tilskuddsordningen for bedre tilgjengelighet i kollektivtrafikken i kommunesektoren. Hovedfunnene er at tiltakene som blir iverksatt gjennom denne støtteordningen ser ut til å bli positivt mottatt, men samtidig at de ikke løser alle de utfordringene som funksjonshemmede møter når de skal reise kollektivt.

Title: Enhanced accessibility to public transport: a before study

Author(s): Jørgen Aarhaug
Beate Elvebakk
Nils Fearnley
Malin Bismo Lerudsmoen

Date: 12.2011

TØI report: 1174/2011

Pages 33

ISBN Electronic: 978-82-480-1286-3

ISSN 0808-1190

Financed by: The Norwegian Public Roads Administration

Project: 3640

Project manager: Jørgen Aarhaug

Quality manager: Arvid Strand

Key words: Before study
Universal design

Summary:

A before-and-after study is being conducted to assess measures financed by the Norwegian government's assistance scheme for enhanced accessibility to public transport. The main finding from the before study is that, while the measures are perceived as helpful, they fail to address all the challenges faced by disabled persons who attempt to travel by public transport.

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 rapporten er å beskrive førsituasjonen som grunnlag for en før- og etterundersøkelse av tiltak finansiert gjennom tilskuddsordningen for bedre tilgjengelighet i kollektivtransporten i kommunesektoren. Som er en statlig støtteordning for delfinansiering av slike tiltak.

Rapporten er skrevet på oppdrag fra Vegdirektoratet. Kontaktperson hos Vegdirektoratet er Ingrid Øvsteng. Rapporten bygger på data samlet inn gjennom en ombordundersøkelse og en følgestudie som begge er gjennomført i seks byer på steder hvor det etter planen skulle gjennomføres tiltak i løpet av 2011.

Rapporten er skrevet av forskerne Jørgen Aarhaug, Beate Elvebakk og Nils Fearnley. Student Malin Lerudsmoen har hatt hovedansvaret for teksten som har med følgestudiene å gjøre. Prosjektleder er Jørgen Aarhaug. Kvalitetssikrer for prosjektet er Arvid Strand. Sekreter Tove Ekstrøm har stått for den siste bearbeidelsen.

Oslo, desember 2011
Transportøkonomisk institutt

Lasse Fridstrøm
instituttssjef

Frode Longva
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

1 Innledning	1
1.1 Bakgrunn.....	2
1.1.1 Hva vet vi – før denne undersøkelsen?.....	2
1.2 Metode	3
1.2.1 Metodene som benyttes i hele evalueringen.....	3
1.2.2 Ombordundersøkelse	3
1.2.3 Følgestudie.....	3
1.2.4 Intervju.....	4
1.3 Byene / casene	4
1.3.1 Fredrikstad	5
1.3.2 Kristiansand	5
1.3.3 Stavanger	6
1.3.4 Trondheim.....	6
1.3.5 Steinkjer	7
1.3.6 Harstad	7
2 Funn i førundersøkelsen	9
2.1 Ombordundersøkelsen	9
2.1.1 Utdeling og svarprosent.....	9
2.1.2 Kjønn	11
2.1.3 Alder	11
2.1.4 Reisefrekvens.....	12
2.1.5 Formålet med reisen.....	13
2.1.6 Vansker med å reise.....	15
2.1.7 Opplevd kvalitetsøkning	17
2.1.8 Planer om utbedring.....	18
2.1.9 Hva er viktig for å velge å reise kollektivt.....	19
2.2 Følgestudiene	20
2.2.1 Rekruttering av studiedeltakere	20
2.2.2 Gjennomføring.....	21
2.2.3 Hovedobservasjoner generelt.....	21
2.2.4 Hovedobservasjoner bevegelseshemmede.....	22
2.2.5 Hovedobservasjoner synshemmede	24
2.2.6 Hovedobservasjoner hørselshemmede.....	26
3 Oppsummering / Konklusjon	27
4 Referanser	28
Vedlegg 1. Spørreskjema	29
Vedlegg 2. Veileder for følgestudier	33

Sammendrag:

Førundersøkelse: Tiltak for bedre tilgjengelighet i kollektivtransporten

TØI rapport 1174/2011

Forfattere: Jørgen Aarhaug, Beate Elvebakk, Nils Fearnley og Malin Lerudsmoen
Oslo 2011, 33 sider

For at universell utforming skal fungere i praksis, er man avhengige av at systemet holdes ryddig, at snø ryddes unna på riktig måte og at førerne tar hensyn til funksjonshemmede brukere og har kunnskap om hvilken assistanse de har behov for. Blant reisende uten funksjonshemminger var forhold som tung bagasje eller barnevogn de vanligst oppgitte årsakene til at det var vanskelig å reise kollektivt.

Målsettingen for førundersøkelsen er å synliggjøre forhold som gjør det vanskelig å reise kollektivt. I en etterundersøkelse vil vi se på om de planlagte tiltakene bidrar til at det blir enklere å reise kollektivt. I hovedsak har førundersøkelsen blitt gjennomført etter planen og gir grunnlag for å gjennomføre etterundersøkelse der hvor tiltakene er gjennomført innenfor de tidsrammene som ligger til grunn for undersøkelsen.

Bakgrunn

Universell utforming står høyt på den politiske dagsorden og er inkludert som ett av fire hovedmål i Nasjonal transportplan (2006-2015 og 2010-2019). Ifølge regjeringens visjon skal Norge være universelt utformet innen 2025. En del av denne satsingen skjer gjennom å gi tilskudd til tiltak for å bedre tilgjengeligheten i kollektivtransporten i kommuner og fylkeskommuner.

Denne rapporten presenterer resultatene fra en førundersøkelse av tiltakene som fikk tilskudd fra den statlige ordningen for bedre tilgjengelighet i kollektivtransporten i kommunesektoren (de tidligere BRA-midlene). Dette er en tilskuddsordning som delfinansierer kommunale og fylkeskommunale tiltak som bidrar til innsatsen som offentlige etater og virksomheter gjør for å bedre tilgjengelighet for alle reisende.

Førundersøkelsen er gjennomført som ombordundersøkelse blant alle de reisende, og ved følgestudier blant utvalgte reisende.

Funn fra førundersøkelsene

Følgestudien har vist at et hovedproblem for funksjonshemmede brukere er tilgang på informasjon. Utover dette er utfordringene knyttet til hvordan transportsystemene driftes og opprettholdes, snarere enn hvordan de er utformet. For at universell utforming skal fungere i praksis, er man avhengig av at systemet

holdes ryddig, at snø ryddes unna på riktig måte, og at førerne tar hensyn til funksjonshemmede brukere, og har kunnskap om hvilken assistanse de har behov for.

Svarprosenten fra ombordundersøkelsen er svært varierende i de ulike byene, og kombinasjonen av passasjertall og svarprosent gjør at halvparten av svarene kommer fra Trondheim. Fordeling på kjønn tilsvarer i grove trekk den man har funnet i reisevaneundersøkelser, og denne antas derfor å være representativ. Det er en overvekt av unge blant respondentene, noe som også er i overensstemmelse med tidligere undersøkelser.

Den mest utbredte vanskeligheten med å reise kollektivt ble oppgitt å være tung bagasje eller barnevogn. 3,5 prosent av de reisende oppga at dette var et problem. Ellers var de vanligste problemene forsinkelser, manglende serviceinnstilling, trengsel og pris. Adgang til holdeplass ble av de fleste ikke oppfattet som problematisk, men blant dem som hadde problemer, var dette forbundet med avstand til holdeplass og snø og is. I Stavanger og Trondheim har mellom 40 og 50 prosent av de reisende opplevd en kvalitetsøkning siste år, mens en vesentlig lavere andel reisende i de andre byene har opplevd dette.

De reisende var i svært liten grad kjent med planer om utbedringer på de aktuelle strekningene. De tiltak som de reisende regnet som viktigst, var kort avstand til holdeplass, enkelt å kjøpe billett, god informasjon, samt sitteplass om bord. De tiltakene som blir vurdert som minst viktige, er sitteplass og leskur på holdeplass.

1 Innledning

Universell utforming er høyt på den politiske dagsorden, og er inkludert som ett av fire hovedmål i Nasjonal transportplan (2006-2015 og 2010-2019). I følge regjeringens visjon¹ skal Norge være universelt utformet innen 2025. En del av denne satsingen skjer gjennom å gi tilskudd til tiltak for å bedre tilgjengeligheten i kollektivtransporten i kommuner og fylkeskommuner.

Den statlige tilskuddsordningen for bedre tilgjengelighet i kollektivtransporten i kommunesektoren (de tidligere BRA-midlene²) delfinansierer kommunale og fylkeskommunale tiltak som bidrar til innsatsen som offentlige etater og virksomheter gjør for bedre tilgjengelighet for alle reisende. Formålet er å bidra til raskere og bedre koordinert innsats fra alle aktører i arbeidet med å bedre tilgjengeligheten i kollektivtransporten. Vegdirektoratet administrerer ordningen, som går over Samferdselsdepartementets budsjett (Statsbudsjettets kapittel 1330 post 60, Særskilte tiltak for kollektivtransport).

TØI skal på oppdrag fra Vegdirektoratet evaluere effekter for de reisende av tiltak finansiert gjennom denne tilskuddsordningen ved en før- og etterundersøkelse. Dette dokumentet er en oppsummering av førundersøkelsen og fokuserer på de erfaringene som er gjort, og foreløpige resultater fra de relevante momentene av undersøkelsen.

Utredningens hovedspørsmål er:

- Hvilke effekter gir tiltak finansiert gjennom tilskuddsordningen for kollektivtrafikanter – både for trafikanter med og uten nedsatt funksjonsevne?
- Fører tiltakene finansiert av tilskuddsordningen til endret reisemiddelbruk?

I tillegg er det tre underspørsmål, som skal besvares:

- Hvilke effekter har tiltakene på kollektivtrafikanterens opplevelse av kvalitet på kollektivtilbudet? Hvordan oppfattes de enkelte tiltakene? Dette skal besvares med fokus på trafikanterens opplevelse av tiltak for universell utforming som kvalitetshevende element.
- Gir gjennomføringen av de studerte tiltakene flere reisende?
- Gjør de studerte tiltakene det enklere for funksjonshemmede trafikanter å reise?

¹ http://www.regjeringen.no/nb/dep/bld/aktuelt/taler_artikler/ministeren/taler-og-artikler-av-barne-likestilling/2010/Funksjonshemmedes-Fellesorganisasjons-kongress.html?id=591633

² Tilgjengelighetsprogrammet BRA (Bedre infrastruktur, Rullende materiell, Aktiv logistikkforbedring) var Samferdselsdepartementets program for bedre tilgjengelighet i kollektivtilbudet, og løp fra 2006 til 2009. Forutsetning for tildeling av midler var en egenandel på minimum 25%. Denne forutsetningen er fremdeles gjeldende.

Førundersøkelsen vil fungere som referansepunkt for å vurdere resultatene i etterundersøkelsen.

Resultatene som presenteres i denne dokumentasjonsrapporten er altså ikke svar på problemstillingene, men gir en peker for hvilke svar vi forventer å få, og oppsummerer og dokumenterer hva som har kommet ut av førundersøkelsene. Videre er det lagt vekt på to av delundersøkelsene. Undersøkelsen som utføres blant alle reisende – ombordundersøkelsen, og undersøkelsen som retter seg spesielt mot personer med nedsatt funksjonsevne - følgestudien. Sammen utgjør disse elementene førundersøkelsesdelen av denne evalueringen. Rapporten legger følgelig vekt på å gi en beskrivelse av casene som studeres. I tillegg presenteres viktige karakteristika ved de reisende, og problemer de reisende møter før tiltakene blir igangsatt. Også reisendes kjennskap til planer for endringer blir behandlet. Rapporten gir også anslag om kvalitetsutviklingen på de aktuelle reisestrekningene siste år og beskriver kjennetegn ved kollektivtransporten som fremmer bruk.

Den endelige rapporten for prosjektet vil foreligge høsten 2012. I tillegg til delene som er inkludert her, vil den også inkludere resultatene fra etterundersøkelsen, samt belyse effekter av tiltakene fra perspektivet til dem som arbeider med tiltakene, og en analyse av samfunnsøkonomiske effekter.

1.1 Bakgrunn

1.1.1 Hva vet vi – før denne undersøkelsen?

Det er tidligere gjennomført evalueringer og utredninger med tilstøtende problemstillinger, knyttet til universell utforming i kollektivtransporten og til BRA-midlene. De mest relevante studiene i denne sammenheng er Fearnley mfl. (2009) og Ruud mfl. (2008).

Ruud mfl.(2008), fant at denne tilskuddsordningen generelt har medført forsterket fokus på og kunnskap om universell utforming i kommunesektoren og at dette videre har bidratt til større oppmerksomhet på universell utforming i kollektivtransportsystemet. Ruud mfl. (2008) trekker også spesielt fram at ordningen har medført at tiltak som ellers ikke ville blitt prioritert, har blitt gjennomført og at ordningen har muliggjort bedre, eller fortsatt godt samarbeid mellom Statens vegvesen og kommunene.

Fearnley mfl. (2009) gjennomførte en studie av kollektivtrafikanteres vurderinger og verdsetting av ulike tiltak for universell utforming. Denne studien fant at kollektivtrafikanterne i hovedsak legger merke til tiltak som har blitt utført, men i liten grad har et aktivt forhold til disse. Generelt blir tiltakene oppfattet som en kvalitetsheving i kollektivtransportsystemet, snarere enn tiltak rettet mot spesielle grupper. Men som tiltak for å få flere til å velge å reise kollektivt, fant Fearnley mfl. (2009) at disse tiltakene systematisk ble rangert bak forhold som pris, punktlighet og frekvens. Studien inkluderte også en stated preference-undersøkelse for å få tak i hvordan en rekke tiltak for universell utforming verdsettes av de reisende. Denne undersøkelsen fant at de reisende hadde positiv betalingsvillighet for tiltakene.

Før denne førundersøkelsen vet vi altså at tiltakene har en god positiv effekt på kunnskap om universell utforming. Vi vet at de reisende i stor grad legger merke til tiltakene, men at dette ikke er tiltak som forventes å gi store utslag på antall reisende. Vi vet også at det er en betalingsvilje for tiltakene som kan benyttes i samfunnsøkonomiske analyser. Altså at universelle utformingstiltak kan inkluderes i de samfunnsøkonomiske analysene på linje med andre tiltak i kollektivtransporten.

1.2 Metode

1.2.1 Metodene som benyttes i hele evalueringen

Denne undersøkelsen baseres i hovedsak på tre metoder. En surveyundersøkelse blant kollektivreisende før og etter tiltak gjennomføres på strekningen og en følgestudie, hvor vi følger funksjonshemmede. Følgestudien gjennomføres før og etter tiltakene gjennomføres og, der det er mer hensiktsmessig, på steder hvor det er og ikke er gjennomført aktuelt tiltak på tidspunktet for undersøkelsen. Vi gjennomfører også intervjuer med personale som arbeider på strekningen, altså bussjåfører på busslinjer og ombordansvarlige på båtstrekninger.

1.2.2 Ombordundersøkelse

Ombordundersøkelsen er gjennomført som en surveyundersøkelse blant de reisende på strekninger hvor det er planlagt gjennomført tiltak. Utdeling av spørreskjemaer ble gjort enten ombord på bussene/båtene eller på utvalgte holdeplasser. Samme skjema ble benyttet i begge tilfellene, men med et spørsmål om hvor skjemaet ble delt ut som identifikasjon. Spørreskjemaene (vedlegg 1) er i hovedsak like for alle byene, men er modifisert slik at de bare inkluderer ”logisk mulige” svaralternativer. Spørreskjemaene er utformet for å kunne være like både i før- og etterundersøkelsen, slik at utformingen av spørreskjemaet ikke skal påvirke svarene. Man blir eksempelvis spurt om en førsituasjon, som er definert til tolv måneder før undersøkelsens dato både i før- og etterundersøkelsen.

Når svarene fra førundersøkelsen skal ses sammen med svarene fra etterundersøkelsen, er det lagt opp til at det skal benyttes en korreksjonsmodell for å ta høyde for andre endringer enn de studerte, som har funnet sted i tidsperioden mellom undersøkelsene.

Skjemaene ble delt ut til reisende som er antatt å være 16 år eller eldre. På svarene ser vi at dette også har skjedd, med unntak av fem svar.

1.2.3 Følgestudie

Vi har gjennomført følgestudier³ for å undersøke hvilke problemer funksjonshemmede møter når de reiser kollektivt, og i hvilken grad aktuelle tiltak bidrar til å redusere barrierene for at funksjonshemmede kan reise kollektivt.

³ Her bruker vi (som Ruud mfl. 2008) *følgestudie* som betegnelse for en studie hvor vi følger en passasjer gjennom en ”dør til dør”-reise.

Følgestudiene består i at en person har fulgt en (eller to) personer gjennom en hel reise, som inkluderer en kollektivreise på en av de strekningene som skal utbedres gjennom tilskuddsordningen. Denne personen (heretter kalt observatøren) har observert deltakerne og stilt spørsmål før, under og etter reisen. Det er et mål at observatøren ikke skal intervensjonere for mye, slik at man kan danne seg et inntrykk av den funksjonshemmedes fremkommelighet når vedkommende reiser uten ledsager.

Observasjon er systematisk innsamling av opplysninger, om oppførsel og objekter i fysiske og sosiale omgivelser. Som observatør kan man være a) deltakende på linje med informantene, b) ikke-deltakende, og ikke ha noen kontakt med informantene, eller c) delvis deltakende (Hammersly og Atkinson 2007). I våre følgestudier har deltakeren fått en bestemt oppgave, og observatøren har fulgt han/henne og observert det som skjer. På den måten kan man si at det har vært en studie som ligger et sted mellom deltakende observasjon og ikke-deltakende observasjon. For å kvalitetssikre vår forståelse har deltakerne blitt intervjuet kort om forventninger til reisen på forhånd, og om opplevelsene av reisen i etterkant.

Også deltakernes generelle erfaringer med kollektivtransport er kartlagt i intervju før og etter observasjonsreisen. Det vil være nyttig å skille det som er observert på de konkrete strekningene fra de generelle erfaringene i den endelige rapporten, men i denne rapporten har vi valgt å slå erfaringene fra disse sammen for å gi et generelt bilde av problemer og utfordringer som møtes på reisen.

1.2.4 Intervju

Intervju med førere og annen betjening i kollektivtransportsystemet er gjennomført som et utforskende intervju med en enkel intervjuguide som utgangspunkt (se vedlegg 2). Intervjuene er enten gjennomført i arbeidssituasjonen eller i pauser. Spørsmålene som ble stilt er knyttet både til universell utforming generelt, den aktuelle linja, og konkrete tiltak som er planlagt/ gjennomført på den aktuelle linja.

1.3 Byene / casene

Det er benyttet seks caser. Alle Vegvesenets regioner er representert. Casene er i hovedsak valgt ut fra fem kriterier 1) at case tidsmessig passet for en før- og etterundersøkelse innenfor tidsrommet for denne studien, 2) at casene skulle være på steder med en viss trafikk, slik at en surveyundersøkelse kunne gjennomføres blant de reisende, 3) at tiltaket var ”stort nok” til å ha betydning lokalt, 4) geografisk spredning, helst skal flere landsdeler være representert og 5) tiltaksmessig spredning. Det siste sikter til at tiltakene vi evaluerer i størst mulig grad skal reflektere spennvidden i de tiltakene som har blitt gjennomført med støtte fra den aktuelle tiltaksordningen. Når kriteriet om tid og gjennomførbarhet var fylt, var det imidlertid bare to typer tiltak som sto igjen, tiltak for utbedring av holdeplasser og tiltak for utbedring av terminaler.

1.3.1 Fredrikstad

Bakgrunn

Østfold fylkeskommune fikk i 2011 innvilget midler til utbedring av holdeplasser langs ruta "Glommaringen". Rammen for prosjektet er på 6 millioner kroner, hvorav 4,5 millioner dekkes av tilskuddsordningen.

Tiltak

Prosjektet innebærer en oppgradering av 14 holdeplasser på vestsiden av Glomma (langs Rv 109). Disse oppgraderes for å oppfylle krav til universell utforming (justering av kantsteinhøyde, bedre tilgjengelighet med rullestol, taktil oppmerking, osv.). I tillegg oppgraderes to av holdeplassene med sanntidsinformasjon.

Vi har gjennomført ombordundersøkelser og følgestudier på linjer som betjener disse holdeplassene.

Reisevaner i området

"Glommaringen" er stamruten mellom Fredrikstad og Sarpsborg, og går som en ringrute på begge sider av Glomma. Bussruta er den mest trafikkerte bussruta i Østfold, med ca 40 % av alle reisene i Nedre Glomma-regionen (Strand mfl. 2011). Totalt antall reiser i 2010 i Nedre Glomma-regionen var på ca 3 millioner. Bussruta har avganger hvert 15. minutt på dagtid, og hver halvtime resten av døgnet.

Status

Av de planlagte tiltakene i 2011 er det tre av fjorten holdeplasser som per 28.02.2012 ikke er ferdige.

1.3.2 Kristiansand

Bakgrunn

I Kristiansand har man over lengre tid arbeidet med å oppgradere en rekke holdeplasser til "metrostandard". I arbeidet har det blitt lagt størst vekt på de mest trafikkerte delene av linjenettet. Disse er i hovedsak allerede oppgradert til å oppfylle krav om universell utforming. I 2011 fikk Vest-Agder fylkeskommune tilskudd innenfor BRA-ordningen til ytterligere utbedring av holdeplasser. Prosjektet innebærer en oppgradering av 27 holdeplasser på rute 15 (Kvadraturen-Tinnheia), samt holdeplasser på linjene M1 (Flekkerøy-Kvadraturen-UiA-Sørlandsparken) og M3 (Slettheia-Kvadraturen-UiA-Søm) som ikke er utbedret tidligere.

Tiltak

Prosjektet innebærer ulike tiltak for å tilrettelegge for universell utforming. Blant annet tilrettelegging og justering av geometri og kantsteinhøyde, tilpassing til laventrebusser, tilgjengelig med rullestol og taktil markering. Prosjektet utgjør en kostnad på ca 4,4 millioner kroner, med et tilskudd på 3 345.000 kroner.

I førundersøkelsen har vi gjennomført ombordundersøkelser på linjer som betjener holdeplassene på Tinnheia. I tillegg har vi gjennomført følgestudier av reisende både med rute 15 Tinnheia, samt andre ruter som betjener Kristiansand sentrum.

Reisevaner i området

Rute 15 (Kvadraturen-Tinnheia) er et godt trafikkert rute. Mer informasjon kommer til etterundersøkelsen.

Status

Per 28. februar 2012 mangler det bare oppgradering langs 7 av 27 holdeplasser langs linje 15.

1.3.3 Stavanger

Bakgrunn

I Stavanger har man over flere år gjennomført en gradvis oppgradering av holdeplasser, blant annet ved hjelp av BRA-midler. Siden 2006 har kommunen brukt i overkant at 8,3 millioner fra BRA-ordningen. I 2010 ble det søkt om tilskudd for utbedring av 13 holdeplasser langs hovedrutene 2 (Tasta – Sandnes) og 11 (Sentrum – Jåttå). Disse er godt trafikkerte ruter, men mangler tilrettelegging for universell utforming.

Tiltak

Utbedringen innebærer tiltak på holdeplass som justering og heving av kantstein, etablering av leskur, bruk av ledelinjer og belegg som gir bedre kontrast. Prosjektet utgjør en kostnad på knapt 2 millioner kroner, med et tilskudd 1 369 000 kroner og en egenandel på 456 000 kroner.

I førundersøkelsen har vi gjennomført ombordundersøkelser på utvalgte holdeplasser ved rute 2 og 11. Vi har også gjennomført følgestudie av reisende på rute 2 og 11, samt andre ruter til og fra Stavanger sentrum.

Reisevaner i området

Rute 2 har, ifølge Stavanger kommune, passasjergrunnlag på ca 1,6 mill passasjerer hvert år. Utenom rute 1 og 4, er det rute 2 og 3 som transporterer flest mennesker i Stavanger. På rute 1 og 4 er arbeidet med oppgraderingen av holdeplassene godt i gang. Det er ønskelig at tilsvarende oppgraderinger blir gjennomført også på andre viktige bussruter i Stavanger. Rute 11 er også en viktig rute da den trafikkerer sentrumsnære og tett befolkede områder. Rute 11 starter i sentrum, betjener sykehuset, og ender ved Jåttå vgs. Hinna avd., som har en høy andel funksjonshemmede studenter.

Status

Fire holdeplasser langs linje 11 er utbedret.

1.3.4 Trondheim

Bakgrunn

I Trondheim gjennomføres i 2011 en oppgradering av mange holdeplasser langs flere ulike linjer. Arbeidet med tilgjengelighetstiltak har pågått gjennom BRA-programmet siden 2006. Totalbudsjett er på 13,3 millioner kroner, derav 10 millioner dekkes gjennom tilskuddsordningen.

Tiltak

Tiltakene på holdeplassene består av endring og justering av kantstein, bredde og

fallforhold på plattform, materialbruk og taktil merking. Kostnadene for utbedring av én holdeplass er beregnet til ca 200 000 kroner.

I ombordundersøkelsen har vi valgt å undersøke holdeplasser langs linje 5. Følgestudien er gjennomført på utvalgte holdeplasser på busslinjene 3, 4, 5 og 9.

Reisevaner i området

Linjene som er valgt for oppgradering betjener viktige kollektivakser i Trondheim. Linje 5 er en godt trafikkert linje som går mellom sentrum og NTNU (både Gløshaugen og Dragvoll).

Status

I 2011 har det blitt oppgradert 37 holdeplasser. På linje 5 er det kun 4 holdeplasser som er oppgradert. Dette er holdeplasser som betjener NTNU Gløshaugen. På disse fire holdeplassene mangler det taktil merking.

1.3.5 Steinkjer

Bakgrunn og tiltak

I Steinkjer har man fått tilskuddsmidler for å utbedre kollektivterminalen som er det viktigste tog- og bussknutepunktet i byen. Hele området skal bygges om for å bedre informasjon og tilgjengeligheten for alle. Det skal blant annet bygges ny gangbru med heistårn, og man skal benytte taktile linjer, taktil- og lydinformasjon, etc. Selve prosjektet inkluderer også adkomst til terminalen og har et totalbudsjett på 20 millioner kroner, hvor Steinkjer kommune finansierer hoveddelen (14 millioner).

Vi har gjennomført en førundersøkelse av kollektivterminalen ved å dele ut spørreskjema ved kollektivterminalen. Det ble også gjennomført følgestudier på reisende fra og til terminalen.

Reisevaner i området

Kollektivterminalen i Steinkjer er et viktig regionalt knutepunkt for både regionale og lokale reiser med tog, lokalbuss, ekspressbuss og drosjer. Terminalen er viktig for både reisende til og fra Trondheim, og videre nordover. Dette gjelder både arbeidsreiser og fritidsreiser, samt for studenter ved Høyskolen i Nord-Trøndelag.

Status

Dette tiltaket forventes ikke å være ferdig før etterundersøkelsen skal gjennomføres.

1.3.6 Harstad

Bakgrunn og tiltak

Troms fylkeskommune har fått støtte til å utbedre hurtigbåtterminalen for å bedre forholdene for ombordstigning til hurtigbåtene. Tiltaket er hydrauliske landganger i forbindelse med en ny kaifront og et nytt terminalområde. I tillegg skal det skiltes bedre. Tilsvarende utbedring skulle etter planen også gjennomføres i Tromsø, som er destinasjonen for den viktigste hurtigbåtlinja med avgang fra Harstad. Totalkostnadene for utbedringen er 1,5 millioner, derav 1,125 millioner dekkes gjennom tilskuddsordningen.

Reisevaner i området

Harstad havn er et viktig knutepunkt for reisende med hurtigbåt mellom Harstad og Tromsø, samt Finnsnes og Tromsø, hurtigbåtlinja som betjener disse destinasjonene oppgis av Troms trafikk å ha 144 000 passasjerer per år.

Status

Tiltaket er kansellert av tilskuddsmottaker. Dette gjelder både i Harstad og for det tidligere planlagte tiltaket i Tromsø.

2 Funn i førundersøkelsen

2.1 Ombordundersøkelsen

2.1.1 Utdeling og svarprosent

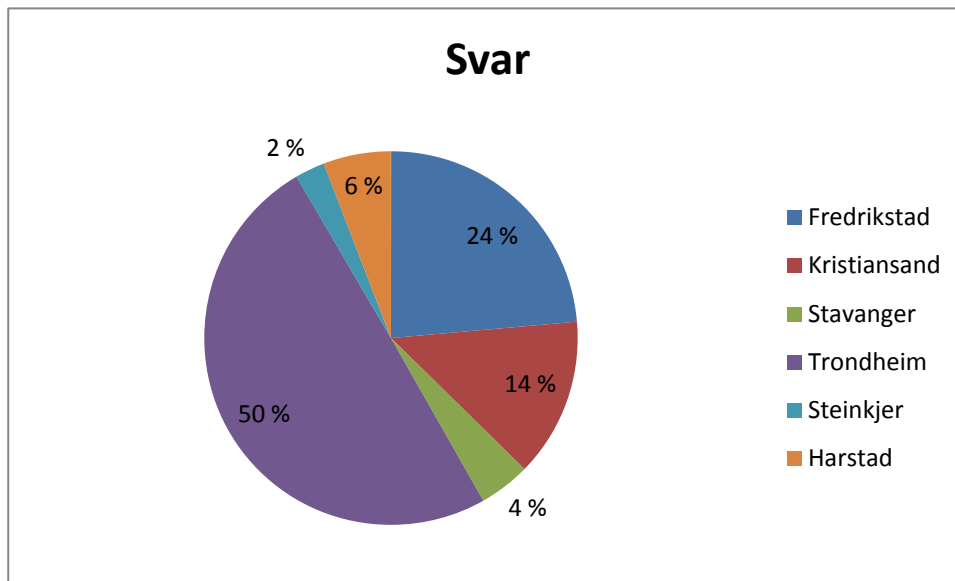
Ombordundersøkelsen ble gjennomført i alle byene. I Kristiansand, Trondheim og Fredrikstad ble skjemaene i hovedsak delt ut ombord i bussene som trafikkerte de aktuelle strekningene. Skjemaene ble delt ut til alle som ville ta i mot og som så ut til å være 16 år eller eldre. I Stavanger ble skjemaene først forsøkt delt ut ombord, men da det viste seg å være få reisende på linja, ble skjemaene senere delt ut på holdeplasser. I Steinkjer og Harstad ble skjemaene delt ut på terminalen. I Harstad ble også en del skjemaer delt ut ombord på hurtigbåten på samme måte som det ble gjort ombord på bussene. På alle stedene fant utdelingen sted i ukene 17 til 20. Altså på våren, etter snø og is var smeltet på de aktuelle stedene. Tidligst skjedde utdelingen i Kristiansand, senest i Fredrikstad. Utdelingen ble gjennomført over store deler av driftsdøgnet, men ikke på nattestid.

Samlet i de seks byene ble det delt ut 1912 skjemaer i førundersøkelsen. Tabell 1 under viser antallet skjemaer trykket, utdelt og besvart. Vi ser at andelen av passasjerene som var villige til å ta imot skjemaene, varierte fra under halvparten til omtrent alle. Dette er basert på grove vurderinger fra dem som delte ut skjemaene.

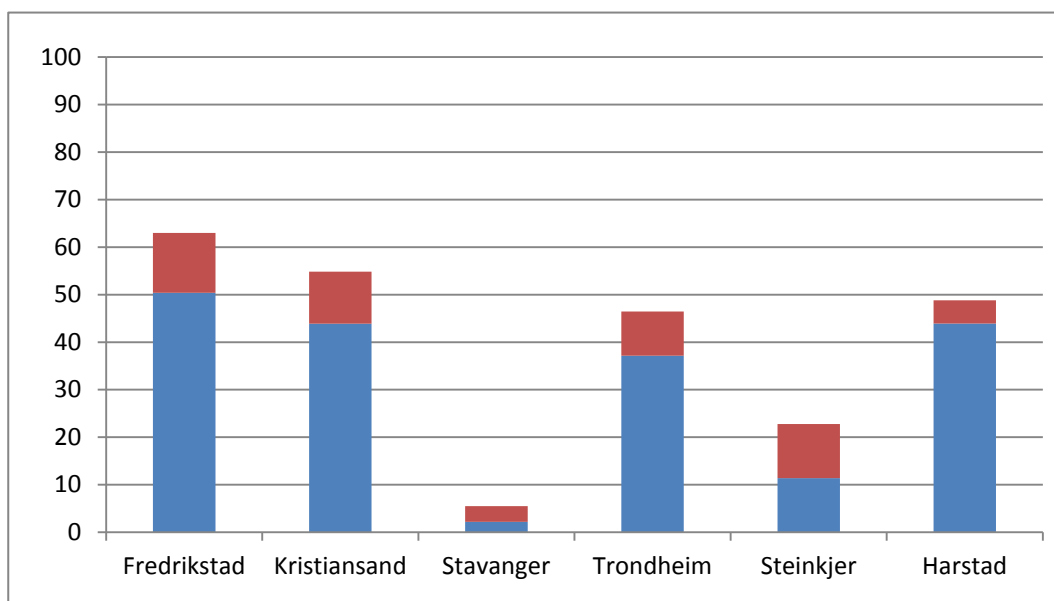
Tabell 1, utdelte skjemaer og svarprosent

By	Skjemaer trykket	Skjemaer utdelt	Svar	Svarprosent	Andel av passasjerene som mottok skjema
Fredrikstad	500	262	165	63 %	Ca 80 %
Kristiansand	500	175	96	55 %	Ca 80 %
Stavanger	1000	563	31	6 %	Ca 40 %
Trondheim	1500	749	348	46 %	Ca 80 %
Steinkjer	500	79	18	23 %	Ca 50 %
Harstad	700	84	41	49 %	Ca 90 %
Sum	4700	1912	699	37 %	

Figur 1 viser at halvparten av alle svarene kommer fra Trondheim, mens henholdsvis 24 og 14 prosent kommer fra Fredrikstad og Kristiansand. Fra de andre byene er det langt færre svar. I hovedsak har dette sammenheng med to forhold. Det ene er det lave antallet passasjerer på de aktuelle strekningene. Det andre er de lave svarprosentene i disse byene.



Figur 1. Andel svar fra de ulike byene av samlet, prosent.



Figur 2. Svarprosent i de ulike byene.

Figur 2 illustrerer svarprosenten. Den blå delen av søylen viser svarprosent ut fra totalt antatt antall passasjerer. Den røde og den blå søylen til sammen viser svarprosenten ut fra antall utdelte skjemaer. Det røde feltet viser altså hvor mange som hadde muligheten til å svare, men som unnlot å gjøre det. Denne figuren viser at svarprosenten ligger rundt 50 i Fredrikstad, Kristiansand, Trondheim og Harstad. Dette mener vi er en god svarprosent. Stavanger utpeker seg i negativ retning. Antagelig har den observerte svarprosenten i Stavanger sammenheng med at hoveddelen av skjemaene i Stavanger ble delt ut på holdeplassene. Dette er også tilfellet i Steinkjer. En viktig forskjell mellom Steinkjer og Stavanger er antall reisende totalt, jf tabellen med utdelte skjemaer.

2.1.2 Kjønn

Det er en overvekt av kvinner som har svart, 58,5 prosent mot 41,5 prosent menn (N= 691). Dette er i samsvar med tidligere funn i tilsvarende undersøkelser (Fearnley mfl. 2009) og reisevaneundersøkelsene (Denstadli mfl. 2011), som viser en overvekt av kvinner som reiser kollektivt.

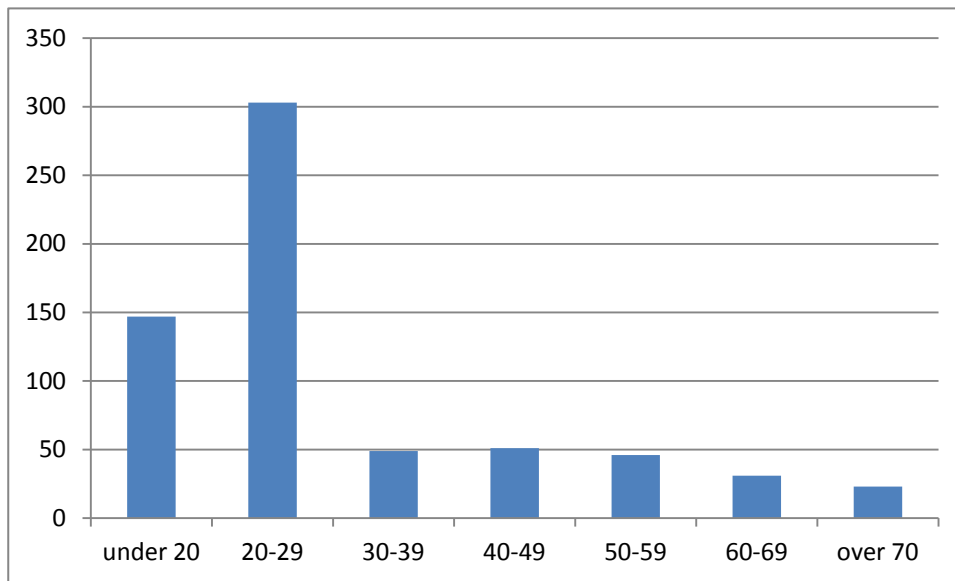
Tabell 2. Svarfordeling mellom kjønn. Prosent.

	Kvinner	Menn
Fredrikstad	58	42
Kristiansand	55	45
Stavanger	61	39
Trondheim	60	40
Steinkjer	67	33
Harstad	49	51

Hovedbildet når vi ser på byene hver for seg, er en bekreftelse av det samlede resultatet. Likevel utmerker Steinkjer og Harstad seg. I Steinkjer er andelen kvinner blant respondentene høy. Dette kan ha sammenheng med at antall respondenter totalt i Steinkjer er lavt, slik at tilfeldigheter slår mye ut. Eller det kan være et uttrykk for at de som per i dag reiser kollektivt i Steinkjer i hovedsak er kvinner. I Harstad er kjønnsbalansen omtrent lik den vi finner i resten av befolkningen, og dette kan ha sammenheng med at tilbudet vi har undersøkt i Harstad er ulikt de andre byene. I Harstad dreier det seg om langdistansetransport, mens en stor del av tiltakene i de andre byene har fokus på lokale bussruter. Når vi ser på reisefrekvens (figur 8) og reiseformål (figur 7) ser vi tydelig denne forskjellen.

2.1.3 Alder

Aldersfordelingen viser en overvekt av unge blant respondentene. Instruksjonen for utdelingen var at skjemaene skulle deles ut til personer som anslagsvis var 16 år eller eldre, men hvis yngre spurte om å få, kunne de også få skjemaet. Gjennomsnittsalderen på respondentene er 30 år; yngste respondent 9 år og eldste respondent 89 år. Også dette er rimelig i forhold til det som er rapportert i Fearnley mfl. (2009) og Denstadli mfl. (2011).

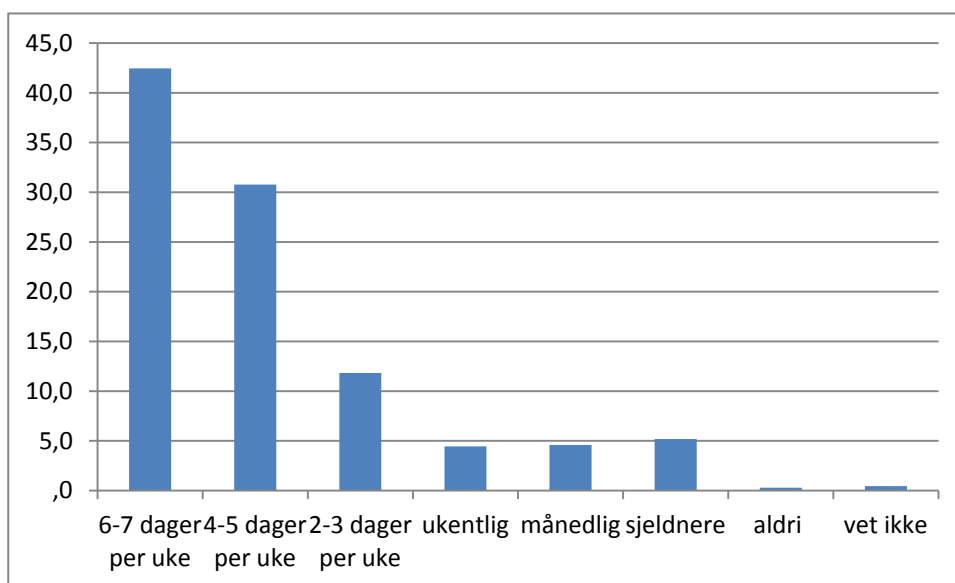


Figur 3. Aldersfordeling blant respondentene, absolutt antall.

Figur 3 viser respondentenes alder i utvalget. Fra datamaterialet ser vi også at det er relativt store forskjeller mellom byene. Trondheim har klart lavest gjennomsnittsalder med 25,6 år, mens Harstad har klart høyest med 47,6 år. Dette har antagelig en sammenheng med at linja det ble fokusert mest på i Trondheim er linje 5 på strekningen Samfunet – Dragvoll. På denne strekningen er det flere stopp i tilknytning til NTNU og ulike studentboliger. Alderssammensetningen er totalt sett veldig lik den som ble funnet i Fearnley mfl. (2009). Der var snittet totalt 29,1 år og eldste respondent 89 år, mens yngste var 11.

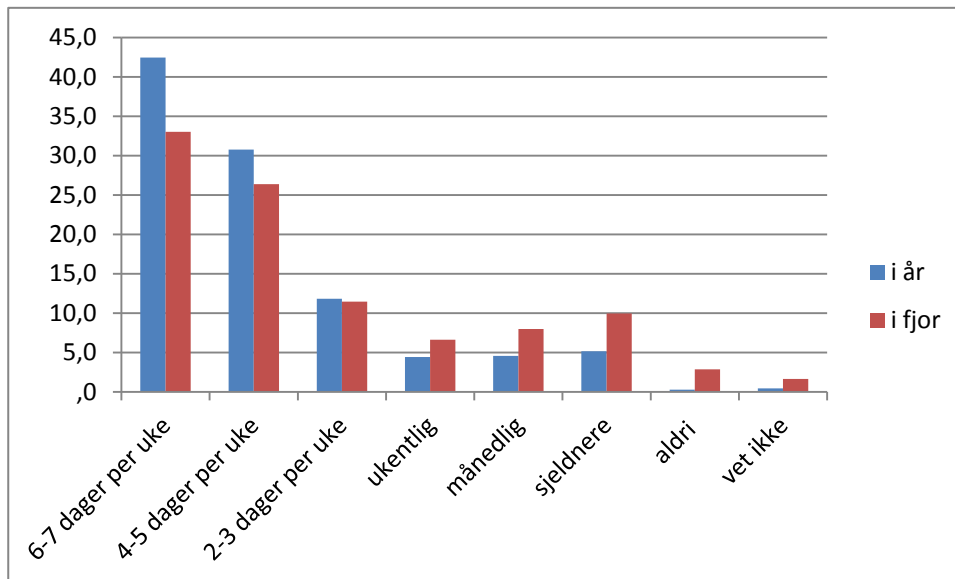
2.1.4 Reisefrekvens

De aller fleste kollektivreisende er faste kollektivreisende som bruker kollektivtransport daglig (figur 4).



Figur 4. Oppgitt antall reiser med kollektivtransport ”på denne tiden av året” (våren 2011). Figuren viser prosent av samlet antall i de ulike kategoriene.

Videre har de reisende blitt spurt om hvordan de reiste på samme tid av året i fjor. Figur 5 under viser respondentenes oppgitte reisefrekvens med kollektivtransport i år, (blå søyler), sammenlignet med i fjor (røde søyler).



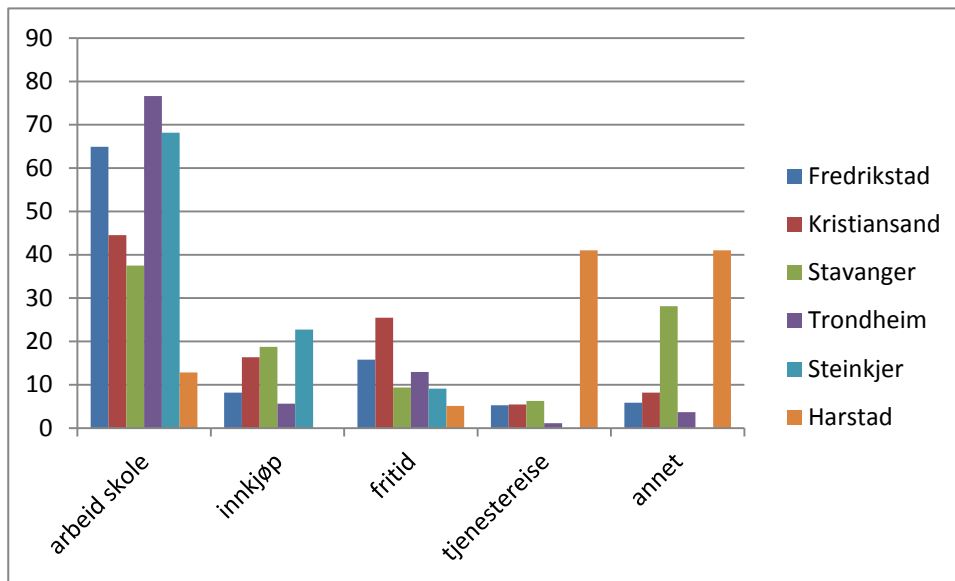
Figur 5. Oppgitt reisefrekvens, i år og i fjor, prosent.

De intervjuede reiste mer kollektivt i år enn de gjorde i fjor. Vi ser av figur 5 at andelen som oppgir reising ukentlig, sjeldnere eller vet ikke er større i fjor enn i år. Dette kan tolkes på flere ulike måter. En tolkning er at det hele tiden kommer til nye kollektivreisende med bakgrunn i demografiske forhold. En annen tolkning er at det har vært andre forbedringer av kollektivtilbudet, som allerede har hatt en effekt. Uansett gir det en viktig korreksjon til studier som viser effekt av tiltak alene basert på oppgitt reisemønster før tiltaket ble igangsatt, og vil blant annet bli brukt for å korrigere etterundersøkelsene som skal foretas om et år.

Økningen i andelen respondenter som reiser oftest, altså 6-7 ganger per uke, er hele 29 prosent. Det er 17 prosents økning i andelen som reiser 4-5 ganger per uke. Dette illustrerer problemene med å benytte oppgitt reisefrekvens, uten korreksjoner i evalueringen av ulike typer tiltak.

2.1.5 Formålet med reisen

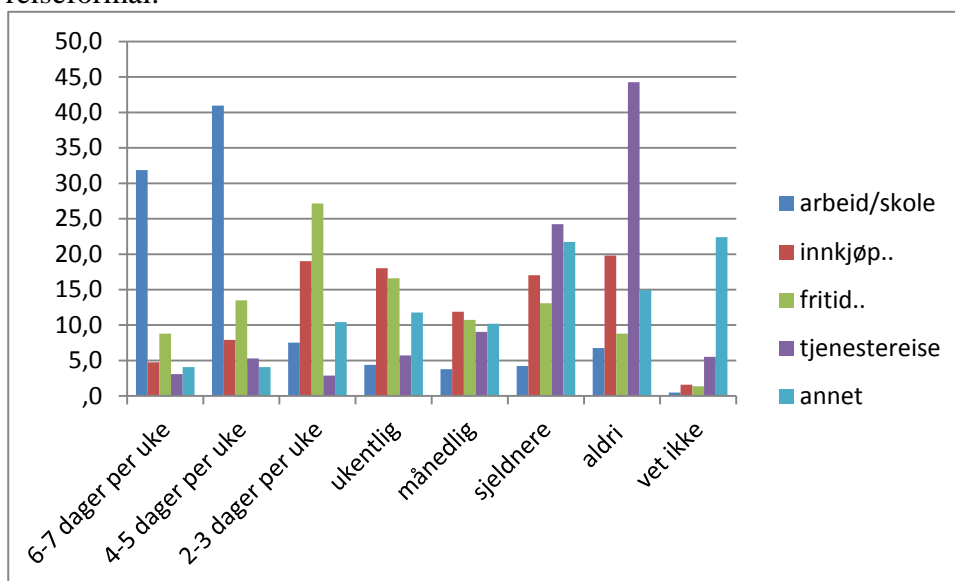
Figur 6 viser også at de ulike stedene har ulike brukergrupper.



Figur 6. Formål med reisen, prosent.

De fleste, særlig i Fredrikstad, Trondheim og Steinkjer, har den aktuelle reisen som arbeidsreise. I Harstad er tjenestereiser og ”annet” oftest oppgitt som formål med reisen.

Figur 7 viser respondentenes reisefrekvens med kollektivtransport for ulike reiseformål.

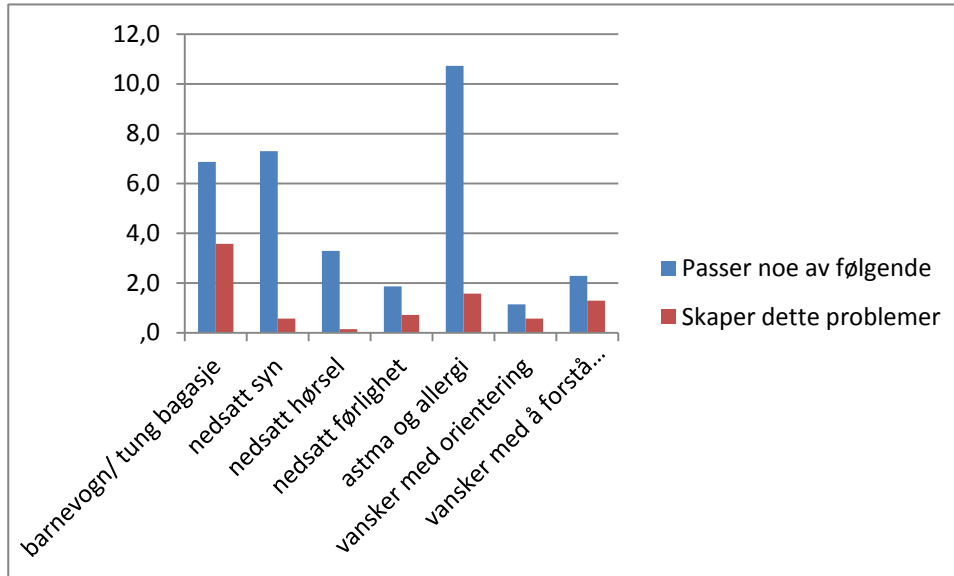


Figur 7. Reisefrekvens, ut fra formål med reisen.

Kollektivtransport brukes oftest til arbeids- og skolareiser og til dels innkjøp og fritidsaktiviteter. Tjenestereiser med kollektivtransport er en sjelden foreteelse.

2.1.6 Vansker med å reise

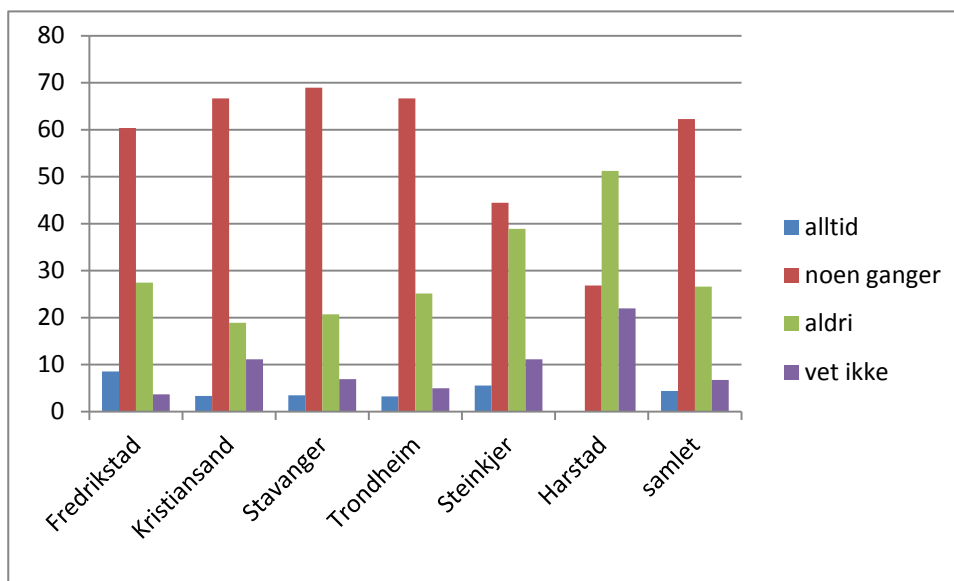
For å kartlegge i hvilken grad de reisende opplever problemer når de reiser, ble de først bedt om å svare på om noen av en rekke beskrivelser passet på dem, deretter ble de bedt om å krysse av hvis noe av de beskrevne forholdene bidro til at det var vanskelig å gjennomføre den aktuelle reisen.



Figur 8. Vansker med å reise, prosent.

Figur 8 viser med blå søyler om noen har svart at de aktuelle beskrivelsene passer på dem. Søylene indikerer prosentandel av totalt antall svar. En stor andel av befolkningen har astma og allergier. Dette er i liten grad til hinder for dem som allerede reiser kollektivt. Det som derimot ser ut til å skape problemer for noen av dagens kollektivreisende er barnevogn eller tung bagasje. Ca syv prosent av respondentene reiste med tung bagasje eller barnevogn, og det skapte vansker for ca halvparten av dem. Dette er altså et problem for en forholdsvis liten del passasjerene, men samtidig kan dette representere en stor avstøtningseffekt.

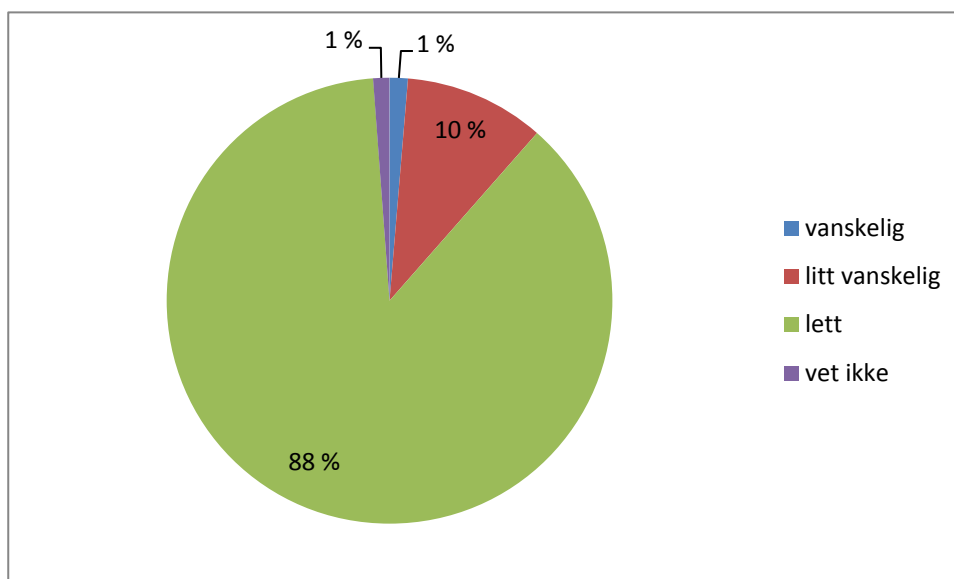
Dette spørsmålet ble gjentatt og omformulert (figur 9) senere i undersøkelsen til en mer eksplorativ form: ”Opplever du problemer når du reiser kollektivt?” På dette spørsmålet var svaralternativene alltid, noen ganger, aldri og vet ikke, med mulighet til å gi en indikasjon på hva som er årsaken til problemet i tekst.



Figur 9. Svarfordeling på spørsmålet "opplever du problemer når du reiser kollektivt". Prosent.

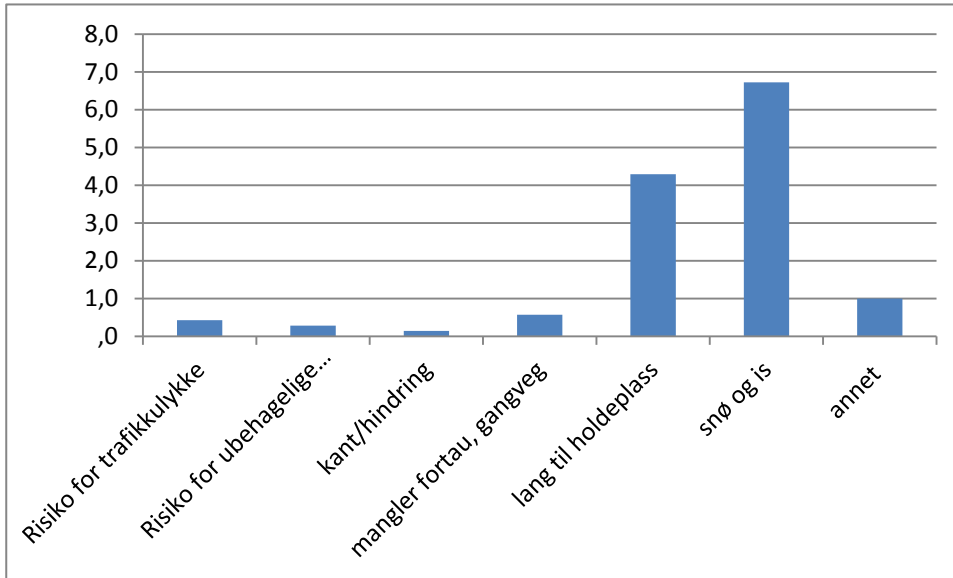
Mange indikerer at det noen ganger er problemer med å reise kollektivt. Det er i hovedsak respondentene fra Harstad som skiller seg ut ved at over halvparten av disse aldri opplever problemer. Blant forhold som passasjerene beskriver som årsaker til problemene, er forsinkelser klart hyppigst nevnt. Videre blir det nevnt forhold knyttet til serviceinnstillingen til sjåførene, trengsel og pris. Det er også en del (mellom seks og sju prosent) som nevner adkomst til holdeplass og forhold knyttet til snø og is.

For å styre oppmerksomheten mer mot de aktuelle tiltakene, stilte vi videre spørsmål om det er lett eller vanskelig å komme til holdeplassen. Svarfordelingen er gjengitt i figur 10 under. Det ble også gitt mulighet til å indikere noen konkrete forhold, eller beskrive med tekst hva eventuelle vanskeligheter med adgang til holdeplassen skyldes.



Figur 10. Svarfordeling på spørsmål om det er lett eller vanskelig å komme til holdeplass (n=679).

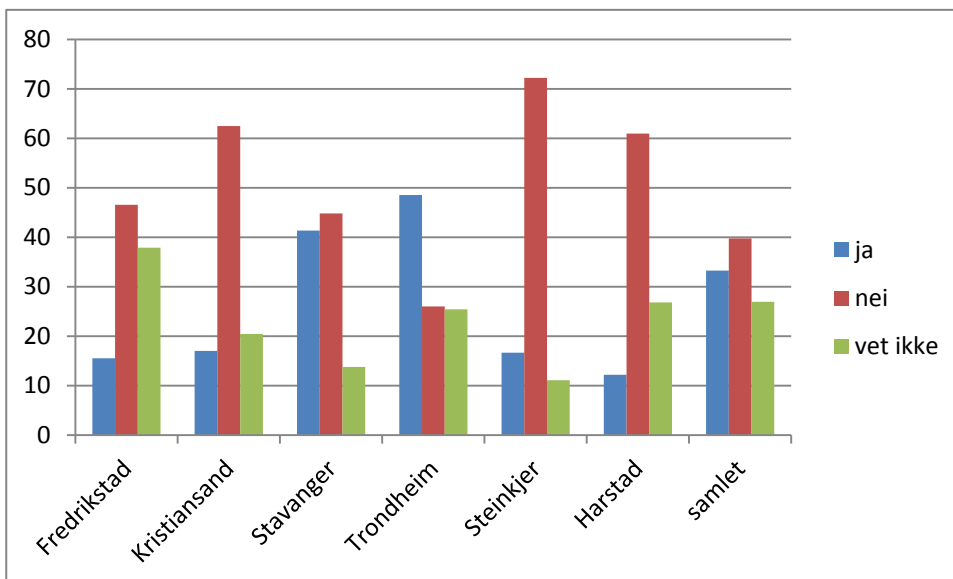
Blant dem som i dag reiser kollektivt oppfattes i all hovedsak adgangen til holdeplassene, som lett. Bare ca 11 prosent opplever denne adkomsten som litt vanskelig eller vanskelig. Årsakene til vanskene er i hovedsak forhold knyttet til snø og is og lang veg til holdeplass. Figur 11 viser andelen av respondentene som har indikert de ulike typene vansker.



Figur 11. Oppgitt årsak til vansker med adkomst til holdeplass, flere svar mulig. Prosent

2.1.7 Opplevd kvalitetsøkning

Som redegjort for tidligere, er det, etter det vi kjenner til, ulikheter mellom casene når det gjelder i hvilken grad det er foretatt utbedringer det siste året før førundersøkelsen. Vi har derfor stilt spørsmål til de reisende om i hvilken grad de har opplevd forbedringer på strekningen det siste året (figur 12).

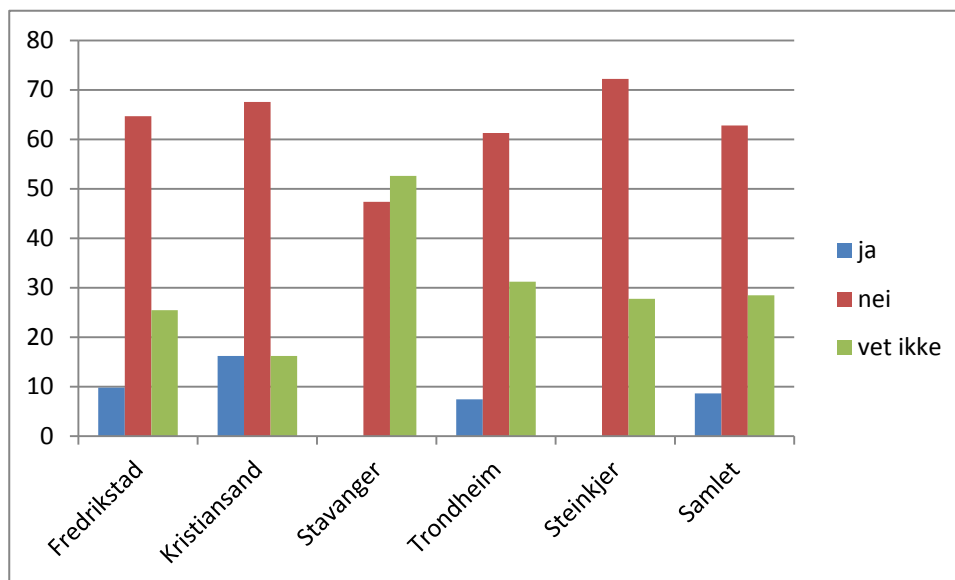


Figur12. Respons på spørsmålet "Opplever du at kvaliteten på denne strekningen har økt det siste året?" Prosent.

Mellom 40 og 50 prosent av de reisende i Stavanger og Trondheim har opplevd en forbedring på strekningen siste år. De andre stedene er hovedvekten av svarene negative. Dette passer godt med at det i Trondheim og Stavanger har vært gjennomført flere tiltak, siste år før undersøkelsen ble gjennomført som oppleves som kvalitetsforbedringer for de som reiser kollektivt. Mer overraskende er det at mellom 10 og 20 prosent oppgir at de opplever dette, også der vi ikke er kjent med at det har skjedd betydelige kvalitetsforbedringer. Dette spørsmålet vil bli brukt for å korrigere svarene i etterundersøkelsen, sammen med opplysninger om hva som faktisk har blitt gjennomført.

2.1.8 Planer om utbedring

Vi stilte spørsmål til de reisende om deres ”kjennskap til planer om å utbedre kollektivsystemet, inkludert de planlagte tiltakene for universell utforming” (figur 13).

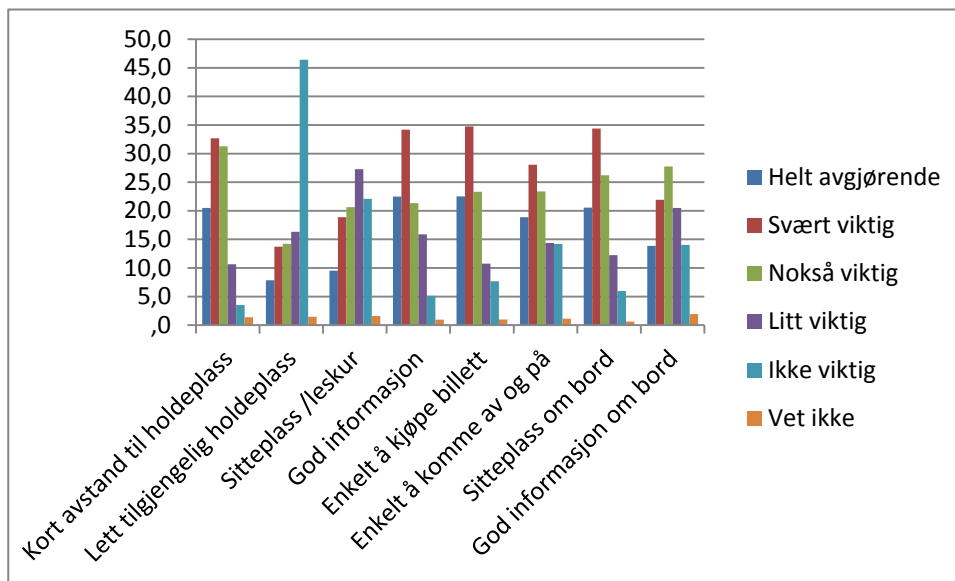


Figur 13. Svarfordeling på spørsmål om de reisende kjenner til planer om å utbedre kollektivtilbudet på de aktuelle strekningene. Prosent.

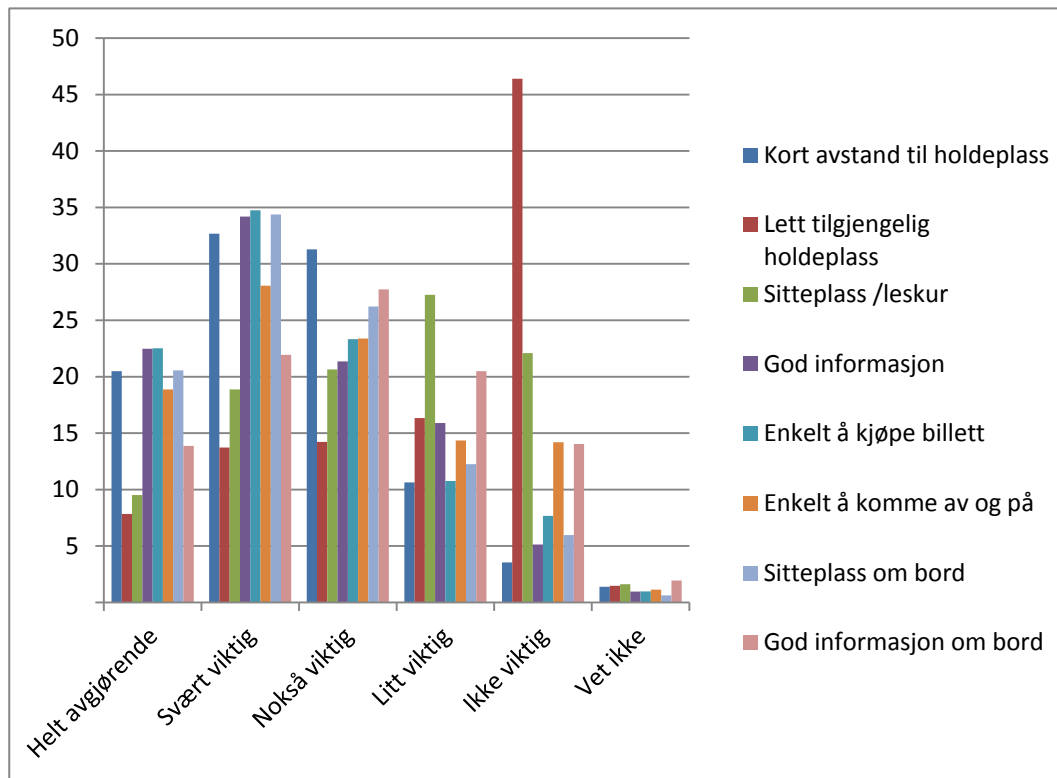
De reisende viser seg i veldig liten grad å ha kjennskap til planer om fremtidige endringer i kollektivtilbudet.

2.1.9 Hva er viktig for å velge å reise kollektivt

Figur 14 og 15 viser at de tiltakene som blir regnet som viktigst av dagens kollektivbrukere er: kort avstand til holdeplass, enkelt å kjøpe billett, god informasjon, samt sitteplass ombord. De tiltakene som blir vurdert minst viktig er sitteplass og leskur på holdeplass og lett tilgjengelige holdeplasser. Antagelig kan denne prioriteringen ha sammenheng med at dette er forhold som ikke er vesentlige for dagens kollektivbrukere, men som like fullt kan være viktig for potensielle kollektivtrafikanter. En alternativ tolkning er selvsagt at dette er forhold som ikke er viktig i valg av kollektivtransport som reisemiddel.



Figur 14. Hva er viktig for å reise kollektivt, prosent.



Figur 15. Svarfordeling på spørsmål om hvilke tiltak som er viktige for at du skal velge å reise kollektivt. Prosent.

2.2 Følgestudiene

2.2.1 Rekruttering av studiedeltakere

Rekruttering av deltakere til følgestudien har skjedd i samarbeid med funksjonshemmedes organisasjoner. Det ble tatt kontakt med regionkontorene til Funksjonshemmedes fellesorganisasjon (FFO) og man fikk direkte hjelp til å finne deltakere av dem, eller ble henvist videre til lokale foreninger i Blindeforbundet, Hørselsforening og Norges Handikapforbund (NHF).

Man har forsøkt å rekruttere personer med ulike typer funksjonshemninger, for å kunne studere hvordan de samme tiltakene blir opplevd av personer med ulike funksjonshemninger.

Alle deltakerne hadde erfaring med å reise kollektivt, og de fleste gjør det regelmessig. Det kunne vært interessant å gjøre lignende studier med personer som ikke hadde ”forutinntatte” holdninger i forhold til hva som er god/ikke god tilrettelegging. Dette innebærer at vi følger deltakere som kan mye om feltet og kan snakke ut i fra generelle erfaringer. Med andre ord vil studien ikke fange opp erfaringene til de brukerne som i dag finner barrierene for å bruke kollektivtransport så høye at de velger å unngå det.

Tabell 3. Deltageroversikt buss

By	Bevegelseshemmede	Orienteringshemmede
Kristiansand	En bruker av elektrisk rullestol og en bruker av rullator	To svaksynte
Trondheim	En bruker av elektrisk rullestol	En blind
Stavanger	En bruker av manuell rullestol	En blind og en svaksynt
Fredrikstad	En bevegelseshemmet	En svaksynt

Tabell 4. Deltageroversikt terminal

By	Bevegelseshemmede	Orienteringshemmede
Steinkjer	En bruker av elektrisk rullestol	En svaksynt og én hørselshemmet
Harstad	En bruker av elektrisk rullestol	En svaksynt og én hørselshemmet

2.2.2 Gjennomføring

Alle følgestudiene ble innledet med et kort intervju om forventninger til reisen og kartlegging av tidligere erfaringer med kollektivreiser. Intervjuet var utformet som en samtale rundt kollektivtilbud generelt og hvordan deltakerne opplevde tilbudet. Deltakerne ble gitt oppgaver som de skulle utføre underveis i selve studiene. (eks: Ta bussen fra holdeplass ... til holdeplass ..., bytt så til tog mot ...). Formålet var at deltakerne ikke alltid skulle gjøre det de pleide "av gammel vane". I etterkant av reisen ble det gjennomført et intervju der fokus var på opplevelsen av den konkrete reisen som var blitt gjennomført. Deltakerne ble også spurt om hvilke tiltak som ville fått dem til å benytte seg av tilbudet oftere.

2.2.3 Hovedobservasjoner generelt

De fleste deltakerne ga i etterkant uttrykk for at den generelle opplevelsen av reisen hadde vært god, og at de kunne tenke seg å benytte seg av kollektivtilbudet oftere. Mange av rullestolbrukerne ble positivt overrasket over hvor mange busser som var tilrettelagt med ramper. Inntrykket er at tilretteleggingen begynner å bli god på de stedene studien ble gjennomført, men at problemene oppstår når tilretteleggingen ikke fungerer som intendert. Det gjelder for eksempel når rampene blir for bratte eller ikke kan åpnes, når brøytingen ikke er god nok, når bussjåførene ikke stopper ved ledelinjene, når ledelinjene er forskjellige på de ulike holdeplassene, etc.

Manglende informasjon på holdeplassene er et gjennomgående problem for mange av brukerne. Navn på holdeplass og rutetabell mangler på mange av holdeplassene. Der dette finnes, er informasjonen utilgjengelig for enkelte av deltakerne, enten fordi rutetabellen henger for høyt, slik at personer i rullestol ikke rekker opp, eller fordi skriften er så liten at svaksynte ikke kan lese teksten.

2.2.4 Hovedobservasjoner bevegelseshemmede

Studien fant flere problematiske forhold med hensyn på adkomst til holdeplasser. Adgangen til holdeplassene kan være for bratt, eller for dårlig ryddet .



Bilde 1. Vanskelig adkomst til holdeplass, Fredrikstad, foto: Lerudsmoen

Fortauskantene er ofte for høye og kan ikke forseres med rullestol uten assistanse. Videre kan det være vanskelig å lokalisere holdeplasser, fordi de er dårlig merket. Flere steder er det heller ingen mulighet til å krysse vegen i tilknytning til holdeplassene. Det er flere av de funksjonshemmede som peker på at de har bosatt seg steder hvor det er kort veg til holdeplass og mulighet til å unngå slike hindre.

Tabell 5. Bevegelseshemmedes utfordringer

Bevegelseshemmedes utfordringer	
Adkomst	<ul style="list-style-type: none">- bratte skråninger (manuell rullestol)- alene i manuell rullestol- ikke lav fortauskant ved overgang
Holdeplass	<ul style="list-style-type: none">- lite informasjon- høyt plassert info- manglende merking av holdeplasser- høy hpl kombinert med lang avstand til buss gir vanskelig adgang
På / av	<ul style="list-style-type: none">- rullestolrampen sitter fast- bratt rampe (hvis lav hpl eller stor avstand)- manglende service fra bussførerne
Annet	<ul style="list-style-type: none">- sitter lavt om bord (gir vansker med orientering)- trangt- dårlig brøyting- vanskelig å betale

På holdeplassene er et gjennomgående problem at det er lite informasjon tilgjengelig for de reisende. På flere av holdeplassene er den informasjonen som faktisk finnes plassert for høyt til å være tilgjengelig for rullestolbrukere. Dette gjelder også informasjonsskranker. Et annet problem er at bussene ikke alltid stopper nær holdeplasskanten. Dette er særlig et problem for rullestol- og rullatorbrukere. På steder der holdeplassene i tillegg er høye, skapes en ekstra hindring ved to punkter med stor høydeforskjell.



Bilde 2. Vanskelig å se holdeplass og informasjon. Stavanger. Foto Lerudsmoen

I forhold til selve av- og påstigningsprosessen blir det påpekt at rullestolramper kan sitte fast, eller være vanskelige å få opp. Ofte er det stor høydeforskjell mellom bussens inngangsparti og holdeplassen, noe som medfører at det blir et høyt trinn opp, eller en bratt rampe. For brukere av manuell rullestol kan det være umulig å komme seg inn i bussen uten hjelp hvis stigningen på rampa er for bratt. Det varierer hvor behjelpelige bussførere er med påstigning for rullestolbrukere.

Andre forhold som trekkes fram av informantene, er at rullestolbrukere sitter veldig lavt i bussen, noe som gjør det vanskelig å orientere seg. Dette er særlig problematisk hvis det ikke blir gitt informasjon om hvor bussen befinner seg på skjerm eller høyttaler, og der denne informasjonen er mangelfull. Videre kan det ofte være trangt ombord på bussene, noe som gjør det vanskelig å komme inn med rullestol. Bussjåførene tar seg sjelden tid til å ta betaling fra rullestolbrukerne. Et annet generelt problem er at holdeplassene ofte er dårlig brøytet. Dette påvirker både adkomsten til holdeplassen og på- og avstigning.

2.2.5 Hovedobservasjoner synshemmede

Flere av synshemmedes utfordringer er sammenfallende med bevegelseshemmedes utfordringer, mens noen er unike for denne gruppen.

Tabell 6. Synshemmedes utfordringer

Synshemmedes utfordringer	
Adkomst	<ul style="list-style-type: none">- vansker med ukjente steder- skjulte fortauskanter eller ledelinjer- lyskryss uten lyd- dårlig brøyting
Holdeplass	<ul style="list-style-type: none">- liten skrift på rutetabellene- skjulte ledelinjer / ledelinjer som gir forvirrende informasjon- vansker med å få informasjon fra 177- bussene stopper på feil sted
På / av	<ul style="list-style-type: none">- vanskelig med busser som bare stopper på signal- behov for holdeplassopprop- vanskelig å finne stoppknappen
Generelt	<ul style="list-style-type: none">- språkproblemer i kommunikasjon med bussførerne- lite ruteinformasjon fra bussførerne- vanskelig å vite hvilken buss som kommer- ekstra vansker med snø og is

Studien viser at det ofte er vanskelig for synshemmede å orientere seg i forhold til holdeplasser. Dette gjelder spesielt når stedet er ukjent. Synshemmede opplever hindringer hvis punktene de orienterer seg etter blir skjult. Eksempler kan være fortauskanter som er skjult av busker, ledelinjer som dekkes av grus, at det står søppeldunker i vegen eller at snø og is danner hindringer eller endrer konturene. Et annet moment er at det er vanskelig å krysse vegen ved lyskryss uten lyd.



Bilde 3. Sjøppelbøtte i ledelinjene, Fredrikstad, foto Lerudsmoen

På holdeplasser er det et problem når det ikke finnes rutetabeller eller skriften på tabellene er for liten.



Bilde 4. Vanskelig å lese rutetabeller, Steinkjer foto, Lerudsmoen

Flere av deltakerne rapporterer også at mange eksisterende ledelinjer forvirrer mer enn de hjelper, fordi de inneholder for mye eller feil informasjon. Mangel på

tydelig merket holdeplass gjør det vanskelig å vite hvor en er, og dermed kan det også bli problematisk å få god ruteinformasjon fra 177. Et stort problem for synshemmede, som alle deltakerne i studien nevnte, er at bussene ikke stopper på samme sted hver gang. I mange tilfeller stopper flere busser etter hverandre på en og samme holdeplass, og den riktige bussen kan ha forlatt holdeplassen før man har fått informasjon om hvilken det er. Det er også et problem at bussjåførene ikke stopper ved ledelinjene; det vanskeliggjør på- og avstigning.

Synshemmede er i større grad enn andre avhengige av muntlig informasjon fra bussførerne. I busser uten automatisk opplesning av holdeplasser, er det vanskelig for synshemmede å vite hvor man skal gå av. Ofte er bussjåførene hjelpelige med å lese opp holdeplassene, eller gi beskjed om hvor man skal av, men noen av de synshemmede opplever å ikke alltid å få tilstrekkelig assistanse fra bussjåførene. Dette var i større grad et problem der funksjonshemmingen ikke syntes. For eksempel var sjåførene ofte ekstra hjelpelige hvis deltakerne hadde blindestokk eller rullestol, men ved flere anledninger kunne det virke som de ikke forsto problemet hvis for eksempel en synssvak deltaker spurte hvilken buss det var.

2.2.6 Hovedobservasjoner hørselshemmede

De hørselshemmede deltakerne etterlyser bedre akustikk i rom, teleslynge, og bedre lyd på høytalere, slik at de kan høre hva som blir sagt. Det finnes ofte skriftlig informasjon på holdeplassene, men de hørselshemmede har ikke mulighet til å få med seg nåtidsinformasjon om endringer, forsinkelser, etc.

3 Oppsummering / Konklusjon

Svarprosenten fra ombordundersøkelsen er svært varierende i de ulike byene, og kombinasjonen av passasjertall og svarprosent gjør at halvparten av svarene kommer fra Trondheim. Fordeling på kjønn tilsvarer i grove trekk den man har funnet i reisevaneundersøkelser, og antas derfor å være representativ. Det er en overvekt av unge blant respondentene, noe som også er i overensstemmelse med tidligere undersøkelser. Blant de oppgitte alternativene i undersøkelsen, var den mest utbredte vanskeligheten med å reise kollektivt tung bagasje eller barnevogn, noe som var oppgitt å være et problem for rundt 3,5 prosent av de reisende. Ellers var de vanligste problemene forsinkelser, manglende serviceinnstilling, trengsel og pris. Adgang til holdeplass ble av de fleste ikke oppfattet som problematisk, men blant dem som hadde problemer, var dette forbundet med avstand til holdeplass og snø og is. I Stavanger og Trondheim har mellom 40 og 50 prosent av de reisende opplevd en kvalitetsøkning siste år, mens dette gjaldt for en vesentlig andel av de reisende i de andre byene. De reisende var i svært liten grad kjent med planer om utbedringer på de aktuelle strekningene. De tiltak som de reisende regnet som viktigst var kort avstand til holdeplass, enkelt å kjøpe billett, god informasjon, samt sitteplass ombord. De tiltakene som blir vurdert minst viktig er sitteplass og leskur på holdeplass.

Følgestudien gir allerede etter førundersøkelsen en del nyttig informasjon. Et hovedproblem for funksjonshemmede brukere er tilgang på informasjon. Ellers er ofte problemet å finne ikke så mye i utformingen, som i hvordan systemet driftes og opprettholdes. For at universell utforming skal fungere i praksis, er man avhengig av at systemet holdes ryddig, at snø ryddes unna på riktig måte, og at førerne tar hensyn til funksjonshemmede brukere, og har kunnskap om hvilken assistanse de har behov for.

4 Referanser

[Denstadli](#), JM & [Gjerdåker](#), A: *Transportmiddelbruk og konkurranseflater i tre hovedkorridorer*. TØI-rapport [1147/2011](#)

Fearnley, N., S, Flügel, Killi, M., Leiren M.D., Nossun, Å., Skollerud, K., og Aarhaug, J. 2009: ”Kollektivtrafikanterens verdsetting av tiltak for universell utforming”, TØI-rapport 1039/2009.

Hammersly, M. and Atkinson, P 2007: *Ethnography. Principles in Practice*. Tatlor and Francis.

Nasjonal transportplan 2006-2015

Nasjonal transportplan 2010-2019.

http://www.regjeringen.no/nb/dep/bld/aktuelt/taler_artikler/ministeren/taler-og-artikler-av-barne--likestilling/2010/Funksjonshemmedes-Fellesorganisasjons-kongress.html?id=591633

Ruud, A., K.N. Kjørstad og Servoll, E. 2008. ”Tilskuddsordningen for bedre tilgjengelighet til kollektivtransport i kommunesektoren”, UrbanetAnalyse rapport 10/ 2008.

Vedlegg 1. Spørreskjema

Spørreskjema benyttet til ombordundersøkelsen i Fredrikstad, Kristiansand, Stavanger og Trondheim er like, og her merket 1, øverst på første side.

Spørreskjema benyttet til ombordundersøkelsen i Steinkjer er merket 5, mens skjemaet som ble benyttet i Harstad er merket 6.

Her er spørreskjemaene vedlagt i rekkefølgen 1, 5, 6.

Undersøkelse: Om det å reise kollektivt i 2011

Hjelp oss med å få bedre kunnskap om hvordan det er å reise kollektivt.

Noen opplysninger om deg selv:

Kjønn: <input type="checkbox"/> Kvinne <input type="checkbox"/> Mann	Hovedbeskjeftigelse: <input type="checkbox"/> Yrkesaktiv <input type="checkbox"/> Student/skoleelev <input type="checkbox"/> Ikke yrkesaktiv/student/skoleelev	Bostedskommune (skriv ned):
Alder: <input type="text"/> år		

Passer noen av disse beskrivelsene på deg? Skaper dette problemer for deg på reisen?

	Hvis ja, sett kryss	Hvis ja, sett kryss
Har med barnevogn eller stor/tung bagasje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nedsatt syn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nedsatt hørsel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nedsatt førighet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Astma og allergi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vansker med orientering	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vansker med å forstå rutetabeller, linjekart osv.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hvis det er noe annet som skaper problemer for deg på denne reisen, skriv det ned her:

Hvor fikk du dette skjemaet?

På holdeplass

Ombord på bussen

Hva er formålet med denne reisen?

Til/fra arbeid/skole

Til/fra innkjøp/service (post, frisør el.)

Til/fra fritidsaktivitet/besøk

Reise i arbeidet

Annet formål

Hvordan ville du gjennomført denne reisen for et år siden?

På samme måte som i dag

Med annen type kollektivtransport

Bil, som fører

Bil, som passasjer

Drosje

Sykkel

Til fots, mesteparten av strekningen

Annen måte (f.eks. MC)

Ville ikke foretatt denne reisen da

Vet ikke

Hvor ofte reiser du med følgende transportmidler på denne tiden av året?

	6-7 dager pr uke	4-5 dager pr uke	2-3 dager pr uke	Ukentlig	Månedlig	Sjeldnere	Aldri	Vet ikke
Kollektivtransport	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil, som fører	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil, som passasjer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Drosje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sykkel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Til fots, mesteparten av strekningen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andre (f.eks. MC, Fly)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Kjenner du til om det finnes planer om å iverksette tiltak på denne strekningen i løpet av det kommende året?

	Ja, kjenner til det	Nei, kjenner ikke til det	Vet ikke
Forbedring av holdeplasser	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nye og bedre busser	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flere avganger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vil slike tiltak gjøre det bedre for deg å reise kollektivt på denne strekningen?

	Ja, i svært stor grad	Ja, i nokså stor grad	Ja, litt	Nei	Vet ikke
Forbedring av holdeplasser	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nye og bedre busser	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flere avganger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vil slike tiltak bidra til at du velger (å fortsette) å reise kollektivt på denne strekningen?

	Ja, i svært stor grad	Ja, i nokså stor grad	Ja, litt	Nei	Vet ikke
Forbedring av holdeplasser	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nye og bedre busser	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flere avganger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hvor viktig er følgende for at du skal velge å reise med kollektivtransport?

	Helt avgjørende	Svært viktig	Nokså viktig	Litt viktig	Ikke viktig	Vet ikke
Kort avstand til holdeplass	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lett tilgjengelig holdeplass (f.eks. ingen høye kanter)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sitteplass og lehus på holdeplass	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
God informasjon ved holdeplass	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Enkelt å kjøpe billett	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Enkelt å komme på og av	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sitteplass ombord	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
God informasjon ombord	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Er det noe annet du vil fortelle oss kan du skrive det her:

Har du spørsmål til denne undersøkelsen kan du ta kontakt med prosjektleder, Jørgen Aarhaug, jaa@toi.no, tlf 2257 3845

Takk for hjelpen. Fortsatt god reise!

Hvor ofte reiste du med følgende transportmidler for 12 måneder siden? (på denne tiden av året)

	6-7 dager pr uke	4-5 dager pr uke	2-3 dager pr uke	Ukentlig	Månedlig	Sjeldnere	Aldri	Vet ikke
Kollektivtransport	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil, som fører	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil, som passasjer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Drosje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sykkel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Til fots, mesteparten av strekningen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andre (f.eks. MC, Fly)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hvor ofte reiser du med kollektivtransport med følgende reiseformål på denne tiden av året?

	6-7 dager pr uke	4-5 dager pr uke	2-3 dager pr uke	Ukentlig	Månedlig	Sjeldnere	Aldri	Vet ikke
Til/fra arbeid/skole	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Til/fra innkjøp/service (post, frisør el.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Til/fra fritidsaktivitet/besøk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reise i arbeidet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annet formål	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Opplever du at kvaliteten på kollektivtransporten på denne strekningen har økt det siste året? (Sett ett kryss!)

Ja Nei Vet ikke

→ Hvis ja, hva skyldes dette? (Gi stikkord!)

Opplever du problemer når du reiser kollektivt? (Sett ett kryss!)

Alltid Noen ganger Aldri Vet ikke

→ Hvis problemer, hva slags problemer? (Gi stikkord!)

Er det lett eller vanskelig å komme seg til holdeplassen? (Sett ett kryss!)

Vanskelig Litt vanskelig Lett Vet ikke

→ Hvis vanskelig, hva skyldes dette? (Sett ett eller flere kryss!)

- Risiko for å bli utsatt for en trafikkulykke
- Risiko for å bli utsatt for ubehagelige personer, tyveri, vold
- Kant/hindring mellom transportmiddel og holdeplass/plattform
- Mangler fortau, gangveg Snø og is
- Langt til holdeplass Annet, beskriv: _____

Undersøkelse: Om det å reise kollektivt i 2011

Hjelp oss med å få bedre kunnskap om hvordan det er å reise kollektivt.

Noen opplysninger om deg selv:

Kjønn: <input type="checkbox"/> Kvinne <input type="checkbox"/> Mann	Hovedbeskjeftigelse: <input type="checkbox"/> Yrkesaktiv <input type="checkbox"/> Student/skoleelev <input type="checkbox"/> Ikke yrkesaktiv/student/skoleelev	Bostedskommune (skriv ned):
Alder: <input type="text"/> år		

Passer noen av disse beskrivelsene på deg? Skaper dette problemer for deg på reisen?

	Hvis ja, sett kryss	Hvis ja, sett kryss
Har med barnevogn eller stor/tung bagasje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nedsatt syn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nedsatt hørsel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nedsatt førighet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Astma og allergi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vansker med orientering	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vansker med å forstå rutetabeller, linjekart osv.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hvis det er noe annet som skaper problemer for deg på denne reisen, kan du skrive det på siste side.

Hvilke(t) transportmiddel benytter du på denne reisen? (flere kryss mulig)

Tog
 Buss
 Annet (f.eks. bil, drosje, MC)

Hvor fikk du dette skjemaet?

På holdeplass
 Ombord på toget / bussen

Hva er formålet med denne reisen?

Til/fra arbeid/skole
 Til/fra innkjøp/service (post, frisør el.)
 Til/fra fritidsaktivitet/besøk
 Reise i arbeid
 Annet formål

Howdan ville du gjennomført denne reisen for et år siden?

På samme måte som i dag
 Med annen type kollektivtransport
 Bil, som fører
 Bil, som passasjer
 Drosje
 Sykkel
 Til fots, mesteparten av strekningen
 Fly
 Annen måte (f.eks. MC)
 Ville ikke foretatt denne reisen da
 Vet ikke

Hvor ofte reiser du med følgende transportmidler på denne tiden av året?

	6-7 dager pr uke	4-5 dager pr uke	2-3 dager pr uke	Ukentlig	Månedlig	Sjeldnere	Aldri	Vet ikke
Kollektivtransport	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil, som fører	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil, som passasjer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Drosje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sykkel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Til fots, mesteparten av strekningen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andre (f.eks. MC, Fly)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Kjenner du til om det finnes planer om å iverksette tiltak på denne strekningen i løpet av det kommende året?

	Ja, kjenner til det	Nei, kjenner ikke til det	Vet ikke
Forbedring av holdeplasser	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nye og bedre busser	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flere avganger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vil slike tiltak gjøre det bedre for deg å reise kollektivt på denne strekningen?

	Ja, i svært stor grad	Ja, i nokså stor grad	Ja, litt	Nei	Vet ikke
Forbedring av holdeplasser	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nye og bedre busser	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flere avganger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vil slike tiltak bidra til at du velger (å fortsette) å reise kollektivt på denne strekningen?

	Ja, i svært stor grad	Ja, i nokså stor grad	Ja, litt	Nei	Vet ikke
Forbedring av holdeplasser	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nye og bedre busser	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flere avganger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hvor viktig er følgende for at du skal velge å reise med kollektivtransport?

	Heilt avgjørende	Svært viktig	Nokså viktig	Litt viktig	Ikke viktig	Vet ikke
Kort avstand til holdeplass	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lett tilgjengelig holdeplass (f.eks. ingen høye kanter)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sitteplass og lehus på holdeplass	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
God informasjon ved holdeplass	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Enkelt å kjøpe billett	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Enkelt å komme på og av	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sitteplass ombord	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
God informasjon ombord	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Er det noe annet du vil fortelle oss kan du skrive det her:

Har du spørsmål til denne undersøkelsen kan du ta kontakt med prosjektleder, Jørgen Aarhaug, ja@toi.no, tlf 2257 3845

Takk for hjelpen. Fortsett god reise!

Hvor ofte reiste du med følgende transportmidler for 12 måneder siden? (på denne tiden av året)

	6-7 dager pr uke	4-5 dager pr uke	2-3 dager pr uke	Ukentlig	Månedlig	Sjeldnere	Aldri	Vet ikke
Kollektivtransport	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil, som fører	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil, som passasjer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Drosje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sykkel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Til fots, mesteparten av strekningen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andre (f.eks. MC, Fly)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hvor ofte reiser du med kollektivtransport med følgende reiseformål på denne tiden av året?

	6-7 dager pr uke	4-5 dager pr uke	2-3 dager pr uke	Ukentlig	Månedlig	Sjeldnere	Aldri	Vet ikke
Til/fra arbeid/skole	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Til/fra innkjøp/service (post, frisør el.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Til/fra fritidsaktivitet/besøk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reise i arbeid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annet formål	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Opplever du at kvaliteten på kollektivtransporten på denne strekningen har økt det siste året? (Sett ett kryss!)

Ja Nei Vet ikke

→ Hvis ja, hva skyldes dette? (Gi stikkord!)

Opplever du problemer når du reiser kollektivt? (Sett ett kryss!)

Alltid Noen ganger Aldri Vet ikke

→ Hvis problemer, hva slags problemer? (Gi stikkord!)

Er det lett eller vanskelig å komme seg til holdeplassen? (Sett ett kryss!)

Vanskelig Litt vanskelig Lett Vet ikke

→ Hvis vanskelig, hva skyldes dette? (Sett ett eller flere kryss!)

- Risiko for å bli utsatt for en trafikkulykke
- Risiko for å bli utsatt for ubehagelige personer, tyveri, vold
- Kant/hindring mellom transportmiddel og holdeplass/plattform
- Mangler fortau, gangveg Snø og is
- Langt til holdeplass Annet, beskriv: _____

Undersøkelse: Om det å reise kollektivt i 2011

Hjelp oss med å få bedre kunnskap om hvordan det er å reise kollektivt.

Noen opplysninger om deg selv:

Kjønn: <input type="checkbox"/> Kvinne <input type="checkbox"/> Mann	Hovedbeskjeftigelse: <input type="checkbox"/> Yrkesaktiv <input type="checkbox"/> Student/skoleelev <input type="checkbox"/> Ikke yrkesaktiv/student/skoleelev	Bostedskommune (skriv ned):
Alder: <input type="text"/> år		

Passer noen av disse beskrielsene på deg? Skaper dette problemer for deg på reisen?

	Hvis ja, sett kryss	Hvis ja, sett kryss
Har med barnevogn eller stor/tung bagasje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nedsatt syn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nedsatt hørsel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nedsatt førighet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Astma og allergi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vansker med orientering	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vansker med å forstå rutetabeller, linjekart osv.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hvis det er noe annet som skaper problemer for deg på denne reisen, kan du skrive det på siste side.

Hvilke(t) transportmiddel benytter du på denne reisen? (flere kryss mulig)

Båt
 Buss
 Annet

Hvor fikk du dette skjemaet?

På holdeplass
 Ombord på båten / bussen

Hva er formålet med denne reisen?

Til/fra arbeid/skole
 Til/fra innkjøp/service (post, frisør el.)
 Til/fra fritidsaktivitet/besøk
 Reise i arbeidet
 Annet formål

Hvor ofte reiser du med følgende transportmidler på denne tiden av året?

	6-7 dager pr uke	4-5 dager pr uke	2-3 dager pr uke	Ukentlig	Månedlig	Sjeldnere	Aldri	Vet ikke
Kollektivtransport	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil, som fører	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil, som passasjer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Drosje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sykkel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Til fots, mesteparten av strekningen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andre (f.eks. MC, Fly)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Kjenner du til om det finnes planer om å iverksette tiltak på denne strekningen i løpet av det kommende året?

	Ja, kjenner til det	Nei, kjenner ikke til det	Vet ikke
Forbedring av holdeplasser/ kaianlegg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nye og bedre båter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flere avganger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vil slike tiltak gjøre det bedre for deg å reise kollektivt på denne strekningen?

	Ja, i svært stor grad	Ja, i nokså stor grad	Ja, litt	Nei	Vet ikke
Forbedring av holdeplasser/ kaianlegg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nye og bedre båter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flere avganger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vil slike tiltak bidra til at du velger (å fortsette) å reise kollektivt på denne strekningen?

	Ja, i svært stor grad	Ja, i nokså stor grad	Ja, litt	Nei	Vet ikke
Forbedring av holdeplasser/ kaianlegg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nye og bedre båter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flere avganger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hvor viktig er følgende for at du skal velge å reise med kollektivtransport?

	Helt avgjørende	Svært viktig	Nokså viktig	Litt viktig	Ikke viktig	Vet ikke
Kort avstand til holdeplass	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lett tilgjengelig holdeplass (f.eks. ingen høye kanter)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sitteplass og lehus på holdeplass	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
God informasjon ved holdeplass	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Enkelt å kjøpe billett	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Enkelt å komme på og av	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sitteplass ombord	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
God informasjon ombord	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Er det noe annet du vil fortelle oss kan du skrive det her:

Har du spørsmål til denne undersøkelsen kan du ta kontakt med prosjektleder, Jørgen Aarhaug, ba@toi.no, tlf 2257 3845

Takk for hjelpen. Fortsatt god reise!

Hvor ofte reiste du med følgende transportmidler for 12 måneder siden? (på denne tiden av året)

	6-7 dager pr uke	4-5 dager pr uke	2-3 dager pr uke	Ukentlig	Månedlig	Sjeldnere	Aldri	Vet ikke
Kollektivtransport	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil, som fører	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil, som passasjer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Drosje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sykkel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Til fots, mesteparten av strekningen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andre (f.eks. MC, Fly)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hvor ofte reiser du med kollektivtransport med følgende reiseformål på denne tiden av året?

	6-7 dager pr uke	4-5 dager pr uke	2-3 dager pr uke	Ukentlig	Månedlig	Sjeldnere	Aldri	Vet ikke
Til/fra arbeid/skole	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Til/fra innkjøp/service (post, frisør el.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Til/fra fritidsaktivitet/besøk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reise i arbeidet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annet formål	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Opplever du at kvaliteten på kollektivtransporten på denne strekningen har økt det siste året? (Sett ett kryss!)

Ja Nei Vet ikke

→ Hvis ja, hva skyldes dette? (Gi stikkord!)

Opplever du problemer når du reiser kollektivt? (Sett ett kryss!)

Alltid Noen ganger Aldri Vet ikke

→ Hvis problemer, hva slags problemer? (Gi stikkord!)

Er det lett eller vanskelig å komme seg til holdeplassen? (Sett ett kryss!)

Vanskelig Litt vanskelig Lett Vet ikke

→ Hvis vanskelig, hva skyldes dette? (Sett ett eller flere kryss!)

- Risiko for å bli utsatt for en trafikkulykke
- Risiko for å bli utsatt for ubehagelige personer, tyveri, vold
- Kant/hindring mellom transportmiddel og holdeplass/plattform
- Mangler fortau, gangveg Snø og is
- Langt til holdeplass Annet, beskriv: _____

tøi



Transportøkonomisk institutt
Svarsending 2412
0091 Oslo

Vedlegg 2. Veileder for følgestudier

Veileder for følgestudier,

TØI-prosjekt 3640, Evaluering av tiltak finansiert gjennom tilskuddsordningen for bedre tilgjengelighet i kollektivtransporten i kommunesektoren

Følgestudien skal gi svar på de følgende spørsmålene:

- Hvilke problemer har personer med nedsatt funksjonsevne på gitte strekninger der det skal gjennomføres tiltak?
- Blir det endring i opplevde og faktiske barrierer på strekninger hvor det er blitt gjennomført tiltak?
- Er det endringer knyttet til opplevelsen av kvalitet på kollektivtransport etter gjennomføringen av tiltak?

Rent praktisk skal følgestudien gjennomføres i form av en for- og etterstudie, før og etter at tiltak er blitt gjennomført. Forstudien skal gjennomføres i løpet av våren 2011, og etterstudien i løpet av våren 2012. Hver studie skal bestå av ca. fem cases.

Studien gjennomføres ved at assistenten følger en person med nedsatt funksjonsevne (av den type som er relevant for det utbedrende tiltaket) på den aktuelle reisestrekningen, fra "dør-til-dør". Under reisen skal assistenten:

- Registrere alle typer oppgaven personen må foreta for å kunne gjennomføre hele reisen, og hvilke utfordringer de forskjellige oppgavene medfører
- Registrere hvilke behov som fremkommer i løpet av reisen.
- Intervjue personen om opplevelsen av de ulike oppgavene.
- Intervjue personen om forventninger til reisen, og om opplevelsen av hele reisen.

Prosessen skal gjennomføres med to til tre personer for hver av reisestrekningene.

Assistenten skal etter at studien er gjennomført renskrive resultatene i notatform.

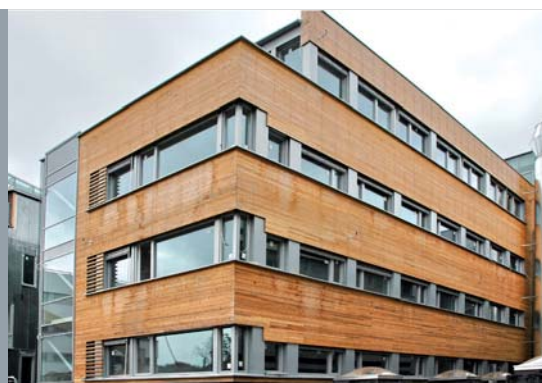
Assistenten skal også i forkant av studien ta kontakt med organisasjoner for personer med nedsatt funksjonsevne for å rekruttere relevante personer for gjennomføringen av studiene.

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gaustadalléen 21
NO 0349 Oslo

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

www.toi.no

**Transportøkonomisk institutt (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 trafikk sikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transporter 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.