

Nasjonal transportplan 2025-2036

Universell utforming

Ved behandlingen av Nasjonal transportplan (NTP) 2022–2033 fattet Stortinget følgende vedtak (vedtak nr. 1233, 15.06.2021): Stortinget ber regjeringen gjøre nødvendige endringer for å sikre at universell utforming av samferdselssektoren innarbeides som et overordnet mål i all transportplanlegging for å oppnå at Norge blir universelt utformet innen 2035.

Virksomhetene gis på denne bakgrunn i oppdrag å:

- Oppsummere hvordan arbeidet mot et mer universelt transportsystem i Norge fungerer og har fungert. Oppsummeringen bør gi en beskrivelse av status for arbeidet med universell utforming av infrastrukturen i ulike sektorer og delområder, hva som kjennetegner utviklingen og barrierer for utvikling.
- Foreslå hvordan arbeidet bør legges opp fremover, herunder omtale de ulike forvaltningsnivåene, samarbeidet på tvers og virksomhetenes koordinerende roller. Redegjørelsen skal knyttes opp mot Stortingets vedtak til NTP 2022–2033.

For øvrig ga Samferdselsdepartementet i 2021 Transportøkonomisk institutt (TØI) i oppdrag å utrede kunnskapsgrunnlaget og arbeidet med universell utforming av transportsystemet. Det er usikkert når endelig rapport vil foreligge.

Forord

Dette arbeidsdokumentet er en del av utredningsfasen som Avinor AS, Bane NOR SF, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier AS og Statens vegvesen har satt i gang på oppdrag fra Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet. Innholdet i dokumentet vil bli brukt videre i arbeidet med anbefalinger til departementene.

Dette arbeidsdokumentet er et samordnet forslag for universell utforming.

Anbefalingene i dette arbeidsdokumentet er basert på konkrete oppdrag på konkrete problemstillinger, og prosjektgruppen har ikke hatt som oppdrag å gjøre avveininger mot alle andre områder som kan kreve tiltak i Nasjonal transportplan. Prosjektgruppen har heller ikke tatt hensyn til prioriteringsoppdraget, som vil bli besvart i egne leveranser senest 31. mars 2023. Det er laget et samledokument som sammenfatter innholdet i utredningsrapportene. Er det avvik mellom omtale eller anbefalinger i denne utredningsrapporten og samledokumentet er det samledokumentet som gjelder som svar på oppdraget.

Prosjektgruppen har bestått av følgende medlemmer:

Liv Øvstedal – Statens vegvesen, leder
Gard Weibye – Avinor
Anne Camilla Maurud – Jernbanedirektoratet
Hege Narvåg – Bane NOR

Trondheim, 7.12.2022

Liv Øvstedal

Prosjektleder for prosjektgruppe universell utforming

Innholdsfortegnelse

1. Oppsummering og anbefalinger	4
2. Arbeid med universell utforming av transportsektoren	6
Utredningsoppdrag om universell utforming i transportsektoren.....	6
2.1 Rammer og utgangspunkt.....	7
3. Universell utforming for luftfarten	9
4. Universell utforming for jernbane	12
5. Universell utforming for veitransporten	19
6. Kilder	34

Universell utforming av transportsektoren

1. Oppsummering og anbefalinger

Transportsektoren innen luftfart, bane- og veitransport har mange aktører. Arbeid med universell utforming har pågått over mange år. Infrastrukturen forbedres gjennom nybygging og generelle fornyingstiltak, samtidig som nye transportmidler og informasjonsløsninger bidrar til å bedre reisekjedene. Dette inkluderer prosjekter i byvekstavtaler og bypakker, der mange har nytte av tiltakene og aktørenes arbeid koordineres.

Tiltak for universell utforming av eksisterende infrastruktur gjennomføres iht. årlige budsjetter med vesentlig mindre bevilgninger. Avinor har kartlagt status ved lufthavnene og innarbeidet tiltak i Avinors langtidsplaner (for 5 år) for reinvesteringer. Avinor er et aksjeselskap der store deler av inntektene kommer fra kommersielle inntekter. Inntektsbortfall som følge av pandemi-tiltak har gitt nedprioritering av tiltak for fysisk tilrettelegging noen år, og et mer utfordrende bilde i årene fremover. For jernbane er tiltak inkludert i effektpakker utarbeidet av Jernbanedirektoratet, der Bane NOR prioriterer rekkefølgen i tiltakene. Effektpakken *Mindre investeringstiltak jernbanen* (E13) har betydning for universell utforming. Statens vegvesen gjennomfører tiltak på riks- og europaveier iht. årlige budsjetter som del av mindre investeringstiltak i gjennomføringsplanen (som rulleres hvert fjerde år).

Status for stoppesteder (infrastruktur): En stor andel av vel 58 000 stoppesteder for kollektivtransport er holdeplasser for buss, der det anslås at 10-15 prosent av holdeplassene oppfyller dagens veiledning for universell utforming, på statlige, fylkeskommunale og kommunale veier. Av totalt 335 er 44 togstasjoner (13 prosent) klassifisert som universelt utformede (nov. 2022). 15,7 prosent av på- og avstigninger skjer fra en universelt utformet togstasjon. 93 togstasjoner er klassifisert som tilgjengelige. Det er gjennomført tiltak ved 20 lufthavner, 11 av disse i 2022. Videre gjennomføres et skilt- og merkeprosjekt for bedre orientering på enkelte lufthavner i 2023–2024. De fire største lufthavnene jobber kontinuerlig med universell utforming og er på et godt nivå, og disse har til sammen størstedelen av antall reisende.

Behovsvurdering: Gapet mellom status og fullgod standard for stoppesteder indikerer behovet for kartlegging, tiltaksplanlegging og oppgraderinger for stoppesteder og knutepunkt, transportmidler, vei- og gatenett med gatemøbler, utstyr, kryssingssteder, parkeringsplasser, ladestasjoner, rasteplasser osv., i tillegg til billettsystemer og informasjon. Det er behov for systematisk samarbeid og forskning, innovasjon og utvikling (FoUI) for å oppnå gode på- og avstigningsløsninger mellom stoppested og transportmiddel.

En utfordring med nye og digitale mobilitetsløsninger vil være å sikre at alle befolkningsgrupper får reelle reisemuligheter. For å sikre et kvalitativt godt tilbud for alle, kan det legges føringer for å innarbeide systematisk brukermedvirkning og prinsipper for universell utforming i prosessene ved teknisk innovasjon og personalisering. Teknologitrender som nullutslipp, autonome kjøretøy og kunstig intelligens (KI) forventes å endre transporttilbudet med økt delemobilitet, individtilpassede løsninger og nye transportmidler, som øker behovet for samhandling innen informasjonsdeling, billettløsninger og assistansetjeneste som tar hensyn til overgang fra en transportløsning til en annen.

For mer sømløse reiser er det behov for å opprettholde og videreutvikle billettsamarbeid, samordne informasjons- og skiltsystemer og digitale løsninger slik at disse gir intuitiv og enhetlig informasjon som bistår de reisende på en mer effektiv måte, på tvers av aktører og transportmidler.

For å følge opp dette, vil det være behov for å tydeliggjøre ønsket retning fra myndighetenes side med påfølgende ressurstilgang. Ambisjonsnivået avklares. Eksempelvis kan det for jernbane være mulig å oppnå at 60 prosent av alle på- og avstigninger skjer på stasjoner med universell utforming innen

2033, avhengig av finansiering. Det kan imidlertid være krevende å prioritere tiltak for de øvrige 40 prosent på- og avstigninger basert på kost/nytte vurdering.

Barrierer for utvikling: Bevisstheten om overordnede samfunns mål og ønsket utvikling varierer. Det mangler en felles forståelse av hva universell utforming bidrar til og formålet med å inkludere universell utforming i alt vi gjør. Oppmerksomheten kan bli rettet mot ressursbruk på enkeltoppgaver mer enn på samfunnsoppdraget, der lønnsomhet og kundeperspektiv ikke sees i en større sammenheng. Det er behov for økt oppmerksomhet fra ledernivå og generell kompetanseheving om universell utforming i samfunnet.

Skal mange aktører bidra til mer universelt utformede reisekjeder må arbeidet gis en overordnet retning, oppmerksomhet og følges over tid. Ved å prioritere universell utforming og oppgaver innen universell utforming kan arbeidet gis en mer tydelig retning, til tross for mange aktører med ulike mål, planer, prioriteringer og budsjett som gjør samordning i tid og rom krevende. Ved å konsentrere innsatsen kan det være lettere å synliggjøre resultater og felles case kan være arenaer for samarbeidsmodeller.

Lave økonomiske rammer vil være barriere for å nå målet om et universelt utformet transportsystem innen 2035. Kvalitetene som oppnås vektlegges lite i forhold til andre samfunnsverdier i samfunnsøkonomiske beregninger. Oppgraderinger er kostnadskrevenne løsninger som må tilpasses for hvert sted og transportmiddel. Skreddersøm vil være kostbart og noen tiltak vil ikke bli prioritert med grunnlag i nytte- og kostnadsvurderinger, som arealkrevenne løsninger i byer eller tiltak med lite trafikkgrunnlag.

Flere lovverk, og ulik tolkning av disse, er utfordrende og kan føre til at krav om universell utforming ikke følges. Prosjekter kan avgrenses av budsjettmessige hensyn slik krav til universell utforming ikke utløses.

Sømløse reiser med mest mulig friksjonsfri reise fra dør til dør krever samarbeid på tvers av forvaltningsnivåer og involvering av kollektivselskaper og fylkeskommuner. En reisekjede inneholder mange avgrensede systemer og kontrakter med leverandører, og den enkelte aktør har begrensede virkemidler for å påvirke hele reisekjeden.

Anbefalinger for perioden 2025-2036

Tydelig overordnet retning som bidrar til å samordne mange aktører. Tydelig prioritering av universell utforming, men også innenfor universell utforming: Hva er det konkret som skal oppnås? Eksempelvis konkret samarbeid på kollektivknutepunkter. At fylkeskommuner og kollektivselskaper ikke deltar i utarbeidelsen av dette dokumentet, gjør det krevende å komme med gode anbefalinger for NTP-perioden.

- Ambisjonsnivå må følges opp med bevilgninger (tiltak og personressurser).
- Fortsatt prioritere strekninger med flest reisende. Dette innebærer store knutepunkt, sentrumsnære anlegg osv. som krever ressurser.
- Videreutvikle regelverk og veiledere, inkludere EU-krav og avklare ansvarsforhold og hva som gjelder hvor.

Innovasjon iht. bærekraftsmålene – ingen skal utelates. Bidra til at inkludering inngår i alle ledd i innovasjonsprosesser via testing og utprøving til forretningsmodeller og drift. Det er behov for FoUI for av- og påstigningsløsninger.

Satse mer på oppgradering, drift og vedlikehold. Bedre sikkerheten for reisende med tiltak som kontraster, markeringer, belysning, undergang/overgangsbro som erstatter planoverganger og bedre sikkerhet for gående og syklende i byer og tettsteder. Fortsette å utvikle kundekonsepser/leveranser etter kundens behov. Utvikle felles piktogrammer og skiltkonsept for fysiske og digitale flater.

Samordning: Jernbanedirektoratet koordinerer arbeidet med universell utforming gjennom avtaler med aktørene i sektoren. Avinor har i tillegg til avtaler gjensidig samarbeid om løsninger på hver lufthavn. Med sektoransvaret kan Statens vegvesen ta initiativ til dialog, informasjonsutveksling og kunnskapsformidling innen kollektivtransport. Det er utfordrende å oppnå samordning mellom aktører og forvaltningsnivåene kommune, fylkeskommune og stat. Byvekstavtalene er en arena for samordning. Både prioritering og koordinering krever ressurser i transportvirksomhetene og hos andre, og samordning gjelder tiltak innen mange fagområder. ambisiøst

Det bør settes tydelige og krevende, men realistiske mål for NTP-perioden. Ambisjonen mot et universelt utformet Norge innen 2035 er krevende. Både i gatenettet og i kollektivtrafikken for øvrig er det behov for en betydelig oppgradering og tilrettelegging av holdeplasser/stasjonsområder, tilkomster og transportmidler. Gjenstående tiltak i byer kan være kostbare og arealkrevende, som kan skape konflikter.

- Et mulig virkemiddel er å utarbeide en tiltaksplan i samarbeid mellom kollektivaktører, fylkeskommuner, kommuner, næringsliv og frivillighet (med tiltaksplan for trafikksikkerhet som mal). Et slikt arbeid krever langsiktighet med et visst nivå av ressurser og innsats.
- Forskning kan gi nye perspektiver. Et forskningsprogram kan belyse prosesser og implementering, trafikanten og de fysiske omgivelsene.

2. Arbeid med universell utforming av transportsektoren

Utredningsoppdrag om universell utforming i transportsektoren

Verdigrunnet for universell utforming er å legge til rette for at alle skal ha like muligheter for deltakelse i samfunnet, personlig utvikling og livsutfoldelse. Et samfunn der alle kan delta er et grunnleggende prinsipp i bærekraftsmålene.

Samferdselsdepartementet ga 6. september 2022 et utredningsoppdrag for NTP 2025–2036 til transportvirksomhetene, der universell utforming er ett deltema, med hensikt:

- Å framskaffe kunnskap om utviklingstrekk og trender og hvordan de kan påvirke transportetterspørselen.
- Å svare på utfordringer og behov som bør løses og hva det er viktigst å gjøre noe med.
- Å utarbeide et faglig grunnlag for senere å kunne tilrå prioriteringer som svarer på de største utfordringene, bidrar til å nå målene for NTP, og har høyest mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

En tilstandsanalyse (Bufdir 2020) fastslår at det er langt igjen til kollektivtransporttilbudet er universelt utformet, i tillegg til utfordringer med å komme seg til stoppestedene. Både graden av universell utforming og hvor godt dette er kartlagt varierer mellom ulike deler av samferdselssektoren (Bufdir 2020, i Proba 2022), men det anslås at 10 til 50 prosent av infrastrukturen – som stasjoner, holdeplasser, flyplasser og ferjer/skip – er universelt utformet.

Universell utforming blir i noen sammenhenger omtalt som en samfunnsflope (engelsk: wicked issue), forklart som en utfordring som ikke lar seg løse ved å fortsette å gjøre mer av det man allerede gjør. Det er ulike oppfatninger i samfunnet, der noen oppfatter universell utforming som fordyrende og løsninger for få, mens andre vektlegger universell utforming som en samfunns kvalitet med bedre løsninger for alle.

Transportvirksomhetene har tidligere omtalt status og anbefalinger for videre arbeid for universell utforming, bl.a. om [Universell utforming](#) som grunnlag for Nasjonal transportplan 2014–2023, og om [Gående og universell utforming](#) som grunnlag for Nasjonal transportplan i 2018–2029.

2.1 Rammer og utgangspunkt

Trafikantens opplevelse av situasjonen

Barne-, ungdoms- og familiedirektoratet utarbeidet en tilstandsanalyse i 2019 om universell utforming på ulike samfunnsområder (Bufdir 2020). Den viser at personer med nedsatt funksjonsevne har større transportutfordringer og opplever flere barrierer enn andre. Transportbarrierer hindrer deltakelse i aktiviteter. Det er også vanskelig å gjennomføre spontane reiser og de kan oppleve avhengighet av andre. Transportutfordringene påvirker hverdagslivet (Nordbakk og Skollerud 2016) og mulighetene til å gjennomføre studier, søke jobb og være i jobb (Bjerkan m.fl. 2015).

Mange opplever barrierer ved bruk av kollektivtransport, samtidig har noen grupper få alternative reisemåter. Personer med nedsatt synsevne, ADHD eller utviklingshemming reiser oftere med kollektivtransport enn gjennomsnittet i befolkningen. Hørselshemmede benytter kollektivtransport på samme nivå som gjennomsnittet. Personer med nedsatt bevegelsesevne reiser sjeldnest kollektivt og oppgir problemer med av- og påstigning og reise med kollektive transportmidler (buss 67 prosent, trikk 62 prosent, t-bane 58 prosent, tog 58 prosent) (Nordbakke & Skollerud 2016). I snitt svarer 10 prosent av befolkningen at de aldri reiser kollektivt. Blant personer med nedsatt bevegelsesevne gjelder dette 30 prosent og blant utviklingshemmede reiser 20 prosent aldri kollektivt (Sentio Research 2017). Proba samfunnsutvikling (2019) oppsummerer at personer med funksjonsnedsettelse opplever problemer med å manøvrere i byrom på grunn av midlertidige hindringer, og at ikke bare utformingen, men også drift og vedlikeholdstiltak som snømåking og fjerning av midlertidige hindringer (skilt, utemøbler mv.) er viktig. En kvalitativ studie (Nielsen & Skollerud 2018) peker på at flere forhold gjør det utfordrende for personer med nedsatt funksjonsevne å reise kollektivt: Trengsel, mangel på informasjon, ventetid - særlig ved transportbytter, begrenset kollektivtilbud i spredtbygde strøk, manglende forståelse fra personell, og økonomi.

Mål og prioriteringer i Nasjonal transportplan

Regjeringen og Stortinget setter nasjonale mål og prioriterer innsatsområder for transportpolitikken. Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan blir vedtatt av Stortinget og planen revideres hvert fjerde år.

Sektordelt regelverk og avklaring av ansvarsforhold

Regelverket er sektordelt og ansvaret for helheten er ikke alltid avklart. Det kan være vanskelig å avklare ansvaret når det oppstår brudd i reisekjeden mellom ulike aktørers ansvarsområder¹.

Fora for dialog og samarbeid

Brukerorganisasjonene deltar i Kontaktforum for universell utforming i Samferdselsdepartementet. Transportvirksomhetene blir invitert og bidrar på de sakene som omhandler sine ansvarsområder.

Det er i tillegg brukermedvirkningsgrupper for universell utforming for jernbane-, luftfarts- og vei- og sjøfartssektoren. De arbeider ut fra mandat fra Samferdselsdepartementet datert 10.5.2006, om å bidra til:

- *Sterkere fokus på universell utforming* og tilgjengelighet innen vei-, bane- og luftfartssektoren.
- *Gjensidig informasjonsutveksling* mellom aktørene i hver gruppe og mellom de tre brukermidvirkningsforaene.

¹ Sektordelt regelverk og brudd i reisekjeden er ikke avgrenset til veitransport. Brudd i reisekjeden kan gjelde fysisk infrastruktur og tjenester som reiseinformasjon og assistanse, se f.eks. Rambøll (2019): *Innstegsprosjektet Buss i Trondheim*. Rapport til Trondheim kommune.

- Utvikling og *gjensidig oppdatering av kunnskap* innen fagområdet universell utforming og tilgjengelighet, som skal danne grunnlag for realistiske løsningsforslag for ulike typer tilgjengelighetstiltak innen sektorene.

Toggruppa ledes av Jernbanedirektoratet. Deltakere er representanter fra Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon (FFO), Norges Handikapforbund, Norges Blindforbund, Hørselshemmedes landsforbund, Bane NOR, Entur, Norske tog, togselskapene, Ruter, Bufdir og Samferdselsdepartementet.

I flygruppa ledet av Avinor er det deltagere fra Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon (FFO), Norges Handikapforbund, Norges Blindforbund, Hørselshemmedes landsforbund samt representanter fra Widerøe og Widerøe Ground Handling (WGH), SAS og Flyr. Videre deltar en representant fra Luftfartstilsynet. Her løftes utfordringer for reisende, særlig innen assistansetjeneste og øvrig samhandling mellom ulike tjenesteytere.

I vei- og sjøgruppa deltar Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon (FFO), Norges Handikapforbund, Norges Blindforbund, Hørselshemmedes landsforbund, Ruter, Viken fylkeskommune, Viken Kollektivterminaler FKF, Kollektivtrafikkforeningen, Kommunesektorens interesseorganisasjon (KS), NHO Transport, NHO Sjøfart, Sjøfartsdirektoratet og Bufdir, med Statens vegvesen som sekretariat.

Transportvirksomhetene har egne møter dialog ved forberedelser til Nasjonal transportplan og oppfølging av regjeringens handlingsplan for universell utforming.

Transportetatene og Bane NOR deltar i og bidrar til [Nettverk for universell utforming i kollektivtransport](#), som administreres av Bufdir. Bufdir har en koordinerende og sektorovergripende rolle innen universell utforming.

I tillegg administrerer KS et [kommunenettverk for universell utforming](#), som støtter opp om universell utforming i reisekjeden.

3. Universell utforming for luftfarten

Organisering av universell utforming

Organiseringen innen Avinor består av sentrale koordinerende funksjoner som rettleder og støtter lokalt fagansvarlige ved hver lufthavn. Sentral funksjon er også kontaktpunkt i forhold til myndighetskontakt og samarbeid med andre etater.

Avinor forholder seg til lover og forskrifter innen universell utforming, men har også en egen Avinor standard for bygg der universell utforming har sin plass. Denne danner retningslinjer for utforming av tiltak, men også som premiss i nye byggeprosjekter.

Arbeid med universell utforming i Avinor har pågått over mange år, men ble tatt et steg videre da universell utforming ble kartlagt ved alle lufthavner. Tiltak som følger av denne kartleggingen blir utført år for år, og blir beskrevet, budsjettert og gjennomført iht. utarbeidede planer. Avinor utarbeider langtidsplaner (for fem år om gangen) for reinvesteringer, der tiltak innen universell utforming blir prioritert, planlagt og budsjettert sammen med andre byggefaglige tiltak. Dette er et virkningsfullt verktøy for å oppnå bedre fysiske omgivelser ved lufthavnene. Pga. de økonomiske følgene av pandemien vil det også være nødvendig å følge opp tiltak på denne måten i neste NTP-periode, særlig innen informasjonsløsninger.

Avinor er et aksjeselskap der store deler av inntektssiden kommer fra kommersielle inntekter. I perioden med pandemi har inntektsbortfallet vært betydelig. Det betyr at det i denne perioden har måttet bli en betydelig nedprioritering av en del tiltak innen fysisk tilrettelegging, men det vil også gi et mer utfordrende bilde i årene fremover.

Det vil også kunne være situasjonen for samarbeidspartnere, som flyselskaper og handlingselskaper, og andre aktører, som Avinor leverer sine tjenester sammen med for å gi et godt tilbud til de reisende.

Deltagelse i fora

I tillegg til at Samferdselsdepartementet som eier er en naturlig sparringspartner, så skjer også rapportering til Luftfartstilsynet som er myndighet for forskriften som gjelder lufthavner og universell utforming. Andre fora er samarbeid for NTP, kontaktforum for universell utforming i transportsektoren som Samferdselsdepartementet leder, flygruppa, Nettverk for kollektivtransport ledet av Bufdir, samt ulike fora med brukergrupper i større byggeprosjekter.

Som en del av utforming av hensiktsmessige løsninger er brukergrupper involvert, særlig ved større lufthavner der byggeprosjekter blir gjennomført. For å oppnå en bedre utvikling av tjenester for de reisende, vil det framover bli enda viktigere å forstå sammenhenger i reisekjeder og tilbud. Mange av utfordringene og mulighetene framover vil dreie seg om digital forståelse og innhenting av digital informasjon fra ulike aktører. De reisende vil forvente en større grad av sømløshet i reisetilbudet, der tjenester for spesielle behov i større grad lar seg bestille og bekrefte i forkant av reisen. Avinor ser på slike muligheter, men det vil kreve ressurser å gå inn på informasjonsdeling der flere aktører er involvert.

Status: Infrastruktur, transportmidler, billettering, informasjon, assistansetjeneste, drift og vedlikehold

Alle lufthavnene er kartlagt. Lufthavner er komplekse, med behov for ulike type tiltak for å bedre universell utforming, og tiltak som reduserer fare for personskade prioriteres.

I 2022 ble det gjort tiltak ved 11 lokale og regionale lufthavner i tråd med planer for å gjennomføre tiltak ved alle lufthavner innen 2025, og det er allerede utført tiltak på ca. 20 lufthavner. Videre i 2023 og 2024 vil det gjennomføres et skilt- og merke-prosjekt som vil bedre veivisning og orientering i

terminalbygg der det er et behov for tiltak. De fire største lufthavnene jobber kontinuerlig med universell utforming og er på et godt nivå, og disse har til sammen størstedelen av antall reisende.

Infrastrukturen til Avinor er i stor grad fra 1970- og 1980-tallet og dette gir to klare utfordringer. Den ene er at forskriftene og fokus på universell utforming var annerledes den gang, den andre er at lufthavnene ofte er bygget ut for en langt lavere mengde passasjerer. Dette gjør at lufthavnene har kontinuerlig behov for vedlikehold og endringer av både publikumsarealer og driftsfunksjoner.

Aktørene i luftfarten endrer seg, det blir flere konkurrerende parter, samt at lovgivning nå i større grad enn før nærmer seg regelverket i EU.

Avinor søker å gå over til automatiserte løsninger, der innsjekk gjøres via mobiltelefon eller innsjekkingsautomater. Bagasjen avleveres ofte ved «bagdrop», og ikke ved manuelt bemannede skranke. Dette øker kravene til at brukerne (passasjerene) har god digital forståelse, og en ser en utvikling der yngre brukere forventer slike løsninger i større grad.

Assistansetjenesten tilbys som bestillingstjeneste i forkant av reisen, og for at denne skal kunne fungere tilfredsstillende, så må informasjonsutvekslingen med passasjerer være god nok til å kunne tilby riktig tjeneste.

Behovsvurdering

Tilbakemelding fra brukere/passasjerer og samarbeidsparter er at man ønsker å se samlet på passasjerprosessen fra landside (ankomst til terminal), veien gjennom terminalen, og ut på flysiden (ombordstigningsløsninger). Avinor jobber nå i større grad enn før med å se på slike prosesser, men det er krevende og involverer mange aktører.

Som en del av dette vil det i perioden som kommer i økende grad være behov for digitale løsninger som bistår de reisende mer effektivt enn i dag, og som fanger opp behov på tvers av transportvirksomheter. Dette vil kreve betydelige ressurser og vil kunne være utfordrende. For å følge opp dette, vil det være behov for å tydeliggjøre ønsket retning fra myndighetenes side med påfølgende ressurstilgang.

Avinor erfarer at lufttransporten vil være i stor utvikling fremover, særlig teknologisk, i neste NTP-periode. Det er et klart mål for Avinor å bidra til at klimautslipp reduseres betydelig, og Avinor samarbeider om, og legger til rette for, løsninger som kan innebære bruk av elektriske fly og droner. Trolig vil elfly og droner gå over i en bredere fase av utviklingen, der også regelverk og luftrom berøres. Utvikling av regelverk for slike luftfartøy vil ha betydning for hvordan avgang og ankomst reguleres, og dermed også ha stor betydning for hvordan reisende beveger seg ved en lufthavn. Passasjerstrømmen vil kunne gå som for konvensjonelle fly, men for droner vil også en enklere løsning fra landside til ombordstigning være mulig.

Flere muligheter for transportformer vil også øke behovet for samhandling innen informasjonsdeling, billettløsninger og assistansetjeneste som tar hensyn til overgang fra en transportløsning til en annen.

Barrierer for utvikling

Avinor erfarer at det er flere hindre for fremtidig utvikling:

- Ressurstilgang: Det er betydelige midler som skal til for å gjennomføre en helhetlig oppgradering av eldre bygningsmasse som terminalene til Avinor består av. Det er etter pandemien begrenset ressurstilgang.
- Videre utvikling betinger en større grad av å få til løsninger på tvers av transportvirksomheter og aktører innen luftfart. Dette er utfordrende pga. barrierer som informasjonstilgang og -utveksling, myndighets-/ansvarsområder og kontraktmessige forhold.
- Dersom barrierer skal overvinnes så bør det fra myndighetshold pekes på spesifikke områder som skal utvikles og det må organiseres samarbeidsforum med tilhørende myndighet og ressurstilgang.

Slike pilotprosjekter vil kunne danne grunnlag for videre utvikling av felles løsninger på tvers av transportvirksomheter og aktører.

4. Universell utforming for jernbane

Organisering og ansvar

Fordeling av ansvar innen dagens jernbanesektor kan oppsummeres slik:

- **Samferdselsdepartementet** har, innenfor rammer fastsatt av Stortinget i lover og andre vedtak, hovedansvaret for å sette de langsiktige målene og den strategiske retningen, samt fastsette rammevilkår og overordnede forskrifter.
- **Jernbanedirektoratet** har som fagorgan et nasjonalt koordineringsansvar og faglig ansvar for å samordne jernbanesektoren. Jernbanedirektoratet skal inngå avtaler som sikrer at helheten og sammenhengene i et velfungerende jernbanesystem blir ivaretatt. Direktoratet kjøper infrastruktur tjenester fra Bane NOR, persontogtjenester fra togselskapene og reiseinformasjons- og billetteringstjenester fra Entur.
- **Statens jernbanetilsyn** er sikkerhetsmyndighet, lisensutstedende myndighet og markedsovervåkingsorgan for jernbanen, og fører tilsyn med at jernbanevirksomhetene oppfyller sine forpliktelser etter jernbanelovgivningen.
- **Statsforetaket Bane NOR** er infrastrukturforvalter for det nasjonale jernbanenettet, og har med det ansvaret for drift, trafikkstyring, vedlikehold og utbygging av jernbanen og forvaltning av all jernbaneeiendom.
- **Vy, Flytoget, Go Ahead Nordic, SJ Norge, CargoNet, Green Cargo og andre operatører kjører person- og godstog på jernbanen.**
- Statseide **Entur AS** har ansvaret for grunnleggende digitale tjenester for all kollektivtrafikk i hele Norge. Entur selger togbilletter og tilbyr reiseplanlegger og felles billetteringsløsninger for kollektivtransportsektoren.
- Statseide **Norske tog AS** har ansvaret for statens persontogmateriell. Dette leies ut til togselskaper som kjører på oppdrag fra staten.
- I tillegg er det flere selskaper som utfører vedlikehold og fornyelse på jernbanenettet på oppdrag for Bane NOR. Statseide Spordrift AS og Baneservice AS er to slike selskaper.
- Tilsvarende er det flere selskaper som vedlikeholder togsettene etter avtale med togselskapene. Statseide Mantena AS er et slikt selskap.

Koordinerende rolle

Jernbanedirektoratet skal sørge for at jernbanesektoren drives mest mulig effektivt, sikkert og miljøvennlig til beste for de reisende, godstransporten og samfunnet.

Jernbanedirektoratet inngår ulike avtaler med aktørene i sektoren for å forvalte den koordinerende rollen.

Med Norske tog inngår Jernbanedirektoratet en samhandlingsavtale og med Entur inngås det en avtale for å sørge for god koordinering av togbilletter og reiseinformasjon. Avtalen inngås årlig og regulerer Enturs leveranser av fellesfunksjoner knyttet til reiseplanlegging, samt funksjoner innen salg og distribusjon av billetter. Jernbanedirektoratet fremforhandler rute, pris og billettsamarbeid med fylkeskommunale kollektivselskaper der det er relevant. Disse avtalene legger grunnlag for sømløse billetter på tvers av det statlige togtilbudet og det regionale kollektivtilbudet.

Jernbanedirektoratet inngår også avtaler med togoperatører om drift av togtilbudet, hvor overordnet målsetning er å bidra til flere og mer fornøyde kunder gjennom et attraktivt kundetilbud, kostnadseffektiv drift, samt et bevisst og målrettet samarbeid med andre aktører i jernbane- og kollektivsektoren. Trafikkavtalene legger til grunn at togoperatørene skal tilby god kundeservice for å oppnå mål om mer fornøyde kunder og at flere reisende velger toget. Togoperatøren skal bidra til økt

kollektivandel, ved blant annet å tilby et stabilt og forutsigbart togtilbud. Togtilbudet skal være tilrettelagt så flest mulig kan benytte togtilbudet på en ordinær og likeverdig måte.

Samarbeidet mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR reguleres gjennom en hovedavtale og en avtale om ny og endret infrastruktur, som igjen deles inn i ulike effektpakker. Den effektpakken som omhandler universell utforming står beskrevet under Hva gjøres, og hva er status.

Ressurser og kompetanse

Bane NOR har to dedikerte personer med ansvar for universell utforming. Seniorrådgiver i universell utforming i Bane NOR kvalitetssikrer prosjekter. Fagsjef stasjonsprosjekter i Bane NOR sikrer samordning mellom divisjoner i Bane NOR. Videre har prosjektledere ansvar for å sikre at lovverk følges og regionledere og driftssjefer for stasjoner har ansvar for at drift og vedlikeholdstiltak er i samsvar med lovverk og Bane NORs interne krav.

Jernbanedirektoratet har to dedikerte personer som har vært ansvarlig for universell utforming siden Jernbanedirektoratet ble opprettet. Jernbanedirektoratet har gjennomført en omorganisering av virksomheten og ansvaret for universell utforming er lagt i avdelingen Sektorsamordning, som består av to seksjoner, Faglig koordinering og Sømløs mobilitet. Utredninger og annet arbeide som utføres av eller på vegne av Jernbanedirektoratet skal følge kravene om universell utforming der dette er aktuelt.

Hva gjøres, og hva er status?

Status universelt utformede og tilgjengelige stasjoner:

Bane NOR har ansvar for 335 stasjoner hvor det er av- og påstigning for togpassasjerer. Per 18.11.2022 er 44 stasjoner klassifisert som universelt utformede, 93 stasjoner er klassifisert som tilgjengelige. 15,7 prosent av- og påstigninger skjer fra en universelt utformet stasjon. Alle stasjonene har universelt utformet informasjonssystem.

Avtaleorganisering - effektpakker

Jernbanedirektoratet har ansvaret for å foreslå en langsiktig utvikling av transporttilbudet på jernbanen i Norge. I dette inngår utvikling av infrastruktur, persontogmateriell, kompetanse og andre innsatsfaktorer som er nødvendig for å produsere et togtilbud. Nye investeringer innenfor jernbanesektoren effektueres gjennom effektpakker utarbeidet av Jernbanedirektoratet.

Infrastrukturtiltakene som følger av effektpakkene reguleres av lovverket som utløser krav om universell utforming. Bane NOR har frihet, og plikt, til å beslutte rekkefølge på prosjektene/tiltakene, hvilket tidspunkt de starter planlegging, og når de enkelte prosjekter skal ferdigstilles, så fremt avtalt tidspunkt for ibruktakelse for hele effektpakken overholdes.

Bane NOR har det helhetlige og koordinerende ansvaret mellom de ulike effektpakkene. De har også ansvar for at den nye infrastrukturen som bygges ikke skal være til hinder eller vesentlig fordyrende for realisering av fremtidig togtilbud.

Det er en effektpakke som er viktige med tanke på universell utforming, effektpakke E13 Mindre investeringstiltak jernbanen, hvor stasjoner og knutepunkter er ett av fem områder som dekkes av denne pakken.

Effektpakke E13 Mindre investeringstiltak jernbanen

Denne effektpakken omfatter prioritering, planlegging, prosjektering og gjennomføring av porteføljer av tiltak innenfor områdene som inngår i «Mindre investeringstiltak jernbanen». Ett av de fem områdene er stasjoner og knutepunkter.

I NTP 2022–2033 (kap. 10.8.5) heter det om dette området: «Tiltakene skal bidra til enklere reisehverdag gjennom utvikling av velfungerende og effektive stasjoner og knutepunkt. Tiltakene rettes mot økt kapasitet der det er mange av- og påstigninger og tiltak som bedrer sikkerhet,

tilgjengelighet og informasjon på stasjonene. Universell utforming krever at både stasjonens fysiske utforming og stasjonens informasjonssystemer er laget slik at hoved løsningen kan brukes av flest mulig. Satsning på universelt utformede stasjoner videreføres på stasjoner og strekninger med mange reisende.»

Effekt målet i effektpakken er andelen av- og påstigninger gjennomført til og fra en universelt utformet stasjon. Ved utgangen av 2021 var litt i underkant av 11 prosent av alle av- og påstigninger fra en stasjon som er universelt utformet. Dette ligger litt under ambisjonen som var 15 prosent.

Under stasjoner og knutepunkter er byvekstavtalene vesentlige. Byvekstavtalene har nullvekstmålet for persontransport med bil som overordnet mål. Prinsippet om porteføljestyring som følger av Nasjonal transportplan 2022–2033 gir Bane NOR frihet til å prioritere bruken av midler avsatt til tiltak på stasjoner og knutepunkter. Tiltak som man blir enige om innenfor rammen av byvekstavtalen vil imidlertid nedfelles som en særskilt, prioritert forpliktelse i avtale mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR.

Utfordringer knyttet til universell utforming

At transportsystemet er tilgjengelig for alle i alle aldre og med ulike forutsetninger er viktig, og universell utforming er sentralt for at flest mulig kan leve aktive og sosiale liv. Samordning mellom ulike transportsystemer og sammenhengende universelt utformede reisekjeder må henge sammen, men er utfordrende å få til i praksis. På sikt vil effektpakker kunne bidra til at man kan gå på en universelt utformet stasjon og gå av på en universelt utformet stasjon. Samordning mellom ulike transportsystemer krever tettere samarbeid.

Det er også knyttet utfordringer til hvilket omfang et prosjekt har. Når man ikke har definert hovedadkomster fra sted til plattform, eller når hovedadkomster ligger på annenmanns grunn og disse ikke inkluderes i prosjekt, kan det ikke forsvares å gi en stasjon status universelt utformet, selv om plattform er universelt utformet.

Lovverket er tydelig på plikten til universell utforming ved nybygging. Ved oppgradering av eksisterende stasjoner er det avgjørende om den aktuelle oppgraderingen er å anse som en vesentlig oppgradering eller et enklere tiltak. Lovverket åpner for at enklere tiltak kan gjøres skrittvis uten krav om full universell utforming. En enkel forlenging av en plattform, uten at plattformen heves, kan gjøres uten at krav om full universell utforming utløses for adkomsten til plattform. Dersom plattformforlengelse utløser behov for noe som i realiteten er en ombygging av plattformen medregnet heving, bør det påregnes at kravet om universell utforming slår inn. Vurdering av standarden må gjøres konkret for hver stasjon som en del av planarbeidet. Universell utforming bør være et overordnet mål i alle plattformprosjekter, men som et skritt på veien kan det godtas enklere løsninger på enkelte typer stasjoner, dersom dette er kostnadsbesparende og forenlig med lover og forskrifter. Ved å tydeliggjøre universell utforming i effektpakker settes en tydelig retning om dette i omfanget av prosjekter.

Oppgradering av stasjoner til universell utforming er kostnadskreven. Mange stasjoner har få reisende, og det vil være vanskelig å prioritere en større oppgradering av disse sett opp mot tiltak som gir høyere samfunnsnytte.

Det bør vurderes å endre kriteriene Bane NOR har for universelt utformede stasjoner. Kriteriene kan muligens i større grad gjenspeile fleksible løsninger som sikrer, kanskje ikke alltid 100 prosent likeverdige løsninger, men løsninger som fungerer for de fleste. Eksempelvis at ramper som ble bygget iht. datidens krav blir stående, selv om de er brattere enn dagens krav, hvis man har andre løsninger som gir fleksibilitet.

Togmateriell

Jernbanens infrastruktur er gammel og mange av landets 335 jernbanestasjoner har plattformhøyder som avviker fra dagens standard som er 760 mm. Togmateriellet som trafikkerer jernbanenettet er av

svært ulik standard og type, og mange krever ulike løsninger (ramper og heiser) for å få passasjerer på og av togene. Særlige utfordringer er knyttet til lave plattformer og løsninger for å få bl.a. rullestoler inn på toget, plattformer i kurve som gir stor avstand mellom tog og plattform, planoverganger /underganger uten hinderfri adkomst, samt gangforbindelser på stasjonsområder og i kollektivknutepunkter. Manglende ledelinjer er utfordrende for svaksynte og blinde.

Inne i togene vil tilbudet til reisende som krever spesielle løsninger også være svært ulike. Det er de senere årene anskaffet nytt togmateriell av type 74, 75 og 76. Disse togtypene er universelt utformet, men ved avvikende plattformhøyde og stor avstand mellom tog og plattform, spesielt der plattform ligger i kurve, må det benyttes rullestolheis.

Norske tog har inngått avtale med Alstom om å kjøpe 30 nye lokaltog, disse skal erstatte dagens lokaltog, type 69, som er på slutten av sin levetid. Kontrakten omfatter mulighet for opsjonsutløsning for inntil 170 ekstra togsett. De nye togene, som får betegnelsen type 77, har universelt utforming med lavgulv ved alle inngangspartier. Det betyr at alle passasjerer kan gå rett inn på toget når de kommer til en stasjon med plattformhøyde på 760 mm. Toget har også rullestolheiser, som kan benyttes ved av- og påstigning på stasjoner med plattformhøyde ned til 550 mm. De nye lokaltogene er tilrettelagt for bevegelseshemmede, har faste plasser for rullestoler og toalett tilpasset rullestolbrukere. Toget er også utstyrt med høresløyfe i alle vogner. Etter planen skal de nye lokaltogene settes i trafikk på Østfoldbanen, Stabekk–Oslo–Ski i 2025.

Norske tog har også utlyst en konkurranse for å anskaffe nye fjerntog, flere av dagens fjerntog er over 40 år gamle og nærmer seg slutten av sin levetid. Det er ikke valgt leverandør til denne anskaffelsen og vi kan derfor ikke si noe bestemt om de nye togene. På generelt grunnlag kan vi si at nye tog vil få en bedre tilgjengelighet enn de gamle fjerntogene som trafikkerer mellom de store byene i dag. Målet er at de nye fjerntogene settes i trafikk mellom 2026–2033.

Ved anskaffelse av nytt togmateriell følges regelverket som ligger i TSI-PRM.

Informasjon, billettering

Entur samler, foredrer og deler trafikkdata for alle kollektivselskaper i Norge, slik at reisende får sømløse reiseforslag uansett hvor man skal i Norge. Entur selger billetter for togselskapene og flere lokale aktører fra sør til nord. Entur har fokus på universell utforming og jobber aktivt med brukertesting av tjenester og funksjonalitet. Hos Entur er det en intern bevisstgjøring om universell utforming i alle team og i organisasjonen for øvrig. En dedikert ressurs følger opp krav og sikrer at Entur har en oversikt over status på egne tjenester. I Entur sin app er det etablert et designsystem som har fokus på god lesbarhet og fargekartet som benyttes er testet for kontraster. Entur har også gjort omfattende arbeid med voiceover i appen og dette arbeidet fortsetter.

Stasjoner med assistansetjeneste

Det er per dags dato 14 togstasjoner som har assistansetjeneste. Disse stasjonene er: Asker, Bergen, Drammen, Gardermoen Oslo lufthavn, Hamar, Kristiansand, Lillehammer, Oslo S, Sandvika, Ski, Stavanger, Trondheim S og Tønsberg. Gjennomsnittlig har antall assistanseoppdrag ligget på ca. 2 000 oppdrag pr. år.

Samordnet bestilling av assistanse

I 2020 fikk Jernbanedirektoratet i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å utrede mulighetene med en felles ordning for bestilling av assistansetjeneste for reisende med kollektivtransport. Direktoratet besvarte oppdraget gjennom rapporten Samordnet bestilling av assistanse, sendt 21. april 2021. Basert på fastsatte mål og krav identifiserte Jernbanedirektoratet i sitt arbeid fire konseptuelt forskjellige løsningsalternativer:

- Alternativ 1: Samlet og mer tilgjengelig informasjon om dagens bestillingsløsninger
- Alternativ 2: Samlet informasjon med ett kontaktpunkt (kundesenter)

- Alternativ 3: Nasjonal bestillingsløsning for assistanse (automatisering av manuelle prosesser)
- Alternativ 4a: Nasjonal bestillingsløsning for assistanse samordnet med billettkjøp – eksklusiv fly

Jernbanedirektoratet anbefalte alternativ 4a: Nasjonal bestillingsløsning for assistanse samordnet med billettkjøp – eksklusiv fly. På grunn av usikkerhet for kostnads- og nytteeffekter anbefalte Jernbanedirektoratet en trinnvis utvikling fra alternativ 1 mot alternativ 4a, der hvert trinn baseres på vurderinger av kost/nytte.

15. juni 2022 ble Alternativ 1 levert fra Entur. I Entur appen og på deres nettside kan man nå finne all informasjon om dagens bestillingsløsning for assistansetjeneste. Høsten 2022 gjennomførte Jernbanedirektoratet en kvalitativ brukerundersøkelse blant brukere av bestillingsløsningen for assistansetjenesten hos Bane NOR. Langt de fleste bestiller assistanse på telefon til kundesenteret og undersøkelsen klarer ikke å avdekke behovet for en bestillingsløsning på tvers av kollektivtransporten i Norge. Øvrige resultater fra undersøkelsen foreligger ikke før denne utredningsrapporten ble ferdigstilt.

Hvordan arbeidet fungerer og har fungert

Tiltakene for jernbanen skal bidra til enklere reisehverdag gjennom utvikling av velfungerende og effektive stasjoner og knutepunkter. Tiltakene rettes mot økt kapasitet der det er mange av- og påstigninger og tiltak som bedrer sikkerhet, tilgjengelighet og informasjon på stasjonene. Satsningen på universelt utformede stasjoner videreføres på stasjoner og strekninger med mange reisende. Prinsippene om universell utforming av stasjoner langs jernbanen legges til grunn ved større ombygginger av eksisterende stasjoner og i nye stasjonsprosjekter.

Stasjonshåndbok

Siden 2018 har Bane NOR arbeidet med å revidere Stasjonshåndboken. Stasjonene er bindeleddet mellom jernbanesystemet og samfunnet rundt jernbanene. Helhetlig utvikling av stasjoner må derfor bygge opp om god by- og stedsutvikling, et sammenhengende trafikksystem og jernbaneinfrastrukturen for øvrig. Revisjon av håndboken har vært nødvendig for å gi tydeligere retning og krav for helhetlig stasjonsutvikling. Her er universell utforming et sentralt prinsipp og ligger til grunn for mange krav.

I Stasjonshåndboken beskrives funksjoner som gjelder alle stasjoner, og tilhørende krav som må vurderes for hver enkelt stasjon. Hver enkelt stasjon har en egen dynamisk stasjonshåndbok som viser kravenes gyldighet for den aktuelle stasjonen. Dette skal bidra til å sikre universell utforming av stasjoner hvor større ombygginger skal gjennomføres.

Drift, vedlikehold og utbedringer

I den daglige driften og i vedlikeholdsprosjekter på stasjoner ivaretas universell utforming i stor grad. I små prosjekter gjøres en selvstendig vurdering og er man i tvil innhentes fagkompetanse. Ved søknadspliktige tiltak kommer også bygningsmyndigheten inn på dette området og lovpålagte krav følges. Utfordringer eller barrierer for å få til universelt utformede stasjoner er at universell utforming ikke var tema da mange av stasjonene ble etablert og andre krav gjaldt. Manglende øremerkede midler er således barriere for å få oppgradert stasjoner til universelt utformede. Hensyn til fredning og vern kan også være en utfordring, men er mulig med god kommunikasjon og samarbeid med vernemyndigheter.

Hvordan utviklingen har vært

Det er de siste årene gjennomført flere tiltak for universelt utformede stasjoner og knutepunkt som gir enklere reisehverdag, men utviklingen går for sakte. Det er utfordrende med gammel infrastruktur og gamle togsett, som krever mange ulike tilpasninger. Oppgraderinger er kostnadskrevende, og avgrensning av prosjekter kan ha betydning for hvilke tiltak som gjennomføres. Prioriteringer fra nåværende Nasjonal transportplan må videreføres: «Tiltak for universell utforming prioriteres på

stasjoner med mange reisende. De større stasjonene på strekningen Gardermoen–Drammen, som står for omtrent 55 prosent av alle av- og påstigninger i landet, prioriteres» (Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022–2033, side 108).

Fokuset fremover må være rettet mot hele reisekjeder. Transportsektoren bærer preg av å være bygget opp stykkevis og delt.

Like løsninger bør konkretiseres – f.eks. bør det lages en felles definisjon av universell utforming og tilgjengelighet hvor alle har en lik oppfatning av hvordan det skal være. Det er også viktig å samarbeide om grensesnitt – eksempelvis at togene matches mot plattform/ infrastruktur– konkretisere like løsninger, samarbeide om grensesnitt.

Barrierer

Ambisjonen mot et universelt utformet Norge innen 2035 er krevende.

Ca. 133 stasjoner har plattformer som har høyde under 550 mm. Ca. 80 stasjoner har plattformhøyde 550 mm. Flere av disse er små stasjoner med lave passasjertall. Oppgradering av disse stasjonene vil i stor grad dreie seg om vesentlige endringer som utløser krav til universell utforming av plattformer og hovedatkomster.

Det er stort fokus på sømløse reiser som betyr en mest mulig friksjonsfri reise fra dør til dør. For å få til sømløse reisekjeder må det prioriteres å jobbe med hele reisekjeder på tvers av forvaltningsnivåer og man må i større grad se på koblingen mellom regionalt busstilbud og statlig togtilbud. Det har ikke deltatt noen kollektivselskaper eller fylkeskommuner i utarbeidelsen av dette dokumentet, og det er ønskelig å innhente innspill fra disse for å kunne komme med gode anbefalinger for NTP-perioden.

Lovverket er tydelig på plikten til universell utforming ved nybygging. Ved oppgradering av eksisterende stasjoner er det avgjørende om den aktuelle oppgraderingen er å anse som en vesentlig oppgradering eller et enklere tiltak. Lovverket åpner for at enklere tiltak kan gjøres skrittvis uten krav om full universell utforming. Flere lovverk og ulik tolkning av disse, er utfordrende og kan føre til at krav om universell utforming ikke følges. Bevisstheten om overordnede samfunns mål og ønsket utvikling er nok også varierende internt i Bane NOR. Ulike divisjoner har ulike ansvarsområder og bevisstheten om universell utforming vil variere.

I de samfunnsøkonomiske analysene av universell utforming på stasjoner som Bane NOR har utført, er det i stor grad prissatte virkninger som analyseres. Ved slike analyser er det en del kvaliteter som man ikke klarer å få inn i analysene, som bygningsmessig kvalitet eller sosial inkludering.

Lave økonomiske rammer vil være barriere for å nå målet om et universelt utformet transportsystem innen 2035.

Anbefalinger for 2025–2036

- Fortsatt prioritere stasjoner med flest av- og påstigninger.
- Bedre sikkerhet for de reisende, blant annet tydelige markeringer og kontrastbruk samt fjerne planoverganger.
- Økt fokus på oppgradering av eksisterende infrastruktur og ressurser til drift og vedlikehold.
- Fortsette å utvikle kundekonseppter/leveranser etter kundens behov.
- Tettere samarbeid på tvers av forvaltningsnivåene for å få til sømløse reiser. Felles bruk av piktogrammer i transportsektoren, jo likere det er på tvers av transportmiddel jo enklere blir det å anvende systemet for alle.
- Opprydding i lovverk og veiledninger (og kontinuerlig forbedring av Stasjonshåndboken).
- Ambisiøse mål for jernbane (eksempelvis 60 prosent av alle av- og påstigninger skal skje fra en universelt utformet stasjon innen 2033).

5. Universell utforming for veitrasporten

Organisering og ansvar

Staten har ansvar for om lag 10 500 km riksvei, 16 riksveiferjesamband og 1 790 km gang- og sykkelvei langs riksvei. Fylkeskommuner har ansvar for 44 623 km fylkesveier og kommuner har ansvaret for 42 447 km kommunale veier. Ansvaret for gang- og sykkelveier og ferjesamband følger tilhørende veinett, med om lag 100 fylkesvei- eller kommunale ferjesamband.

- **Statens vegvesen** er underlagt Samferdselsdepartementet som fastsetter [instruks](#) og meddeler styringssignaler og Stortingets budsjettvedtak årlig i [tildelingsbrev](#). Statens vegvesen er veimyndighet for riksveiene og har ansvar for å forvalte, utrede, planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde riksveier.
- **Nye Veier** er underlagt Samferdselsdepartementet og er byggherre med ansvar for å planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde tildelte deler av riksveinettet.
- **Fylkeskommunene** har ansvar for det fylkeskommunale veinettet, kollektivtilbudet til innbyggerne, transporttjeneste for personer med nedsatt funksjonsevne (TT-tjenesten), skoleskys og forvaltning av drosjeløyver.
- Mange fylkeskommuner har **administrasjonsselskap** som planlegger og utformer kollektivtilbudet og inngår kontrakter med operatører, som aksjeselskap (som Brakar og Ruter) eller som en enhet i fylkeskommunen (som Østfold kollektivtransport ØKT). Viken kollektivterminaler (VKT) med ansvar for drift av kollektivterminaler og holdeplasser i tidligere Akershus, er organisert som fylkeskommunalt foretak.
- Som planmyndighet har **kommunene** ansvar for å ivareta universell utforming i sin kommune.
- Statseide **Entur AS** har ansvaret for grunnleggende digitale tjenester for all kollektivtrafikk i hele Norge. Entur har ansvaret for nasjonal reiseplanlegger ([Entur – nasjonal reiseplanlegger](#)) og tilbyr løsninger for billettsalg for flere deler av reisekjeden.
- **KS** (kommunesektorens organisasjon) har en viktig rolle. Kommunenetverket i regi av KS har vært viktig for å skape interesse for og engasjement rundt universell utforming i kommuner og fylkeskommuner. Netverket har bidratt vesentlig til overføring av kunnskap².
- **Kollektivtrafikkforeningen** er en nasjonal bransjeorganisasjon for offentlige aktører som planlegger, kjøper og markedsfører kollektivtrafikk- og mobilitetstjenester.

Koordinerende rolle

Statens vegvesen har en *koordinerende rolle* i veisektoren med sektoransvar for helhetlig bypolitikk og faglig ansvar for og koordinering av kollektivtransport, byvekstavtaler og bypakker. Staten leder forhandlinger om [byvekstavtalene](#). Statens vegvesen leder styringsgruppene for byvekstavtalene, har koordineringsansvar for de statlige virksomhetene som deltar, er bindeledd mellom virksomhetene og departementene, og koordinerer rapportering på felles indikatorer for byvekstavtalene.

Universell utforming inngår i Statens vegvesens arbeid som myndighetsorgan, fagorgan og veieier (byggherre). Som *myndighetsorgan* har Statens vegvesen myndighet og forvaltningsoppgaver hjemlet i veglova, vegtrafikklova, yrkestransportlova og ITS-loven. Krav til veiinfrastruktur er gitt i normalere forankret i vegloven. Statens vegvesen har ansvar for regelverk og tilsyn innenfor områder som bl.a. kjøretøysforskriften, yrkessjåførforskriften, forskrift om løyvepliktig transport, assistansetjeneste på bussterminaler, regulering av elsparkesykler og parkeringsforskriften. Gjennom parkeringsforskriften er det blant annet krav til betalingsløsninger for parkering. Statens vegvesen er løyvemyndighet for persontransport og godstransport, tildeler eneretter til drift av riksveiferjesamband, og har en regulatorrolle ved innføring av nye ITS-løsninger.

² [Universell utforming - KS](#)

Som *fagorgan* har Statens vegvesen ansvar for kunnskap, teknologi, standardisering og datagrunnlag for veitransport og bistår departementet med faglige utredninger.

Fylkeskommunene har jobbet med universell utforming over tid der arbeidet favner flere sektorer og samarbeid mellom sektorer. Universell utforming inngår i arbeidet med regional planlegging, samferdsel, folkehelse og andre relevante tema. Fylkeskommunene jobber sammen med kommunene i sitt område med faglige nettverk og informasjonsformidling mv. Rogaland fylkeskommune har en tilskuddsordning for kommuner, friluftsråd og frivillige organisasjoner for tiltak iht. fylkesplan for universell utforming ([Tilskudd til universell utforming - Rogaland fylkeskommune \(rogfk.no\)](https://www.rogaland.kommune.no/tilskudd-til-universell-utforming)).

Regional plan skal være førende for den offentlige politikken uavhengig av forvaltningsnivå (Proba 2022) iht. plan og bygningsloven § 8-2: «Regional plan skal legges til grunn for regionale organers virksomhet og for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i regionen.»

Regionalt planforum er en møteplass for diskusjon, samhandling og avklaring rundt større plansaker. Planforumet skal bidra til gjensidig informasjon, drøfting og avklaring av planspørsmål og sektorinteresser mellom kommuner, fylke og sektormyndighet.

Ressurser og kompetanse

Statens vegvesen består av Vegdirektoratet og fagdivisjonene trafikant og kjøretøy, utbygging, drift og vedlikehold, transport og samfunn, IT, fellesfunksjoner og HR. Arbeidet inngår i de ulike rollene og deloppgavene i etaten. Dette gjelder bl.a. forvaltning, myndighet og regelverk, planlegging og utredning, bygging, drift og vedlikehold. Det kan likevel være utfordrende å opprettholde tilstrekkelig kunnskap og kompetanse i de ulike delene av organisasjonen. Det er ingen dedikerte personer eller ressurser avsatt til å ivareta universell utforming,

Mange fylkeskommuner har universell utforming som tema i planstrategier og overordnede planer³, og har jobbet aktivt med universell utforming over tid. Østfold, Oslo, Hedmark, Oppland, Buskerud, Vest-Agder, Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane, Nordland og Finnmark hadde plan for universell utforming før 2016 (Krogstad, Phillips & Berge 2019).

Tabell 1: Eksempel på omtale av universell utforming, fra Viken fylkeskommune handlingsprogram for samferdsel 2022-25.

«Målet for kollektivtransporten er at den skal være så universelt utformet at alle ruter skal være mulig for alle innbyggere i Viken. Alle skal kunne delta på lik linje i samfunnet, for eksempel komme til og fra skolen, arbeid, kultur og fritid, både gjennom de løsninger vi har i dag og de løsninger teknologien gir oss i fremtiden. Viken fylkeskommune skal være et foregangsfylke når det gjelder tilrettelagt transport og universell utforming, samt bygge ned de mobilitetsbarrierer vi finner i samfunnet. Det er i dag fortsatt barrierer i kollektivtrafikken i fylket og det er da viktig at vi har en god og forutsigbar TT-ordning som er tilpasset den enkelte brukers behov.»

Viken fylkeskommune handlingsprogram for samferdsel 2022-25

Viken fylkeskommunen har et internt nettverk for universell utforming, koordinert av rådgiver for universell utforming. Hvert enkelt rådsområde har ansvar for fremme og håndheve universell utforming for sine saksområder (Proba 2022). Viken har hentet fram et kunnskapsgrunnlag for universell utforming⁴ for sitt strategiarbeid.

³ Universell utforming er tema i bl.a. Regional planstrategi og Handlingsprogram for samferdsel 2022–2025 for Viken fylkeskommune, Regional plan for det inkluderende Innlandet i Regional planstrategi for Innlandet 2020–2024, Regional strategi for båt og ferje for Vestfold og Telemark fylkeskommune, Regional planstrategi, Regional transportplan for Vestland 2022–2033 og Strategi for mjuke trafikantar (2021) for Vestland fylkeskommune.

⁴ [Kunnskap om universell utforming i Viken. Status og muligheter for Viken fylkeskommune.](#)

Det varierer hvor mye oppmerksomhet kommunene har på universell utforming. I 2005–2008 deltok kommunene Båtsfjord, Berlevåg, Tromsø, Sortland, Verdal, Trondheim, Stord, Time, Klepp, Risør, Porsgrunn, Gjøvik, Vestre Toten, Kongsvinger, Eidskog og Ullensaker i et pilotkommuneprosjekt med Kristiansand som ressurskommune, i regi av Miljøverndepartementet (2009). I 2009–2013 ble arbeidet videreført med 13 ressurskommuner og 9 utvalgte pilotfylker. KS har drevet et nettverk om universell utforming for kommuner og fylkeskommuner i 2014–2022, og starter opp tre regionale nettverk i 2022⁵.

Status for infrastruktur for veitransport

For veitrafikk er krav til infrastruktur gitt i normalere forankret i veglova, mens andre krav er gitt i forskrifter forankret i vegtrafikkloven og yrkestrafikkloven.

Ny transportinfrastruktur som bussholdeplasser og kollektivknutepunkter bygges etter regelverk som legger universell utforming til grunn, og bidrar til bedre kvalitet. Regelverk angir imidlertid minimumskrav til enkeltdelene, og det er ikke en selvfølge at det samlede resultatet blir best mulig.

Datagrunnlaget er ikke godt nok til å gi en oversikt over universell utforming av infrastrukturen. Data i Nasjonal veidatabank (NVDB) er hentet inn for mange ulike formål over mange år. NVDB inneholder utvalgte datasett, der noen egenskaper kan være mangelfullt utfyllt eller ha utdatert informasjon.

I en undersøkelse gjennomført av Bufdir oppgir om lag halvparten av kommunene at det har kartlagt tilgjengeligheten på parkeringsarealer og atkomst til bygninger, samt sentrumsnære gater og fortau (Bufdir 2020). Det er benyttet ulike kartleggingsverktøy, noe som gjør det vanskelig å få oversikt over status. Mange benytter Kartverkets løsninger⁶, der registreringene presenteres på temakartet [Tilgjengelighet](#) på Norgeskart.no. Av kartlagte gater og veier i 2019 var 28 prosent tilgjengelig for personer med nedsatt syn, 35 prosent for brukere av manuell rullestol og 54 prosent for brukere av elektrisk rullestol.

Staten har ansvar for om lag 10 500 km riksvei med bussholdeplasser, rasteplasser, bruer, tunneler og ferjesamband, og 1 790 km gang- og sykkelvei langs riksvei. Universell utforming ivaretas i riksveiprosjekter og tiltak gjennom bymiljø- og byvekstavtaler. For tiltak på eksisterende riksveinett settes det av midler til mindre investeringstiltak (til trafikksikkerhet, kollektivtrafikk, universell utforming, gange, sykkel, miljøtiltak og servicetiltak).

Bussholdeplasser

Entur har data om totalt 58 239 stoppesteder for kollektivtransport, der bussholdeplasser utgjør en stor andel. Det er om lag 35 000 holdeplasser for buss på fylkeskommunalt veinett (www.vegkart.no, november 2022). En antakelse er at andel holdeplasser som tilfredsstillende universell utforming er relativt likt, for statlige, fylkeskommunale og kommunale veier.

Tabell: Holdeplasser langs kommunal vei universelt utformet siste år (antall) 2015–2021

Oppgradert (år)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Sum
Holdeplasser, hele landet	174	317	329	362	423	513	520	2638

Kilde: SSB, tabell 11845: Veier, parkering, belysning, holdeplasser

Det pågår arbeid i flere fylker med å kartlegge status for holdeplasser for å gi bedre informasjon til trafikantene. I en spørreundersøkelse i en fylkeskommune svarte 65 prosent av bussførere at holdeplassene ofte ikke er utformet på en god måte. Blant annet er de ofte ikke tilpasset til at flere busser stopper samtidig (Krogstad, Phillips & Berge 2019).

⁵ [Kommunenettverk universell utforming - KS](#)

⁶ [Tilgjengelighet og universell utforming | Kartverket.no](#)

Holdeplasser på riksveier

Det er over 7 000 stoppesteder for buss langs riksvei. Av disse er mer enn 2 000 busslommer med plattform (vegkart.no, oktober 2022). Det er også minst 250 kantstopp, 500 busslommer uten plattform og 440 stoppesteder med kun skilt.

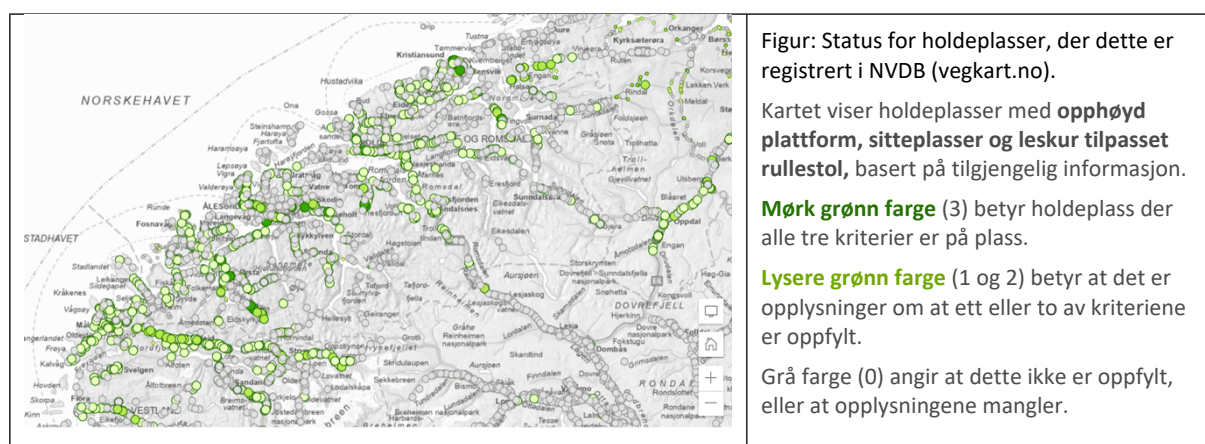
I perioden 2010–2021 er 840 holdeplasser langs riksvei oppgradert for å tilfredsstill universell utforming. Innsatsen var høyere i første del av perioden med 104 oppgraderte holdeplasser per år i 2010–2015 og 36 holdeplasser per år i 2016–2021:

Tabell: Oppgraderte knutepunkter og holdeplasser langs riksvei 2010-2021

Oppgradert (år)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Sum
Knutepunkt	5	4	8	9	7	2	2	2	2	9	3	0	53
Holdeplasser	68	108	162	135	95	55	41	25	33	62	40	16	840

Kilde: Statens vegvesens årsrapporter

Stamruter for kollektivtrafikken og viktige knutepunkt ble valgt ut for kartlegging i 2013, som en oppfølging av kartlegging i 2008. Mange holdeplasser på riksvei og fylkesvei ble kartlagt i 2013–2015, med data registrert i NVDB. Det har vist seg utfordrende både å holde informasjonen oppdatert og å oppnå at data om universell utforming blir registrert ved ferdigstilling av nye holdeplasser. Nedenfor vises utsnitt av en kartløsning, der kartlagte holdeplassene graderes i forhold til utforming.



I 2020 ble det gjennomført et prosjekt for å identifisere metoder for innsamling av data som kan bidra til komplett og oppdatert informasjon om status (Hogstad & Nome 2020⁷). Rapporten pekte på muligheter på sikt for å automatisere deler av prosessen.

Kollektivknutepunkter

Kollektivknutepunkter kan være nasjonale, regionale og lokale, og eiere kan være fylkeskommuner, kommuner, transportaktører og private.

Bufdir (2020) oppgir at Kartverket har kartlagt tilgjengeligheten til 154 innganger til stasjonsbygg, flyplasser, bussterminaler og ferjeterminaler i tettsteder i 76 kommuner. I 2019 var 1 av 10 innganger til stasjonsbygg, flyplasser, bussterminaler og ferjeterminaler tilgjengelig for manuell rullestol, mens

⁷ Hogstad & Nome (2020): [Universell utforming av holdeplasser](#). Statens vegvesens rapport 687. Statens vegvesen, Transport og samfunn.

ca. halvparten var tilgjengelig for elektrisk rullestol. 27 prosent var tilgjengelig for personer med nedsatt syn.

Vi ser eksempler på nye terminalbygninger for passasjerer, der valg i tidlig fase av planleggingen gjør det krevende å oppnå god orientering i byggene. Det kan også være ulike systemer for å orientere seg i bygget og i uteområdet, og mangel på orienteringspunkter i inngangspartiet. Dette indikerer at regelverk, kompetanse hos aktørene og gode prosesser for medvirkning må spille sammen.

I forarbeidet til Nasjonal transportplan 2014–2023, anbefalte transportvirksomhetene at fylkeskommunene pekte ut stamruter og viktige kollektivknutepunkter for en samlet transportstrategi for byområdene, og koordinerte videre arbeid i knutepunktene, der: «Definisjonen av et viktig knutepunkt vil variere, men et mulig utgangspunkt kan være at knutepunktet ligger i et tyngdepunkt og har et frekvent tilbud, et omstigningsbehov og et visst servicetilbud.» Fylkeskommunens innspill ble oppsummert i 2013. Av 92 knutepunkt ble kvaliteten vurdert på 31 av disse: 12 ble vurdert å ha tilfredsstillende kvalitet i forhold til universell utforming, 4 med middels kvalitet og 25 hadde ikke tilfredsstillende kvalitet.

Statens vegvesen la oversikten til grunn for handlingsprogrammet for utvikling av riksveinettet for 2014–2017. Investeringsmidler ble prioritert der behovet og nytten av midlene var størst, avgrenset til investeringer i *knutepunkt ved riksvei for riksveitrafikk*. For riksveier oppgraderes 0–9 knutepunkt årlig (se tabell over).

Ferjeleier i riksveiferjesamband

Det ble utført en tilstandskartlegging på 35 av 38 ferjeleier på riksvei i 2015–2016, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Det er endringer ved noen ferjeleier siden den gang og ett samband er ikke lenger i drift. Registreringene ble utført med noe ulike målsettinger, metoder og datagrunnlag (kart, data i NVDB, bilder og skriftlige dokumenter), som bidrar til at det er utfordrende å oppsummere tilstanden i 2016.

Oppmerket oppstillingsfelt for kjøretøy for forflytningshemmede, slik at mannskapet kan vinke disse om bord til avsatte plasser på ferjedekket, ble bekreftet på Moss, Lavik og Halhjem fergekai. For å kunne plasseres nær heis og inngang på ferje trenger mannskapet oversikt over behovet før påkjøring. I Midt-Norge var praksis at de som har behov for tilrettelagt plass på bildekket varsler ferjemannskapet på forhånd, og i Nord-Norge at de varslet ferjemannskapet ved ankomst.

Det ble oppgitt at *gangatkomst atskilt fra trafikkareal* var bra ved 9 ferjeleier, og delvis ok ved andre. De fleste steder ferjeleiet et stort asfaltert område som må krysses til fots for å benytte toalett, kiosk eller holdeplass for buss. Flere steder har fortau på hele eller deler av strekninger, f.eks. mellom bussholdeplass og venterom, mens det mangler trygge kryssingssteder og markering av kryssingssted fra fortau til påstigning for ferje. Belysning, sykkelparkering og ankomst for gående og syklende til ferjeleiene, er bare sporadisk registrert.

Gangatkomst på ferjeleimen fysisk atskilt fra kjørearealet ble bekreftet på fire ferjeleier. På flere samband var gangatkomsten fysisk atskilt med rekkverk både på landsida og på ferja, men ikke på selve leimen. Det var heller ikke kontrastmarkering av nivåendringen der leimen slutter.

Sikring av kaikant ble i liten grad bekreftet i befaringsrapporter. Data i NVDB viste at det var sikring av kaikant ved 24 av 38 anløpssteder, noen av disse er vurdert som delvis. Det framgår ikke om dette sikrer gående, blant annet personer med nedsatt syn, langs naturlig gangrute mellom venterom, bussholdeplass og påstigning til ferje.

Tilgjengelig toalett og venterom: De fleste ferjeleiene har toalett, venterom, utemøbler og parkering, ofte også kiosk eller gatekjøkken. Oversikten gir ikke klare tall på hvor mange steder som hadde toalett og venterom der disse ikke kan brukes av alle, og skiller ikke på om det er Statens vegvesen eller andre som har ansvar for toaletter, venterom og andre tilbud. Oversikten viste HC-toalett ved 19 anløpssteder samt sju steder der skiltet HC-toalett ikke tilfredsstilte alle krav til tilgjengelighet. På

noen av stedene var anmerkingen at det manglet automatisk døråpner. Det var to steder med toalett der det ikke var tilbud for rullestolbrukere.

Ved gjennomgangen i 2016 ble det identifisert at det var flere samband der rullestolbrukere ikke kunne benytte toalett verken før, under eller etter ferjeturen. Denne situasjonen er bedret med nye ferjer i mange samband, mens det ikke har vært samme takt i oppgraderingene på land.

Rasteplasser

Langs riks- og europaveier er det om lag 650 rasteplasser, med varierende størrelse, utstyr og tilrettelegging. I nyere anlegg er universell utforming som regel godt ivaretatt. De fleste plassene er små. Langs riksvei har om lag 100 rasteplasser oppstilling for 15 personbiler eller flere, de største for 120 personbiler. Rasteplassene har benker, bord og søppelbeholder, og det varierer hvor godt universell utforming er ivaretatt i utforming og plassering av møbler og informasjon. Det kan være tilrettelagte stier, bade plass eller lignende i nær tilknytning til rasteplassen. Det er vedtatt en [strategi for rasteplasser langs riksvei](#) (2020) og en veileder er under ferdigstillelse.

Det er registrert 370 toalettanlegg langs riks- og europaveier, av disse er 262 oppgitt å tilfredsstillte krav mht. universell utforming (www.vegkart.no, oktober 2022). De fleste av disse er på rasteplasser.

Det er registrert om lag 800 rasteplasser på fylkeskommunalt veinett (www.vegkart.no, november 2022).

Tunneler

Det er mer enn 600 tunneler langs riksveinettet. Det er ulike regler for utforming, utstyr og sikkerhetsinspeksjoner avhengig av tunnallengde, trafikkmengder mv. I distrikter med mange tunneler er brukerorganisasjonene opptatt av evakueringsforhold og tilgjengelighet til nødtelefoner i tunneler.

Selvbetjeningsautomater - billettautomater, ladestasjoner

Krav til selvbetjeningsautomater er gitt i *Forskrift om universell utforming av IKT-løsninger* (§ 4). Veiledning om utforming og plassering finnes på Digitaliseringsdirektoratets nettsider: [Automater | Tilsynet for universell utforming av ikt \(uutilsynet.no\)](#).

Hurtigladestasjoner med IKT-baserte brukergrensesnitt som skjerm, tastatur, kortleser mv. skal tilfredsstillte kravene til selvbetjente automater. Betalingsløsningene gjør gjerne det, informasjonen blir stadig bedre, men de fleste hurtigladestasjonene har vanskelig tilgang til ladekabelen og stativet (Bufdir 2020).

Difi⁸ gjennomførte en kartlegging av automater på Oslo S og Oslo City i 2015. Kartleggingen viste at i 2015 var utforming av tastatur standardisert og gjennomgående i samsvar med kravene i forskriften, mens mer enn halvparten av automatene ikke hadde korrekt vinkel på skjerm og talltastatur. Også tilkomst til automat og betjeningsområdet rundt automaten burde vært bedre (Difi 2016).

Kollektivmidler

Transportoperatørene eier kollektivmidlene.

Busser (mer enn 22 passasjerer)

Innføring av EU-krav, felles bransjestandard⁹ og bruk av anbud i kollektivtrafikken har ført til en mer homogen standard på busser i rutetrafikk i Norge. Det kan likevel være vanskelig for trafikantene å finne riktig dør, knapper/snorer osv. Det pågår en overgang til elektrisk drift for både bybusser og langdistansebusser.

⁸ Tidligere Direktoratet for forvaltning og IKT, fra 2020 Digitaliseringsdirektoratet (Digin).

⁹ *BUS NORDIC. Felles nordiske krav ved anskaffelse av busser*. 2019.

Tabell: Tilrettelegging av bussmateriell i hvert fylke, basert på utfylte spørreskjema fra fylkeskommunene.
Kilde: Oslo Economics 2022a.

Tabell 6-1: Tilrettelegging av bussmateriellet i hvert fylke

	Antall busser i ruteproduksjon	Har lavgult-løsning	Har rullestolplass	Har løsning med heis eller rampe	Har holdeplassannonsering	Har ingen særskilt tilrettelegging
Viken	1 462	75 %	84 %	77 %	80 %	5 %
Oslo	Ingen data					
Innlandet	591	13 %	95 %	97 %	84 %	0 %
Vestfold og Telemark	409	52 %	95 %	72 %	90 %	9 %
Tidligere Vest-Agder	254	48 %	82 %	35 %	100 %	0 %
Tidligere Aust-Agder	186	19 %	68 %	0 %	87 %	13 %
Rogaland	Ingen data					
Vestland	2 122	28 %	52 %	52 %	45 %	2 %
Møre og Romsdal	400	Alle bybusser	95 %	95 %	90 %	5 %
Trøndelag	Ingen data					
Nordland	440	50 %	91 %	91 %	68 %	9 %
Tidligere Troms	300	33 %	100 %	100 %	100 %	0 %
Tidligere Finnmark	133	38 %	100 %	62 %	100 %	0 %
Totalt	6 297	40 %	70 %	63 %	66 %	3 %

Kilde: Innrapportering til Oslo Economics via spørreskjema. Oslo, Rogaland og Trøndelag har ikke innrapportert data på tilrettelegging av bussmateriell.

Oslo Economics oppsummerer svar fra fylkeskommunene, som vist i tabell over, slik: Samlet for bussene som inngår i rapporteringen har 40 prosent lavgultløsning, 70 prosent har rullestolplass, 63 prosent har løsning med heis eller rampe og 66 prosent har holdeplassannonsering. 3 prosent av bussene har ingen særskilt tilrettelegging.

Småbusser (9-22 passasjerer)

Å standardisere materiell for småbusser ble omtalt som tiltak for samordning, effektivitet og forutsigbarhet for trafikanten i NTP 2014–2023 og i Handlingsplan for kollektivtransport. Standardisering kan bidra til forutsigbarhet for kunden, enklere anbudsrunder, mindre spesialtilpasning mellom infrastruktur og bussmateriell, og materiell som kan brukes i ulike ruter, oppdrag og kontrakter. Trafikantene opplever standarden som uforutsigbar med variabel skilting, ulike ordninger for å komme om bord, feste av rullestol og passasjer, varierende grad av utsyn gjennom vindu fra passasjerplass osv.

Småbusser ble benyttet i skoletransport, mate- og bestillingsruter, TT-transport, pasientreiser, transport til dagsenter o.l. I 2017 var knapt 1 500 småbusser registrert for ervervsmessig kjøring (rutevogn, turvogn, drosje/selskapsvogn), av disse var 193 registrert for løyvepliktig transport av funksjonshemmede. Med ulike transportoppdrag vektla aktørene ulike krav til kjøretøyet, som setekapasitet og enkel rengjøring for skoleskyss, komfort og plass for passasjer og bagasje ved lengre reiser, og fleksibilitet til å endre fordeling mellom seter og rullestolplasser. Pasienttransport kan ha spesifikke krav til komfort og plass. Det var fire dominerende leverandører med 73 prosent av alle registrerte småbusser, og aktørenes erfaringer med leverandører spilte også inn.

Det ble pekt på at fylkeskommuner kan stille krav til småbusser for kollektivtransport i sitt område, med utgangspunkt i standarder (BUS Nordic 2019, NS11050:2017). Videre ble det pekt på behov for

veiledning til bestillere basert på standarder, ved å trekke ut det som gjelder for småbuss og gjøre det tilgjengelig og relevant for innkjøp av materiell og/eller transportoppdrag.

Drosje

Løyver for transport for funksjonshemmede tilknyttet bil med inntil ni sitteplasser (inkludert fører) gjelder til 1. november 2022, og krever deretter drosjeløyve.

Personbiler kan benyttes for drosjekjøring, uten krav til universell utforming. Det er sikkerhetskrav (EU-kontroll) og det kan stilles miljøkrav. Det er spesielt London-drosjene som trekkes fram som eksempel på drosjer med krav til universell utforming.

Løyver for transport for funksjonshemmede tilknyttet bil med inntil ni sitteplasser (inkludert fører) gjelder til 1. november 2022, og krever deretter drosjeløyve. Offentlige myndigheter har mulighet for å stille krav om universell utforming ved kjøp av drosjetjenester. Fylkeskommunene kan stille krav om universell utforming i enkeltturmarkedet ved kjøp av drosjetjenester eller tildeling av eneretter.

Ferjer i riksveiferjesambandene

Samtlige ferjer i 16 [riksveiferjesamband](#) oppfyller krav til universell utforming innen 2022.

Universell utforming av fartøy baseres på de samme krav og anbefalinger som gjelder for andre ledd i transportsystemet, i tillegg gjelder spesielle bestemmelser for passasjerskip. For nye fartøy og fartøy som ombygges før start i ny kontraktperiode er det krav om tverrfaglighet og brukervedvirkning for å få råd om hvordan fartøyet skal sikres en universell utforming. I forkant eller når fartøyet er kommet i ruteproduksjon, gjennomføres en inspeksjon i fartøyet for å kontrollere at bestemmelsen om universell utforming i kontrakten er oppfylt. Ev. avvik følges opp med operatør. For riksveitjenester er det også krav til universell utforming for informasjon om rutetilbudet og betalingsløsninger.

Transporttjenester

Her nevnes noen forhold, men ulike kollektivtilbud og deletjenester ikke er vurdert.

Informasjon om tilgjengelighet: Opinion AS (2019) undersøkte på oppdrag for Entur AS hvilken tilgjengelighetsinformasjon ulike trafikantgrupper har behov for når de reiser kollektivt. Ruteinformasjon er viktigst for alle brukergruppene, deretter annonsering av stoppesteder og avvik. De oppgir at informasjon om holdeplassen, stasjonen, vær og føreforholdene på veien og på stoppestedet, og utstyr og plass om bord på transportmidlet, er viktig for å reise kollektivt.

Føreropplæring: I tillegg til grunnutdanningen er bussførere pålagt å gjennomføre et yrkessjåførkompentansekurs (YSK) hvert femte år for å beholde bussførersertifikatet. Lokale avdelinger i busselskap gjennomfører ofte intern kursing, spesielt i starten av et nytt anbud. Noen selskap gir spesialisert kunnskap eller praktisk veiledning i bruk av utstyr på bussen i den formelle etterutdanningen eller i interne kurs.

Økt standardisering av busser, holdeplasser og teknologi for billettering og informasjon (billett- og ruteapper, sanntidsskjermer, opprop) vil forenkle service og informasjonsformidling for bussførere.

Passasjerrettigheter - reisevilkår: Busspassasjerrettighetsforordningen EU No 181/2011 gir noen rettigheter når det gjelder ikke-diskriminerende adgang til reiser, assistanse på lengre bussreiser og dekning av kostnader dersom mobilitetshjelpemidler skades ([sjekklister-busspassasjerdirektivet.pdf](#) ([vybuss.no](#))).

Assistansetjeneste

Det er assistansetjeneste ved 14 togstasjoner og tre bussterminaler, se oversikt på Entur's nettsider: [Assistanse | Om Entur](#). Fylkeskommunene er ansvarlig for assistansetjenesten på bussterminalene.

TT-ordning

Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordning, tilrettelagt transport), er et transporttilbud for personer som ikke kan eller har betydelige vanskeligheter med å benytte ordinær kollektivtransport. Ordningen skal ivareta behov for fritidsreiser og gi økt mulighet til å delta i sosiale aktiviteter. TT-tilbudet varierer betydelig mellom fylkene når det gjelder antall brukere, organisering og ressursbruk per bruker (Oslo Economics 2022a).

Det er ulike kriterier for brukergodkjenning. I de fleste fylker er det en nedre aldersgrense for å bli TT-bruker, typisk mellom seks og ti år. Noen fylker ekskluderer personer som mottar grunnstønning til transport eller bilstøtte fra NAV. Nordland hadde som eneste fylke behovsprøving etter inntekt (2 G). I områder med serviceruter får innbyggerne ingen eller redusert tilbud med TT-ordning, og i noen fylkeskommuner gjelder dette også for bestillingsruter.

De fleste fylker tildeler hver bruker et støttebeløp i kroner, men Oslo kommune tildeler et bestemt antall turer til hver bruker (150 turer). I noen fylker må brukeren betale en egenandel, enten som et fast beløp eller en prosentsats av det reisen koster. Brukere med tyngre funksjonsnedsettelse, yngre og brukere med lang avstand til kommunesenter blir ofte prioritert i søknadsprosessen og tildelt høyere støttebeløp.

Det er kun Oslo kommune som rapporterer at de har gjennomført en brukerundersøkelse blant TT-brukere i 2019–2021. Svarene for de siste to årene viser at brukerne i Oslo stort sett er fornøyde med TT-tilbudet i kommunen.

Utvidet TT-ordning

Den utvidede TT-ordningen er en statlig tilskuddsordning som sammen med den fylkeskommunale TT-ordningen har som formål å sikre rullestolbrukere og blinde/svaksynte et reisetilbud på 200 enkeltreiser årlig. Hensikten er å tilrettelegge for økt mobilitet og samfunnsdeltakelse for brukergruppene.

Oslo Economics (2022b) vurderer at den utvidete TT-ordningen svarer på et reelt problem, der enkelte grupper i samfunnet uten ordningen har vesentlig dårligere mobilitet og muligheter til samfunnsdeltakelse enn gjennomsnittet av befolkningen. I 2022 ble det tildelt 383 mill. kroner fra staten til fylkeskommunene. Dette er fordelt på 14 108 brukere pr. 2021, og utgjør et statlig tilskudd på ca. 27 000 kr per bruker pr år. I dag omfatter ordningen kun enkelte brukergrupper i noen av landets fylker. Det er retningslinjene i den fylkeskommunale ordningen som legges til grunn. Disse er ulike i fylkeskommunene og det er variasjon i organisering og administrering av den utvidede TT-ordningen.

Riksvei: Hvordan arbeidet fungerer og har fungert

Statens vegvesen ivaretar universell utforming i vedtak etter veglov, gjennom uttalelser til planer etter plan- og bygningsloven, gjennom trafikkisikkerhetsarbeidet og ved arbeidsvarsling. Universell utforming følges opp i arbeidet med digitale løsninger og nettsider i Statens vegvesen, i kontrakter for nye ferjer, i driftskontrakter for vei- og ferjedrift og i opplæring for driftsentreprenører.

Utvikle regelverk og veiledning for infrastruktur

Det viktigste redskapet er å innarbeide universell utforming i regelverk for utforming av ny infrastruktur. Med flere veieiere er veinormalene viktige som felles regelverk. Statens vegvesen fastsetter veinormaler som gir bestemmelser for offentlige veier, forankret i veglova. Krav til universell utforming inngår i veinormalen, der Statens vegvesen er fraviksmyndighet for riksvei og fylkeskommunen for fylkesvei. Universell utforming er et av temaene som inngår i veileder for innsigelser i plansaker¹⁰.

¹⁰ Statens vegvesen (2022): [Veileder 744. Nasjonale interesser Statens vegvesen skal ivareta i arealplanleggingen og bruk av innsigelse.](#)

Det er en kontinuerlig prosess å sikre og utvikle hensynet til universell utforming ved oppdateringer av regelverk, veiledere og standarder. Statens vegvesen utvikler veiledere og bidrar i veiledere og handlingsplaner utarbeidet hos andre. Dette bidrar blant annet til å samordne statlig veiledning.

Statens vegvesen har bl.a. samarbeidet med Direktoratet for byggkvalitet om FoU-aktiviteter om orientering og veifinning, som kunnskapsgrunnlag for veinormaler og byggt teknisk forskrift (TEK 17). TEK 17 bidrar til helhetlige reisekjeder gjennom felles regelverk i transportsektoren og andre samfunnsområder.

Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og KS utarbeidet i 2018 en [veileder for helhetlig knutepunktutvikling](#). Universell utforming inngår i grunnlaget for Nasjonal gåstrategi. Fylkeskommuner og kommuner med lokale gåstrategier eller planer for gående, tilrettelegger med dette utgangspunktet.

Planlegge og bygge riksveier

Standarden bedres gjennom nye riksveianlegg og tiltak i samarbeid med fylkeskommuner og kommuner gjennom byvekstavaler og bypakker, samt investeringstiltak på eksisterende veinett.

Transportvirksomhetene ivaretar universell utforming ved å bygge nye anlegg i overensstemmelse med regelverk. For å oppnå gode løsninger må planleggere og utbyggere i tillegg ha god kunnskap om universell utforming. Økt vekt på kostnadene kan bidra til at mange kvaliteter velges vekk. Det vil være nyttig for intern læring å evaluere hvor godt universell utforming ivaretas i ferdige anlegg. Det er utarbeidet metodikk¹¹ som kan benyttes for å revidere planer og inspisere ferdige anlegg i veisektoren, basert på bestemmelser i veinormalene.

Temaet inngår i konseptvalgutredninger (KVU) og andre utredninger. Universell utforming inngår i FNs bærekraftsmål og i nasjonale strategier for fysisk aktivitet og helse, aldersvennlig stedsutvikling mv., som sammen med nullvekstmålet kan danne grunnlag for tiltak i byer og tettsteder. Bedre nettverk med helhetlige reisekjeder for gående, syklende og kollektivtrafikken bidrar til mål om bærekraftige og attraktive byer og tettsteder. Tiltakene gir flere mulighet til å velge reisemåte, samtidig som bilrestriktive tiltak ikke skal begrense tilgjengeligheten for dem som trenger å kjøre helt frem.

Det er aktivt samarbeid mellom Statens vegvesen og kommuner og fylkeskommuner gjennom byvekstavtaler og bypakker, i konkrete prosjekter og i plansaker.

Anskaffelser

Ved anskaffelser kan universell utforming ivaretas gjennom minstekrav eller tildelingskriterier til varer, tjenester, eller kunnskap og kompetanse for dem som leverer tjenester. Det er potensial for bedre verktøy og kompetanse innen ulike områder ved anskaffelser, eksempelvis ved utarbeiding av standardbeskrivelser. Se omtale av ferjer i riksveiferjesambandene for omtale av prosessen ved nye ferjer.

Brukermedvirkning

Den som fremmer planforslag har ansvar for involvering, og transportvirksomhetene legger vekt på dialog og åpne planprosesser. Barnetråkk er en av flere metoder som benyttes, som involverer trafikantene i innsamling av grunnlagsdata. Det er eksempler på brukerinvolvering ved utarbeidelse av formingsveileder for prosjekter, og på befaring av ferdige anlegg sammen med brukerorganisasjoner. Der det er behov for å søke avvik fra veinormalene, er brukerinvolvering spesielt aktuelt.

Fagpersoner med ansvar for ferjetilbudet har kontakt med brukergruppene gjennom deltagelse i nettverkssamlinger/møter som gjelder universell utforming i kollektivtransport. Her deltar også ulike faggrupper involvert i veiplanlegging. Standardiserte løsninger og krav i veinormalene oppgis som

¹¹ [Verktøy for revisjon og inspeksjon | Statens vegvesen](#)

grunner til lite medvirkning. Det kan være avvik mellom planleggeres forståelse av hva plan- og bygningsloven krever, og brukerorganisasjonenes forventninger til brukermedvirkning. Kommunen har et særlig ansvar for å sikre medvirkning fra alle grupper.

Drift og vedlikehold riksveier og riksveiferjetjenester

Innen 2022 tilfredsstiller alle ferjer i riksveiferjesamband nye krav til universell utforming. Kravene omfatter ferjer, reiseinformasjon og billettering. Det er jobbet systematisk over tid med å forbedre kravdokumenter ved anskaffelse av riksferjedriftstjenester, bl.a. på bakgrunn av befaringer og brukermedvirkning.

I Statens vegvesen er det oppmerksomhet på universell utforming ved drift og vedlikehold. Det er krav til universell utforming i retningslinjer for drift og vedlikehold av riksveier, som ligger til grunn for driftskontraktene. Retningslinjene¹² ivaretar fremkommelighet hele året og at elementer som bidrar til universell utforming beholder funksjonen.

Det innføres tre driftsklasser for vinterdrift på gang- og sykkelareal langs riksvei fra vinteren 2022/2023. Sentrale sykkelveier i byområder driftes med bar veibane hele året. Dette utgjør 12 prosent av gang- og sykkelveinettet langs riksvei. Denne driftsstandarden gir god og forutsigbar fremkommelighet for syklister og gående i alle aldre, også for personer med funksjonsnedsettelse og ved bruk av hjelpemidler. Det er behov for å trekke erfaringer fra satsingen mht. driftsmetoder, utstyr, miljøkonsekvenser og utfordringer for vedlikeholdet.

Forutsigbar driftsstandard på hele reisekjeder krever samarbeid mellom forvaltningsnivåer og transportvirksomheter. Der det er inngått forpliktende samarbeid, har dette ofte vært byområder med byvekst-, bymiljø- eller bypakkeavtaler. Samarbeidet kan omfatte god vinterstandard både med snødekke og strekninger med barveistandard. Tilgjengelige økonomiske midler er vesentlig for å oppnå forpliktende avtaler. Felles standard er eksempelvis foreslått for Nord-Jæren¹³, men foreløpig ikke iverksatt.

Statens vegvesen gjennomfører FoU og formidling for bedre drift og vedlikehold av veinettet. I 2018–2021 omfattet dette drift for gående og syklende. Undersøkelser peker på at bedre vinterdrift for gående vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Statens vegvesen har krav til vinterdriftskompetanse for arbeidsledere og operatører som utfører vinterdrift i Statens vegvesens driftskontrakter. I perioden 2013–2019 har om lag 350 kontraktsansvarlige for driftskontrakter internt og hos entreprenørene gjennomgått kurs i drift og vedlikehold i regi av etaten. Hensynet til gående, syklende og universell utforming har vært et av temaene.

Drift og vedlikehold for universell utforming, er kort beskrevet i en lærebok som brukes i intern og ekstern opplæring, på universiteter og høyskoler. Statens vegvesen utvikler et opplæringsprogram for etatens byggeledelse for driftskontrakter, der universell utforming inngår som tema. Statens vegvesen har utviklet kursmaterieell til disposisjon for entreprenører for opplæring av deres personell, der universell utforming og krav til synlighet av taktile ledelinjer (indikatorer) er omtalt.

¹² Håndbok R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveger

¹³ Sykkelstrategi for Nord-Jæren 2017–2032

På en kurssamling i 2022 pekte byggeledere for driftskontrakter på betydningen av drift for mange ulike elementer som bidrar til universell utforming i veisystemet. Det er varierte oppgaver og mange detaljer å følge opp. De opplevde at det er mindre ressurser til drift enn tidligere, som betyr mindre oppfølging av entreprenører. Og at universell utforming prioriteres lavere når det er ressursknapphet.

De identifiserte situasjoner som krever manuelt arbeid, der det mangler effektive driftsrutiner og der tilpasningen til lokal situasjon bør være bedre. Når elementer skiftes ut bør det bidra til bedre universell utforming. De pekte på viktigheten av god kontakt og oppfølging av driftsentreprenører, samarbeid på tvers av kontrakter, og nytte av informasjonsutveksling med andre deler av landet for både byggeledere og driftsentreprenører. Det ga driftserfaringer og eksempler på smarte løsninger. For å få innspill kan de delta på møter med brukerorganisasjoner. Noen bruker også befaring sammen med entreprenør, gjerne med rullestol/rullator.

Byggeledernes oppfatning var at entreprenørene prioriterer tiltak for gående og syklende høyt, men setter av lite ressurser til overvåkning, kontroll og korrigerende av utført arbeid. De nevnte også eksempler på entreprenører som prøver ut sensorer for bedre værdedata og digitale løsninger for å dokumentere og formidle tilstand.

Henslengte elsparkesykler er en ny utfordring for framkommeligheten for driftskjøretøy. Det kan også være hensiktsmessig å samle erfaring med vinterdrift på plasser med elbillading.

Byggeledere bør involveres for å sikre driftsperspektivet i planprosjekter og ved innkjøp. De pekte på et stort behov for å fornye utstyr og fasiliteter langs veiene. Oppgraderte enkeltpunkter langs riksveien med økt driftsinnsats er ressurskrevende. De pekte på at strekningsvis oppgradering gir mer hensiktsmessig drift.

Tilstandsvurderinger og utbedringer

Transportvirksomhetene skal ivareta universell utforming ved oppgradering av infrastruktur. Det er også behov for utbedringer for å ivareta universell utforming. Det vektlegges å utføre flere tiltak i samme reisekjede. Blant annet blir tilkomst og kryssingssteder sett i sammenheng med stoppesteder. Transportvirksomhetene kartlegger, planlegger og iverksetter forbedringstiltak på eksisterende infrastruktur innenfor budsjettammer, for å få et mer universelt utformet transportnett¹⁴. Det er imidlertid ikke gjennomført en kartlegging av riksveinettet som gir fullgod oversikt over status.

På veianlegg gjennomføres det trafiksikkerhets- og sykkelinspeksjoner. Inspeksjoner for universell utforming er et virkemiddel for å tilrettelegge for gående (Vestland fylkeskommune 2021). På oppdrag fra Samferdselsdepartementet gjennomførte Statens vegvesen kartlegging av ferjer og ferjeleier på riksvei i 2015–2016, med vekt på sammenhengende atkomst for gående, tilgang til passasjerfasiliteter på ferjer og ferjeleier og oppstilling for HC-kjøretøyer slik at de kan kjøre til tilrettelagt plass på bildekk.

Flere trafikkstasjoner (publikumsfunksjoner) og Statens vegvesens kontorbygg er kartlagt med felles kartleggingsverktøy for bygninger utviklet av Statsbygg, slik at publikum kan finne informasjon om tilgjengeligheten på byggforalle.no.

Behovsvurdering for riksveier

Tiltak for universell utforming kan gjennomføres ved bygging av nye veistrekninger, fornying, utbedringsstrekninger eller mindre tiltak. Det er behov for økt fokus på universell utforming ved utbygging av store prosjekter, fornying og utbedring. Ved utbedringer og vedlikehold er det vesentlig å benytte løsninger som opprettholder eller forbedrer universell utforming. Dette krever kunnskap hos dem som planlegger og gjennomfører.

Holdeplasser: Det er vel 7 000 holdeplasser for buss langs riksvei. Det er anslått behov for å oppgradere minst 3 300 holdeplasser. Oppgradering av utstyr mv. er anslått til 2,5 mill. kr pr.

¹⁴ Rundskriv: Universell utforming i diskriminerings- og tilgjengelighetsloven, <https://lovdata.no/static/RDEP/q-2010-0029.pdf>.

holdeplass, mens det er behov for å etablere ny plattform er kostnader anslått til 5 mill. kr pr. holdeplass.

Ferjeleier: Det er anslått behov for mindre oppgraderinger på nær alle 36 riksveiferjeleier, tiltakene må prosjekteres for hvert sted. Det er behov for sammenhengende gangforbindelser fram til man er om bord på ferje, samt HC-toaletter et par steder. Løsninger slik at HC-kjøretøy kan komme til avsatte plasser om bord bør vurderes. Det er anslått behov for om lag 7 mill. kr til mindre utbedringer per anløpssted.

Gangforbindelser: Det er stort behov for å tilrettelegge for gående og syklende i små og mellomstore byer og tettsteder, og utenfor tettsteder, som også bidrar til aldersvennlig stedsutvikling. Det vil være stor variasjon i tiltakene, men det er anslått i gjennomsnitt 30 mill. kr pr. kilometer.

Rasteplasser: Ifølge [rasteplass-strategien fra 2020](#) er det behov for at 60 plasser oppgraderes til hovedrasteplasser, se [kart](#). Anslåtte kostnader er 8,1 mill. kr pr. plass. Der det blir en time mellom hovedrasteplasser kan noen mindre plasser mellom disse saneres. På øvrige rasteplasser kan nye møbler supplere eller erstatte eksisterende møbler, for å bidra til sittemuligheter for alle.

Ladestasjoner: Det vil være hensiktsmessig å kartlegge/sikre at det finnes ladestasjoner som er tilgjengelige for eksempelvis rullestolbrukere i byene og alle landsdeler, for å sikre innfasing av nullutslipps kjøretøy iht. målene i Nasjonal transportplan. Noe skjer som en del av ladeoperatørens oppgradering av plassene, men for områder der dette ikke vil være lønnsomt kan behovet for en støtteordning eller andre virkemidler vurderes.

For å oppnå et universelt utformet transportsystem vil det være behov for en systematisk kartlegging og oppgradering innenfor mange deler av systemet, som gangveier, gangatkomster, kryssingssteder, holdeplasser, rasteplasser, gatemøblering, ladestasjoner mv. Det er behov for systematisk arbeid for å sikre gode på- og avstigningsløsninger mellom plattform og transportmiddel. For mer sømløse reiser er det behov for å opprettholde og videreutvikle billettsamarbeid og samordne informasjons- og skiltssystemer slik at disse gir intuitiv og enhetlig informasjon. Kartlegging av konsekvenser for inkludering ved endringer i transportsystem og transportmidler vil bidra til mer informerte beslutninger.

Hvordan utviklingen har vært

Mye av utviklingen kommer gjennom tiltak som har andre hovedhensikter. Den positive utviklingen som er, kommer derfor ofte ikke godt fram. Eldre busser og skinnegående transportmidler byttes ut med kjøretøy med betydelig bedre utforming, slik at man i større grad drar nytte av infrastruktur som er eller blir universelt utformet, og får dermed mer sammenhengende reisekjeder med universell utforming. Det er økende oppmerksomhet på universell utforming i gjennomføring av drift og vedlikehold hos veieiere, faglige rådgivere og i undervisning og studentoppgaver ved universitetene.

Universell utforming blir ivaretatt i nye og oppgraderte anlegg i bypakker, byvekstavtaler og store prosjekter. Spesielt i de større byområdene er det ønske om å satse på universell utforming, men tiltakene når i begrenset grad opp i prioriteringene. Gjennom byvekstavtalen/Oslopakke 3 er det rustet opp et betydelig antall holdeplasser med universell utforming-standard langs riksveinet i Oslo-området de siste årene, men mye gjenstår. Andre eksempler på oppgradering og bygging av holdeplasser, er i Trondheim, og med bypakkemidler i Nedre Glomma og Ålesund.

I transportkorridorene går riksveimidler i hovedsak til byer med bypakker, mens mindre byer og tettsteder som ikke har bypakke og byområder som kan bli aktuelle for byvekstavtaler, ikke får midler til tiltak. Dermed er det tiltak som mange ville hatt nytte av, som ikke blir gjennomført.

Det er lite midler som settes av til spesifikke tiltak for universell utforming langs eksisterende riksveier. Det mangler en samlet oversikt over totalbehovet for tiltak og hvor gode resultatene av «ferdig bygd» anlegg er. Som nevnt er det utfordrende å holde opplysninger i NVDB oppdatert.

Over tid har økt motorisert trafikk og kjørehastighet begrenset veinettet som egner seg for gående. Samtidig er det økt press på arealene for gående, som også benyttes av trafikanter med ulike typer sykler, elsparkesykler, sports- og fritidsutstyr, oppstilling av pakkebokser osv. Dette gir begrensinger for noen grupper og har bidratt til aksjoner som «La oss ta fortauet tilbake» (<https://www.gangfart.no>).

Kommuner og fylkeskommuner har økt oppmerksomhet på planstrategier for bærekraft, nullvekstmål, tettstedsutvikling, fysisk aktivitet og helse, aldersvennlig stedsutvikling mv. som grunnlag for tiltak i byer og tettsteder, der universell utforming er et viktig bidrag.

En vesentlig utfordring innen universell utforming er å endre tenkemåten til alle som hver dag tar valg som avgjør graden av tilgjengelighet i forskjellige sammenhenger. Dette gjelder kunnskap, oppmerksomhet, mål og prioriteringer innen alle ansvarsområder. Prosjektet *Bærekraftig bevegelsesfrihet for alle* i Ruter er eksempel på en aktivitet som har bidratt til økt fokus i på ledernivå.

Transporttilbudet endres raskt og utfordringer i transport- og reiselivsnæringen vil være å sikre brukervennlige løsninger og god tilgjengelighet. Som basis for en innovativ utvikling vil det være vesentlig med økt generell kompetanse om universell utforming i samfunnet, kunnskap og faglitteratur i utdanningene og spesialisert kunnskap for enkelte yrkesgrupper. En artikkelserie i transport [Universell utforming i transportsektoren](#) er et bidrag til dette.

Flere aktører erkjenner behovet for dør-til dør informasjon og forbedrer apper og informasjonsløsninger. Entur og Ruter har undersøkt hva trafikanter har behov for informasjon om, også andre har sett på metoder for datainnsamling. Data som samles inn, bidrar til kunnskap om status, men ulik informasjon medfører begrenset oversikt. Det vil kreve innsats på flere områder for å gi tilgjengelighetsinformasjon på en felles plattform, som utvikling av effektive (automatiserte) metoder for datainnsamling, avklaring av hva som skal samles inn, av hvem og på hvilket format.

Det er utfordrende å oppnå samordning mellom aktører og forvaltningsnivåene kommune, fylkeskommune og stat. Både prioritering og koordinering krever ressurser i transportvirksomhetene og hos andre, og samordning gjelder tiltak innen mange fagområder. Vi erfarer at fylkeskommunene jobber aktivt med ulike formidlingsarenaer for sine kommuner. Byvekstavgiftene er også arenaer for samordning.

Hva er barrierer for utviklingen

Den viktigste barrieren for utviklingen av et mer universelt utformet transportsystem, er mangel på prioritering og systematisk satsing. Midler rettes i stor grad mot hovedmålene i Nasjonal transportplan, som klimamål og trafikksikkerhet. Universell utforming er ikke et hovedmål i dagens Nasjonal transportplan.

Både i gatenettet og i kollektivtrafikken er det behov for en betydelig oppgradering og tilrettelegging av holdeplasser/stasjonsområder, tilkomsten til disse og transportmidlene. Mange gjenstående tiltak i byer er kostbare og kan være arealkrevende, noe som skaper konflikter.

Trafikanter ønsker enkle forutsigbare løsninger som er lette å lære, men flere aktører bidrar til økt kompleksitet. For å oppnå mer helhetlige reisekjeder, vil det være behov for virkemidler som bidrar til reelt samarbeid med samtidig prioritering og midler hos ulike aktører. Tiltakspakker kan være ett virkemiddel for å få til dette.

Anbefalinger for perioden 2025–2036

Gi en tydelig strategisk retning som bidrar til å samordne mange aktører. Tydelig prioritering av universell utforming og innen universell utforming, kan gjøre det lettere for aktørene å bidra i samme retning. Ambisjonsnivå må avklares og følges opp med bevilgninger for personressurser og tiltak. En mer konsentrert satsing og muligheter for konkrete felles prosjekter kan gi eksempler på hva man får til sammen, som kan bidra positivt til formidling og forankring.

Grunnlaget er at man løfter fram dialogen om felles forståelse og hva man vil oppnå, som grunnlag for reelle prioriteringer, og unngår ideelle intensjoner og ønskelister uten strategiske prioriteringer. Ambisjonene må kunne løse ulike utfordringer, vinne gjenklang i flere miljøer og etablere sammenheng mellom politiske målsetninger, virkemidler og tiltak på ulike felt. Økt oppmerksomhet bidrar til å innpasse universell utforming i det vi gjør på alle områder.

Satse mer på oppgradering, drift og vedlikehold. Det meste av veisystemet er bygd, og veiene i nærområdet der vi bor er viktigst i dagliglivet. Det kan vurderes å etablere insentiver til kommuner som utarbeide temaplaner for universell utforming av transportsystemet, eller universell utforming inspeksjoner av veinettet. Midler til oppgraderinger vil bidra til å holde interessen oppe.

Fortsatt statlig samarbeid og samordning slik at kommuner og andre møter tydelige forventninger. Universell utforming kan fremmes gjennom arbeidet med nullvekstmålet, aldersvennlig stedsutvikling, tilrettelegging for fysisk aktivitet, og er en vesentlig del av bærekraftsmålene. Arbeid med regelverk og veiledere og innpassing av krav fra EU pågår kontinuerlig, og det kan tas initiativ til å avklare uklarheter om ansvarsforhold og hva som gjelder hvor.

Innovasjon iht. bærekraftsmålene – ingen skal utelates. Bidra til at inkludering inngår i alle ledd i innovasjonsprosesser for nye transportmidler og transportløsninger, fra oppstart via testing og utprøving til forretningsmodeller og drift. Å involvere ulike grupper i befolkningen underveis i prosessen bidrar til mer robuste løsninger for et større publikum. Videre er det behov for et innovasjonsprogram for å gi bedre framkommelighet og redusere antall skadde fotgjengere på glatt føre. For å bidra til sømløse reiser er felles piktogrammer og skiltkonsept for fysiske og digitale flater etterspurt. Det er behov for målrettet FoUI-innsats over tid for å oppnå gode av- og påstigningsløsninger for buss, bane, sjø og luftfart.

Forskning kan gi nye perspektiver. Et forskningsprogram med flere FoU-aktører kan gi ny innsikt om prosesser og implementering, trafikanten og de fysiske omgivelsene. En systematisk gjennomgang av barrierer for å oppnå universell utforming, kan peke ut hensiktsmessige tiltak for å oppnå endring. Trafikanalys (2019) peker på universell utforming som kontinuerlig kvalitetsforbedring med indikatorer som favner målstyring, personressurser, behovsanalyse, ressursplanlegging, kvalitetskontroller mv.

Anbefalingene gitt tidligere i [Universell utforming](#) som grunnlag for Nasjonal transportplan 2014–2023, og [Gående og universell utforming](#) som grunnlag for Nasjonal transportplan 2018–2029, er fortsatt aktuelle.

Ambisjonen mot et universelt utformet Norge innen 2035 er krevende: Både i gatenettet og i kollektivtrafikken er det behov for en betydelig oppgradering og tilrettelegging av holdeplasser/stasjonsområder, tilkomster og transportmidler. Mange gjenstående tiltak kan være areal- og kostnadskrevende. Det kan som nevnt etableres insentiver til kommuner og transportaktører for å kartlegge status, gjennomføre inspeksjoner, utarbeide tiltaksplaner og gjennomføre tiltak.

Nasjonal transportplan 2025–2036 er en avgjørende etappe mot et mer universelt utformet transportsystem. Det vil kreve videre arbeid med å presisere målene, konkretisere tiltakene og prioritere langs tidsaksen. Det kan utarbeides en egen etappeplan med milepæler, som del av Nasjonal transportplan.

Et mulig virkemiddel er å utarbeide en tiltaksplan i samarbeid mellom kollektivaktører, fylkeskommuner, kommuner, næringsliv og frivillighet, med tiltaksplan for trafikksikkerhet som forbilde (se tekstramme nedenfor). Et slikt arbeid krever langsiktighet med behov for et visst nivå av ressurser og innsats.

[Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025 \(PDF\)](#) er en fireårig plan for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Planen er et samarbeid mellom Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige offentlige aktører på nasjonalt nivå og om lag 20 interesseorganisasjoner bidratt til planen. Planen inneholder 179 målrettede tiltak. Disse skal bidra til at vi når ambisjonen i [Nasjonal transportplan 2022–2033](#).

6. Kilder

Avinor, Banenor, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier, Statens vegvesen (2020): [Tilleggsoppdrag til oppdrag 2-4, Nasjonal transportplan 2022-2033](#). Datert 3.04.2020.

Avinor, Jernbaneverket, Kystverket, Statens vegvesen (2010): [Universell utforming. Utredningsfasen. Nasjonal transportplan 2014-2023](#). Datert 15.11.2010.

Avinor, Jernbaneverket, Kystverket, Statens vegvesen (2014): [Gående og universell utforming. Nasjonal transportplan 2018-2029 Analyse- og strategifase](#).

Bjerkan, Øvstedal, Nordtømme, Kummeneje & Solvoll (2015): [Transportordninger og arbeidsdeltakelse: Transport og arbeid blant personer med nedsatt funksjonsevne](#). SINTEF A27047/2015.

Buudir (2020): [Universell utforming. Tilstandsanalyse og kunnskapsstatus](#). 2020.

DIFI Direktoratet for forvaltning og IKT (2016): [Tilgjengelige automater. Status for universell utforming av selvbetjeningsautomater – 2015](#). Difi-notat 2016:5.

Krogstad, Phillips & Berge (2019): [Kollektivtransport for alle: Bussjåførenes rolle](#). TØI rapport 1683/2019.

Nielsen & Skollerud (2018): [Universell utforming av transportsystemer for grupper med nedsatt psykisk funksjonsevne](#). TØI rapport 1615/2018.

Nielsen, Junker, Kallaos, Gohari (2018): [Mobilitet og regulering i smarte byer: Verdier og fremtidsbilder](#). NTNU.

Nordbakke & Skollerud (2016): [Transport, udekket aktivitetsbehov og velferd blant personer med nedsatt bevegelsesevne](#). TØI rapport 1465/2016

Nordtømme, Kummeneje & Øvstedal (2015): [Statens vegvesens oppgaver innen trafikksikkerhet og universell utforming: Resultater fra kartlegging med særskilt fokus på sektoransvar](#). SINTEF Rapport A27187.

Opinion AS (2019): [Tilgjengelighetsinformasjon fra et brukerperspektiv](#). ENTUR.

Oslo Economics (2022a): [Rapport om TT del 1: Transportordningen for funksjonshemmede \(TT\) – status 2022](#). OE-rapport 2022-47. Oppdragsgiver: Samferdselsdepartementet

Oslo Economics (2022b): [Rapport om TT del 2: Evaluering av utvidet ordning for tilrettelagt transport for funksjonshemmede \(TT\)](#). OE-rapport 2022-48. Oppdragsgiver: Samferdselsdepartementet

Proba samfunnsanalyse (2022): [Kunnskap om universell utforming i Viken – Status og muligheter for Viken fylkeskommune](#). Rapport 2022 -7.

Proba samfunnsanalyse (2019): [Kunnskapssammenstilling og evaluering av regjeringens handlingsplaner for universell utforming](#). Rapport 2019 -16.

Sentio Research (2017): [*Bruk av kollektivtransport i befolkningen og blant personer med nedsatt funksjonsevne.*](#) Bufdir.

Trafikanalys (2019): [*Kollektivtrafikens barriärer – kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.*](#)

Vestfold og Telemark fylkeskommune (2022): [*Regional strategi for båt og ferge.*](#)

Vestland fylkeskommune (2021): [*Regional transportplan Vestland 2022–2033. Strategi for mjuke trafikantar.*](#)

Viken fylkeskommune (2020): [*Veien til et bærekraftig Viken - regional planstrategi 2020-2024*](#)

Viken fylkeskommune (2022): [*Handlingsprogram for samferdsel 2022-25 for Viken fylkeskommune*](#)