

# **Universell utforming av transportmidler.**

**Tilgjengelighet til buss, bane og tog for rullestolbrukere.**

**Ellen Braarud**



**Masteroppgave i Funksjonshemming og Samfunn**

**Innlevert: april 2012**

**Veileder: Jan Tøssebro**

**Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet**

**Institutt for helsevitenskap og sosialt arbeid**

## **I Abstract**

This master's thesis in "Disability and Society" is looking into the concepts of disability and universal design and by which means we can reach the goal of universal design of public transport. It also surveys previous research in Norway about accessibility to public transport for people with impairments. Findings from an enquiry among wheelchair users about barriers in using buses, trains and trams are presented. The climate with snow and ice during the winter months are among the most significant barriers for accessibility to these vehicles for wheelchair users. The gap between the ground and the entrance of the vehicle are also still a major barrier.

## II Forord

Masterstudiet har vært gjennomført i fritida ved siden av full jobb og det har derfor tatt nesten 4 år fra studiestart til innlevering av masteroppgaven. Våren 2010 ble jeg med i referansegruppen til prosjektet ”Sikker transport for rullestolbrukere” som NAVs representant i gruppen. Dette prosjektet tar for seg problemstillinger rundt sikkerhet for rullestolbrukere når de skal benytte offentlig transport. Ved å legge tema for masteroppgaven tett inntil de problemstillingene prosjektet ”Sikker transport for rullestolbrukere” tar for seg har jeg fått mulighet til å gjennomføre en spørreundersøkelse som er finansiert med prosjektmidler og samtidig kunne bidra inn i dette prosjektet. Prosjektleder Jørgen Rødseth og Handikapforbundets representant i prosjektet Anne Berit Kolaas har vært inspirerende samarbeidspartnere i utforming av spørsmål til undersøkelsen og også til å få undersøkelsen spredt ut til informantene. Kyrre Svarva ved NTNU har vært til god hjelp ved utforming av spørreskjema og innlegging av data i SPSS. Alle som har bidratt ved å svare på undersøkelsen og Handikapforbundets lokallag som har tatt jobben med videresending av spørreskjemaene må også takkes. Veileder Jan Tøssebro har også vært tålmodig med en masterstudent som i perioder har hatt lav fart.

Tema for oppgaven grenser også til det jeg til daglig har jobbet med ved NAV Hjelpemiddelsentral Sør-Trøndelag i flere år; individuell tilrettelegging av biler. Universell utforming av transportmidler er motsatsen til de individuelle tiltakene, og etter hvert som flere kan benytte offentlige transportmidler vil behovet for de individuelle løsningene minske. Undersøkelsen som presenteres i denne oppgaven gir ingen grunn til å se seg om etter nytt arbeid med det første.

### III Innhold

I Abstract.....	2
II Forord.....	3
III Innhold.....	4
1 Innledning .....	8
1.1 Bakgrunn for oppgaven .....	8
1.2 Mål og problemstilling .....	9
1.3 Avgrensinger .....	9
1.4 Oppbygging av oppgaven.....	9
2 Politiske målsettinger og sentrale begrep.....	10
2.1 Begrepet funksjonshemming .....	10
2.2 Utvikling av norsk funksjonshemmingspolitikk og begrepet universell utforming..	16
3 Virkemidler på veien videre mot et universelt utformet samfunn .....	23
3.1 Diskriminerings og tilgjengelighetsloven.....	23
3.2 Offentlige prioriteringer og bevilgninger/Politikk og planer .....	27
3.3 Forskriftsendringer som virkemiddel til nå universell utforming .....	29
3.4 Lov om offentlige anskaffelser.....	32
4 Hva vet vi om tilgjengeligheten til kollektivtransport i dag? .....	34
5 Metode .....	41
6 Funn fra undersøkelsene. ....	49
6.1 Opplysninger fra fokusgruppeintervjuene .....	49
6.2 Generelle vansker med bruk av offentlig transport .....	51
6.3 Reisevaner .....	52
6.4 Tilgang til bil .....	53
6.5 Å komme seg til og fra holdeplass/perrong.....	55

6.6	Tilgjengelighet på ulike transportmidler .....	58
6.7	Buss .....	59
6.8	T-bane eller bybane .....	66
6.9	Tog.....	70
6.10	Behov for sikringstiltak.....	74
6.11	Rullestolene.....	77
7	Drøfting av hovedfunn fra undersøkelsen blant rullestolbrukere .....	79
8	Konklusjon.....	84
9	Referanser .....	85
10	Vedlegg .....	89

#### Vedlegg 1 Spørreskjema

#### Vedlegg 2 Informasjonsskriv til spørreskjema

#### Tabell- liste

Tabell 1	Perpektiver for teorier om funksjonshemming .....	15
----------	---	----

#### Figurliste

Figur 1	Modell ICIDH 1.....	11
Figur 2	Gap - modell (St.meld. nr 40 (2002-2003 s.9).....	12
Figur 3	Modell ICF ( kopiert fra Rapport IRIS - 2008/256) .....	13
Figur 4	Bruk av kollektivtransport hele LKF 2007 (Bjerkan, K.Y. 2009).....	36
Figur 5	Informanter fordelt etter kjønn og bosted.....	44
Figur 6	Mest brukte rullestol ved offentlig transport RLU N=152 .....	46
Figur 7	Vansker med å bruke offentlig transport LKFB N=136.....	51
Figur 8	Reisevaner siste 12 mnd LKFB N=136( trikk/bane N=25).....	52
Figur 9	Reisevaner ukentlig/daglig bruk LKFB N=136 (25 for trikk/bane) .....	53
Figur 10	Vansker med å komme seg til og fra holdeplass/perrong. RLU N=147.....	55
Figur 11	Årsak til vansker med å komme seg til og fra holdeplass/perrong. RLU N=104-116 .....	56

Figur 12 Vansker med ulike transportmidler LKFB N= 136 (N=25 for Trikk/bane).....	58
Figur 13 Vansker med å reise med buss. LKFB N=136 .....	59
Figur 14 Vansker med å komme av og på buss. RLU N = 143 .....	60
Figur 15 Årsak til vansker med å komme av og på buss. RLU N = 79 - 122 .....	60
Figur 16 Vansker med forhold inne i bussen. RLU N = 121 .....	63
Figur 17 Årsak til vansker inne i bussen. RLU N = 77 - 81.....	64
Figur 18 Vansker med å bruke T-bane/trikk. LKFB N=25.....	66
Figur 19 Vansker med å komme seg av og på T-bane / bybane. RLU N = 51 .....	67
Figur 20 Årsak til vansker med å komme seg av og på t-bane / bybane. RLU N = 31 - 37 ...	68
Figur 21 Vansker med forholdene inne på t-bane / bybane. RLU N = 45 .....	68
Figur 22 Vansker med å bruke tog LKFB N= 136.....	70
Figur 23 Vansker med å komme av og på tog. RLU N = 88 .....	71
Figur 24 Årsak til vansker med å komme av og på tog. RLU N = 60 -71 .....	72
Figur 25 Grad av vanske med forhold inne i toget. RLU N = 85.....	73
Figur 26 Årsak til vansker inne på toget. RLU N = 58 - 67.....	73
Figur 27 Sikringsønsker på korter turer. RLU N = 113 .....	75
Figur 28 Sikringsønsker på lengre turer. RLU N=119.....	76



## 1 Innledning

I ”Norge universelt utformet 2025” er transport et av fire prioriterte innsatsområder for universell utforming og tilgjengelighet (De andre prioriterte områder er uteområder /planlegging, bygninger og IKT).

Å komme seg rundt i samfunnet er en grunnleggende forutsetning for å delta på ulike sosiale arenaer. Selv om mange bruker mye tid på å bygge og vedlikeholde sosiale nettverk på ulike nettforum og vi kan finne informasjon og få bestilt ulike tjenester over internett har vi fortsatt behov for å komme oss fra sted til sted for å møte andre mennesker ansikt til ansikt og for å delta der ting skjer. Å sitte på stadion sammen med en supportergruppe er en annen opplevelse enn å se kampen på TV i stua hjemme. Å være på en konsert er noe annet enn å høre på musikk hjemme. Å komme seg til jobb/ skole og ha kolleger/studiekamerater er noe annet enn å ha hjemmekontor/lese for seg selv hjemme. Å handle på internett er ikke det samme som å dra på en handletur til byen. Å se et båtprogram på TV er ikke det samme som å sitte i båten å lukte saltvann og kjenne sjøgangen. Vi kan sette stor pris på å få handlet på internett, ha hjemmekontor og sosiale nettverk i nettsamfunn, men det er ikke nok. Dette må være en valgmulighet vi har og ikke noe vi er tvunget til av manglende mulighet til å komme oss hjemmefra og til der det skjer. Tilgjengelighet til transport er viktig for å kunne delta på de arenaer vi ønsker.

### 1.1 Bakgrunn for oppgaven

I denne oppgaven har jeg valgt å se på om kollektive transportmidler er egnet for personer som bruker rullestol. Jeg har reist en del sammen med rullestolbrukere og har møtt mange rullestolbrukere som har hatt store problemer med bruk av ulike transportmidler. For rullestolbrukere hjelper det ofte ikke å ha med seg en ledsager om transportmiddelet først er dårlig utformet. Det er begrenset hva en ledsager kan hjelpe til med å overkomme av fysiske hindringer. Utestengingen blir derfor mer total enn for personer som har problemer med å orientere seg pga av sansetap eller kognitiv svikt hvor en ledsager oftere kan fylle gapet mellom personens evne til å ta seg fram og omgivelsenes krav.



## 1.2 Mål og problemstilling

Målsettingen med denne oppgaven er å kartlegge hvor langt vi har kommet med universell utforming av transportmidler og hvordan dette påvirker rullestolbrukeres muligheter til å benytte offentlig transport.

Det konkrete forskningsspørsmålet for oppgaven er:

Hva er de største barrierene for at rullestolbrukere skal kunne benytte offentlige transportmidler?

## 1.3 Avgrensinger

Det er allerede nevnt at oppgaven begrenses til å se på hvilke barrierer rullestolbrukere møter ved bruk av offentlige transportmidler. Oppgaven begrenses også i hovedsak til å ta for seg buss, bane og tog som har noenlunde like problemstillinger. Bruk av bil vil også bli belyst da behov for bil henger sammen med tilgjengelighet til andre transportmidler.

Oppgaven har også fokus på hvordan situasjonen er i Norge på dette området. Dette gjelder også for innhenting av informasjon om hva som er kunnskap på dette området i dag.

## 1.4 Oppbygging av oppgaven

Oppgaven tar i kapittel 2 for seg de endringene i synet på funksjonshemming som gjør at universell utforming av transportmidler og med det rullestolbrukeres muligheter til å benytte dem i det hele tatt er en aktuell problemstilling i dag. Begrepene funksjonshemming og universell utforming er sentrale i denne sammenhengen.

Kapittel 3 tar for seg de virkemidlene som kan tas i bruk for å nå en målsetting om universell utforming av transportmidler, mens kapittel 4 oppsummerer det vi vet om tilgjengelighet til offentlig transport for personer med nedsatt funksjon. Ved innhenting av informasjon om kunnskapsstatus ville det å kun ta for seg rullestolbrukere blitt for snevert og gi få resultater.

Kapittel 5 tar for seg de metoder som er benyttet for å komme nærmere et svar på forskningsspørsmålet, mens kapittel 6 har en bred gjennomgang av funn fra undersøkelsene.

Kapittel 7 drøfter de funn som er presentert, mens kapittel 8 "Konklusjon" gir et kort svar på forskningsspørsmålet.

## 2 Politiske målsettinger og sentrale begrep

Deltakelse for alle og universell utforming som veien å gå for å oppnå dette er i dag en målsetting som det er stor oppslutning om på politisk plan. Å nå fram til målsettingen om et universelt utformet Norge i 2025 vil kreve utvikling av mer kunnskap om hva som er gode løsninger og å få utbredt holdninger som gjør at universell utforming naturlig inngår i all planlegging og økonomiske prioriteringer. (Handlingsplan. Norge universelt utformet 2025. 2009)

At det er politisk enighet om at deltakelse for alle er en målsetting og at universell utforming er veien å gå er av forholdsvis ny dato. Langt inn på 1960 – tallet var politikken at deler av befolkningen skulle sorteres og plasseres på ulike institusjoner etter hvilken funksjonsnedsettelse de hadde. Vi hadde vanførehjem for mennesker med fysiske funksjonsnedsettelser, store langtidssykehus for mennesker med psykiske lidelser og egne store sentralinstitusjoner for mennesker med psykisk utviklingshemming. De som bodde på disse institusjonene var gjerne langt borte fra familien, og det var ikke noen målsetting at de skulle delta i samfunnet utenfor institusjonen. Tanken var heller at institusjonen skulle dekke alle behov og skjerme dem fra storsamfunnet og vice versa. (NOU 2001:22)

Endringen i målsetting fra segregering og avskjerming til inkludering og deltakelse gjør at nye begrep som universell utforming oppstår og at et gammelt begrep som funksjonshemming får et nytt innhold.

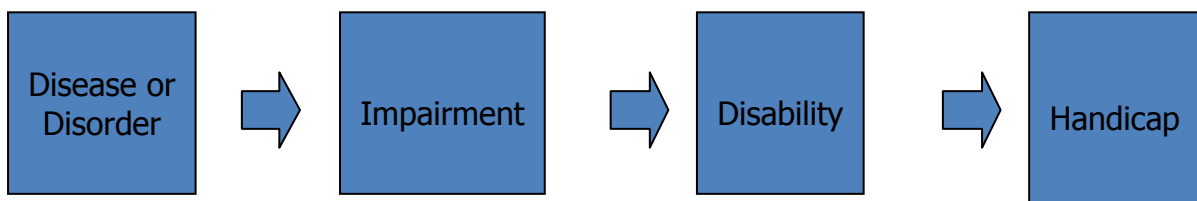
### 2.1 Begrepet funksjonshemming

Før jeg kan gå inn på hva begrepet universell utforming innebærer er det nødvendig å se nærmere på begrepet funksjonshemming da universell utforming er ”født av” en endring i forståelsen av funksjonshemming.

Funksjonshemming som begrep i dagligtale, i media, i offentlige dokumenter og i forhold til forskning varierer mye i innhold.

I dagligtale og i media brukes begrepet funksjonshemmet fortsatt ofte som et uttrykk for en egenskap ved en person. Dette er helt i tråd med den medisinske tradisjonelle betydningen av begrepet.

Også i den første utformingen av ICIDH fra 1980, et klassifiseringssystem utviklet av WHO, ble funksjonshemming sett som en direkte konsekvens av en sykdom eller skade. Arbeidet med utviklingen av denne modellen ble startet allerede i 1972 og det ble i starten forsøkt bygd opp etter samme prinsipper som ICD som er et klassifikasjonssystem for sykdommer. ICIDH ble aldri en integrert del av ICD, men et supplement hvor konsekvensene av sykdom skulle klassifiseres. (WHO/KITH 2003). I modellen under er de engelske begrepene brukt. Oversatt til norsk vil disease or disorder være en sykdom eller skade som fører til en funksjonsnedsettelse (impairment). På neste nivå (disability) er de aktiviteter som ikke kan utføres pga funksjonsnedsettelsen som igjen fører til funksjonshemming (handicap) i form av reduserte muligheter for deltakelse – de praktiske problemer personen møter i omgivelsene. Omgivelsene blir her tatt for gitt og ikke sett på som en årsak til funksjonshemming. Pilene går kun i den ene retningen.



Figur 1 Modell ICIDH 1

Medisinske fag opererer med spesifikke mål for hva som er normalt i betydningen ideelt når det gjelder funksjon. Det er få som oppfyller denne ideelle normen, og det normale i statistisk forstand er å avvike fra denne normen. Selv da vi som studenter i 20-åra trente på undersøkelser på hverandre på fysioterapiutdanningen fant vi ”avvik” på de fleste av oss.

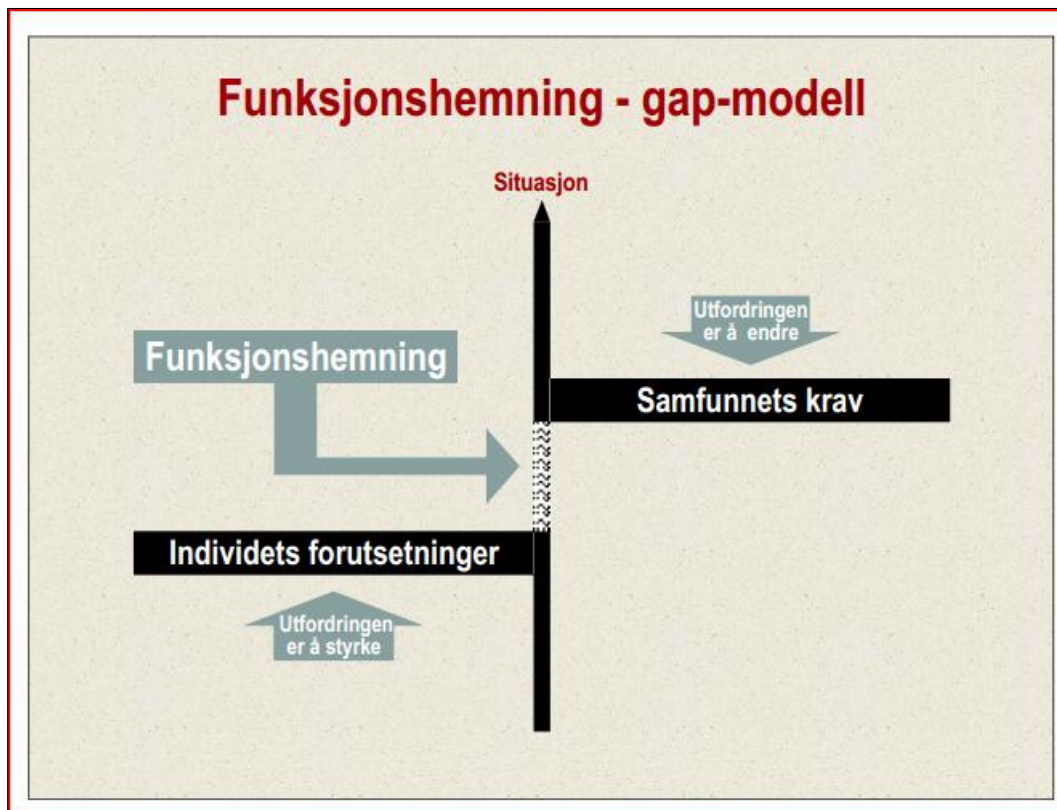
Den sosiale modellens forståelse av begrepet funksjonshemming tar nettopp utgangspunkt i at variasjon i menneskelig funksjon er det som bør tas for gitt. Funksjonshemming er da en konsekvens av at omgivelsene ikke er tilpasset alle variasjoner av menneskelig funksjon.

Den sosiale modellen ble utviklet av borgerrettighetsinspirerte bevegelser i Storbritannia (UPIAS - Union of Physically Impaired Against Segregation). De ser på diskriminering av funksjonshemmede på samme måte som diskriminering på grunnlag av etnisitet, kjønn, religion eller seksuell legning. At en med nedsatt hørsel ikke får med seg hva som blir sagt på en forelesning pga dårlig akustikk eller manglende lydanlegg er da diskriminerende på samme måte som om en jøde ble nektet adgang fordi han var jøde.

“In our view, it is society which disables physically impaired people. Disability is something imposed on top of our impairments; by the way we are unnecessarily isolated and excluded from full participation in society. Disabled people are therefore an oppressed group in society.” (UPIAS 1975), referert etter Tom Shakespeare 2006.

Ifølge den sosiale modellen er det å være funksjonshemmet en sosialt påført ulempe fordi samfunnet er utformet på en måte som hindrer dem i å delta. Funksjonsnedsettelsen er i seg selv ikke en årsak til funksjonshemming. Det er omgivelsene alene som er årsaken til funksjonshemming.

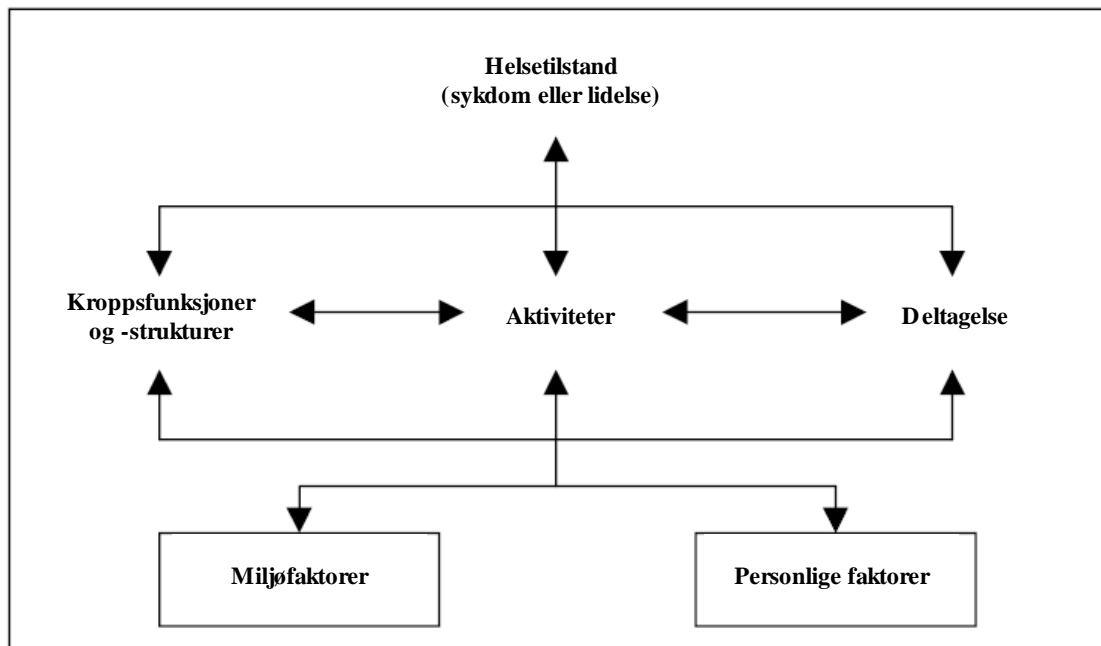
Den interaksjonistiske modellen tar opp i seg både den medisinske modellen hvor nedsatt funksjon kan føre til redusert aktivitet, og tar samtidig med seg at funksjonskravene fra omgivelsene kan være utslagsgivende for om den nedsatte funksjonen fører til en funksjonshemming. Det er når det blir et misforhold mellom funksjon og funksjonskrav at det oppstår en funksjonshemming. Dette blir også kalt Gap - modellen. Funksjonshemming beskrives som et «gap» mellom individets forutsetninger og miljøets krav til funksjon (St.meld. nr 40 (2002-2003)).



Figur 2 Gap - modell (St.meld. nr 40 (2002-2003 s.9))

Den interaksjonistiske modellen tar med seg at det å øke personens funksjon med rehabilitering og individuelle tiltak i forhold til personen kan gi redusert funksjonshemming og økt deltakelse.

WHO videreutviklet sin modell fra 1980 til en ny interaksjonistisk modell i 2001. Denne modellen, kalt ICF, er en avansert Gap - modell.



Figur 3 Modell ICF ( kopiert fra Rapport IRIS - 2008/256)

Endringen fra ICIDH-1 fra 1980 og til ICF fra 2001 viser tydelig at det i løpet av 20 år har vært en markant dreining i oppmerksomheten mot omgivelsene. Denne modellen viser til et komplisert samspill mellom helsetilstand, andre personlige faktorer og faktorer i omgivelsene som årsak til funksjonshemming. Det er verdt å merke seg at det i den engelske versjonen er skiftet fra ordet "Handicap" til "Participation". Ordet "Handicap" er lettere å se som en egenskap ved personen, mens "Participation" – deltagelse tydelig viser til et samspill med omgivelsene. Ordet "Handicap" har også nedsettende overtoner på engelsk slik at det ble ønsket fjernet av funksjonshemmedes interesseorganisasjoner som også bidro i revisjonsarbeidet. (WHO/KITH 2003 s.223)

Deltakelsesbegrensningen er ifølge ICF individets møte med samfunnet. Både holdninger folk blir møtt med og rent fysiske hindringer vil avgjøre om en aktivitetsbegrensning gir en deltakelsesbegrensning. Deltakelsesbegrensningen vil være synonymt med funksjonshemming. Årsaken til funksjonshemming vil da ligge i samspillet mellom funksjonsnedsettelsen og andre egenskaper ved individet i møte med samfunnet.

Det er den interaksjonistiske forståelsen av begrepet funksjonshemming som blir lagt til grunn i norske politiske dokumenter f.o.m. NOU 2001:22 Fra bruker til borger:

”Når betegnelsen *funksjonshemmet* brukes om personer vises det til de som får sin praktiske livsførsel vesentlig begrenset på grunn av gapet eller misforholdet mellom personens nedsatte funksjonsevne og miljøet/samfunnets krav”

NOU 2001:22 s 17

”*Funksjonshemming* oppstår når det foreligger et gap mellom individets forutsetninger og omgivelsenes utforming eller krav til funksjon”

St.meld. nr 40 (2002-2003) s.8

*Nedsatt funksjonsevne* eller *funksjonsnedsettelse* foreligger når en kroppsdel eller en av kroppens fysiske eller kognitive funksjoner er tapt, skadet eller på annen måte nedsatt.

*Funksjonshemming* kan oppstå i møtet med samfunnet, når individets deltakelse begrenses og dette kan knyttes til nedsatt funksjonsevne.

NOU 2005:8, s 38

Når det gjelder universell utforming er det ikke avgjørende om vi tar utgangspunkt i den sosiale modellen eller den interaksjonistiske modellen som ligger til grunn for forståelsen av funksjonshemming i norske politiske dokumenter. Fokuset er uansett rettet mot omgivelsene og årsaker til funksjonshemming i omgivelsene, men den interaksjonistiske modellen har med seg at det også er andre faktorer enn utforming av omgivelsene som påvirker mulighet for deltakelse.

Mark Priestley har utviklet en modell som viser ulike perspektiv for teorier om funksjonshemming.

Tabell 1 Perspektiver for teorier om funksjonshemming

	Materialisme	Idealisme
Individ	<p><i>Posisjon 1</i>  <i>Individbaserte materialistiske modeller</i>            Funksjonshemming er resultatet av biologiske forhold (sykdom, skade)            Enheten for analyse er svekkede (impaired) kropper</p>	<p><i>Posisjon 2</i>  <i>Individbaserte idealistiske modeller</i>            Funksjonshemming er resultatet av møtet mellom voluntaristisk handlende individer (funksjonshemmede og ikke-funksjonshemmede) som skaper identiteter og roller</p> <p>Enheten for analyse er oppfatninger og identiteter</p>
Samfunn	<p><i>Posisjon 3</i>  <i>Sosiomaterielle modeller</i>            Funksjonshemming er resultatet av politiske og økonomiske forhold i et samfunn innenfor en bestemt historisk kontekst.</p> <p>Enheten for analyser er funksjonshemmende barrierer og materielt baserte maktrelasjoner</p>	<p><i>Posisjon 4</i>  <i>Sosikulturelle modeller</i>            Funksjonshemming er resultatet av samfunnsmessig utvikling innenfor en bestemt kulturell kontekst</p> <p>Enheten for analyse er kulturelle verdier og måten disse fremstilles på</p>

*Fire paradigmer for teorier om funksjonshemninger<sup>3</sup>.*

Denne modellen er utarbeidet av Mark Priestley i 1998 og gjengitt i Danermark (2005 s.20)

Under posisjon 1 finner vi den medisinske modellen hvor nedsatt fysisk funksjon hos den enkelte har hovedfokuset. Her vil hovedfokuset for hvorfor en person ikke kan benytte buss for eksempel være nedsatt balanse, nedsatt kraft eller redusert syn som gjør at personen ikke kan benytte seg av bussen slik den er.

Under posisjon 3 kan vi plassere teorien bak universell utforming. Her er det den fysiske utformingen av samfunnet som er i fokus.

Posisjon 2 fokuserer på individets erfaringer og identitet. Det er ikke bare den fysiske utformingen av samfunnet eller den fysiske funksjonsnedsettelsen som kan begrense deltakelse. Goffmans stigmatteori kommer innunder denne posisjonen. Å oppleve å komme i senter for andres oppmerksomhet eller å bli sett på av andre i det offentlige rom kan også begrense deltakelse. At andre passasjerer ser på deg idet du entrer bussen i rullestol og opplevelsen av å bli sett på som annerledes kan da være et hinder for å benytte bussen selv om

den er fysisk tilrettelagt. Mestringsteorier – å påvirke den enkeltes tilpasning til en funksjonsnedsettelse hører også inn under posisjon 2.

Posisjon 4 ser på funksjonshemming som en sosial konstruksjon og analyser av kulturelle representasjoner av funksjonshemmede i litteratur og film har dette utgangspunktet. Framstillinger av funksjonsnedsettelse som tragedier og uttrykk som ”lenket til rullestol” i media er typiske eksempel på dette. De kulturelle oppfatningene av funksjonshemming i en historisk epoke vil påvirke både individets opplevelse av seg selv som kommer inn under posisjon 2 og hvordan vi velger å utforme våre omgivelser som kommer inn under posisjon 3. Det er vanskelig å finne gode eksempler på hvordan sosial konstruksjon i forhold til funksjonshemming direkte innvirker på muligheten til å benytte kollektivtransport. Da er det lettere å finne andre kulturelle fenomener som påvirker dette. Kulturens forhold til tid er et eksempel. At tidsbruk blir tillagt stor vekt i kulturen vil ha stor innvirkning på hvordan rutetabeller blir lagt opp. Når alt er lagt opp til minimal tidsbruk blir det vanskelig å være den som trenger mer tid.

Det ene perspektivet utelukker ikke det andre, men valg av perspektiv vil påvirke hva som blir mest fokusert og også hvilke tiltak som blir satt inn når vi ønsker å påvirke grad av funksjonshemming/deltagelse.

Perspektivet i norske politiske dokumenter har hovedsakelig et materielt fokus og ligger i feltet mellom posisjon 1 og 3 i Priestleys modell. (Grue, 2006)

## **2.2 Utvikling av norsk funksjonshemmingspolitikk og begrepet universell utforming.**

Det at fokuset snur fra hovedsakelig å se på personens funksjonsnedsettelse til å se på utforming av omgivelsene som hovedproblemet gir grunnlaget for begrepet universell utforming.

Begrepet universell utforming (universal design) kommer opprinnelig fra USA der man alt i US Communications Act av 1934 som dekket tilgjengelighet til telefon-, telegraf- og radiotjenester omtalte behovet for å sikre alle tilgang til tjenester til en rimelig pris, og unngå



diskriminering på grunnlag av rase, hudfarge, religion, nasjonalitet eller kjønn. (Brynn R. 2009)

Begrepet er senere utviklet til å handle mest om den gruppen som ikke ble nevnt i 1934 – tilgjengelighet for alle uavhengig av funksjonsnivå.

På 1970-tallet ble innholdet og tankegangen bak ”universal design” utviklet av den amerikanske arkitekten Michael Bednar, og det var et viktig begrep ved innføringen av ADA (Americans with Disabilities Act) i 1990.

Centre for Universal Design ved North Carolina State University har utviklet syv prinsipper for universell utforming:

1. Like muligheter for bruk: utformingen skal være brukbar og tilgjengelig for personer med ulike ferdigheter.
2. Fleksibel i bruk: Utformingen skal tjene et vidt spekter av individuelle preferanser og ferdigheter.
3. Enkel og intuitiv i bruk: Utformingen skal være lett å forstå uten hensyn til brukerens erfaring, kunnskap, språkferdigheter eller konsentrasjonsnivå.
4. Forståelig informasjon: Utformingen skal kommunisere nødvendig informasjon til brukeren på en effektiv måte, uavhengig av forhold knyttet til omgivelsene eller brukerens sensoriske ferdigheter.
5. Toleranse for feil: Utformingen skal minimalisere farer og skader som kan gi ugunstige konsekvenser, eller minimaliserer utilsiktede handlinger.
6. Lav fysisk anstrengelse: Utformingen skal kunne brukes effektivt og bekvemt med et minimum av besvær.

7. Størrelse og plass for tilgang og bruk: Hensiktsmessig størrelse og plass skal muliggjøre tilgang, rekkevidde, betjening og bruk, uavhengig av brukerens kroppstørrelse, kroppsstilling eller mobilitet.

( NOU 2001:22 s.20)

Universell utforming er betegnelsen på et prinsipp hvor utformingen er inkluderende ved at den tar høyde for ulike brukerforutsetninger. Begrepet tilgjengelighet sikrer også deltakelse. Det som skiller begrepene universell utforming og tilgjengelighet er at universell utforming også sikrer inkludering ved at den samme utformingen benyttes av alle uavhengig av funksjonsevne, mens begrepet tilgjengelighet også gir rom for særløsninger.

Det første norske offentlige dokument som tillegger omgivelsene noen betydning i forhold til funksjonshemming er St.meld. nr 23 (1977-78).

*”Funksjonshemmet er den som på grunn av varig sykdom eller lyte, eller på grunn av avvik av sosial art, er vesentlig hemmet i sin praktiske livsførsel i forhold til det samfunn som omgir ham.”*

Denne stortingsmeldingen slo også fast at tiltak og tjenester så langt det er mulig skal utformes og forankres i lokalmiljøet og at det er samfunnets vanlige serviceorgan som har ansvar for funksjonshemmede (NOU 2001:22).

At det er de vanlige serviceorgan i samfunnet som skal ivareta alle gruppers interesser kalles sektoransvarsprinsippet. Sektoransvarsprinsippet gir god samordning mellom stat og kommune på den enkelte sektor og kan med det gi god styring, men det er også nødvendig med en samordning på tvers av ulike sektorer. Handlingsplaner er et statlig styringsmiddel til å få gjennomført endring og utvikling og rette fokus mot særskilte tema, og siden 1990 har vi hatt handlingsplaner for personer med nedsatt funksjonsevne.

De to første handlingsplanene (1990 – 1993) og (1994-1997) valgte en aksjonsrettet arbeidsform som forpliktet departementene til å gjennomføre konkrete tiltak gjennom samarbeid på tvers av departementgrenser (NOU 2001:22). Brukermedvirkning, likemannsarbeid, BPA (brukerstyrt personlig assistent), avlastningstiltak, leveårsdata, informasjon og holdningsskapende arbeid er sentrale ord i de to første planene. Det snakkes også om tilrettelegging, men begrepet universell utforming brukes ikke (St. meld. nr 34 (1996-97)).

Først i den 3. handlingsplanen, St. meld nr 8. (1998-1999) *Om handlingsplan for funksjonshemmede 1998-2001. Deltaking og likestilling*, blir et tilgjengelig samfunn ett av tre hovedmål sammen med brukermedvirkning og rettigheter (NOU 2001:22).

Det er i NOU 2001:22 *Fra bruker til borger. En strategi for nedbygging av funksjonshemmende barrierer* begrepet universell utforming først blir brukt i norske politiske dokument. (Brynn R.2009) .Universell utforming blir i NOU 2001:22 presentert som en planleggingsstrategi hvor produkter, bygninger, utemiljø og kommunikasjonsmidler skal være slik at løsningene er brukbare og anvendelige for alle.

NOU 2005:8 *Likeverd og tilgjengelighet* er det første norske politiske dokumentet som har en definisjon av universell utforming:

*”Med universell utforming menes utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen i de fysiske forholdene slik at virksomhetens alminnelige funksjon kan benyttes av flest mulig.”*

På veien fra å være et teoretisk prinsipp for utforming og inn i politiske dokumenter har det kommet til en begrensning fra ”alle” til ”flest mulig” i hvem utformingen skal ta høyde for å inkludere. Denne begrensningen i begrepet er en erkjennelse av at det alltid vil finnes mennesker som vil ha behov for personlig assistanse eller individuell tilrettelegging i tillegg til den generelle tilgjengelighet som universell utforming kan gi. Mennesker med sterk grad av kognitiv svikt eller psykisk utviklingshemming vil ofte ha behov for personlig assistanse uavhengig av utforming av omgivelsene, og det vil også være personer som har så store fysiske funksjonsvansker at generell tilrettelegging ikke vil være godt nok.

Etter årtusenskiftet har det kommet handlingsplaner for ulike felt innen funksjonshemmingspolitikk. Når det gjelder temaet tilgjengelighet kom det en egen handlingsplan som gikk fra 2004 – 2008 med tittelen *Regjeringens handlingsplan for økt tilgjengelighet – Plan for universell utforming innen viktige samfunnsområder*. Også denne planen legger sektoransvarsprinsippet til grunn for finansiering og gjennomføring av tiltak, og det opprettes et sekretariat i miljøverndepartementet for å koordinere sektorene og være en pådriver i gjennomføring av planen. Virkemidlene som ble tatt i bruk var retningsgivende dokumenter som veiledninger, standarder, lover og forskrifter, økonomiske virkemidler

(stimuleringsmidler), kartlegging og forskning, kompetansehevede tiltak og direkte tilgjengelighetstiltak.

Samferdsel, bygninger, uteområder og IKT var satsningsområdene i denne planen. (Nørve S. mfl 2010).

I 2007 utga Miljøverndepartementet rapporten *Universell utforming, en begrepsavklaring*. I rapporten ble følgende definisjon av begrepet universell utforming brukt:

*”Universell utforming defineres som: Universell utforming er utforming av produkter og omgivelser på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpasning eller spesiell utforming”* Det heter videre at *” utforming forstås her som en fellesbetegnelse på alle arbeidsprosesser som er involvert i utformingen av omgivelsene. Det inkluderer samfunnsplanlegging, arealdisponering, arkitektur, konstruksjon, produktutvikling med videre”* (Brynn R, 2009)

Vi er nå inne i handlingsplanperioden for *Norge universelt utformet 2025. Regjeringens handlingsplan for universell utforming og økt tilgjengelighet 2009-2013*. Her har universell utforming av transport, bygninger, IKT og uteområder hovedfokus.

Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven har også en definisjon av universell utforming som er identisk med den vi finner i NOU 2005:8:

*”Med universell utforming menes utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen i de fysiske forholdene slik at virksomhetens alminnelige funksjon kan benyttes av flest mulig”*

I forarbeidene til loven, Ot.prp.44(2007-2008) er dette utdypet:

*”Universell utforming er en overordnet og fleksibel rettslig standard der innholdet i plikten endres, og skjerpes, over tid i takt med samfunnsutviklingen og den teknologiske utviklingen”*

FN Konvensjonen om rettighetene til personer med nedsatt funksjonsevne vil være førende for norsk lovgivning når Norge ratifiserer denne. FN har definert universell utforming slik i Konvensjonens Artikkel 2:

”Med "universell utforming" menes: utforming av produkter, omgivelser, programmer og tjenester på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpassing og en spesiell utforming. "Universell utforming" skal ikke utelukke hjelpemidler for bestemte grupper av mennesker med nedsatt funksjonsevne når det er behov for det.”

Det er å merke seg at FN inkluderer tilgjengelighet til tjenester i sin definisjon, og ikke kun til ”fysisk hovedløsning” som i norske definisjoner. (Brynn R.2009).

FN-konvensjonen ble vedtatt i 2006 og er ratifisert av 107 land (des 2011). Danmark og Sverige ratifiserte avtalen i 2009 og 2008. Norge har signert, men ikke ratifisert denne konvensjonen. Grunnen til at Norge er så seint ute er at regjeringen ønsker å tilpasse alle norske lover før den blir ratifisert. Det er implementering av ny vergemålslov det nå ventes på (Aarum L. 2011).

Om jeg skal forsøke meg på en kort oppsummering av norsk funksjonshemmingspolitikk fra 1960 åra og fram til i dag med utgangspunkt i Priestleys perspektivmodell kan vi si at vi starter på 60-tallet med begge beina godt plantet i posisjon 1. Her er det biologiske avvik som er utgangspunktet og samfunnet rundt er irrelevant.

På 70-tallet blir sektoransvarsprinsippet introdusert og nedbygginga av særomsorgene startet. Perspektivet er fortsatt posisjon 1, men ansvaret for å yte tjenester til funksjonshemmede blir nå overført til det vanlige tjenesteapparatet som skal ta seg av alle. Denne utviklingen fortsetter utover 80-tallet, og planleggingen av HVPU -reformen skjer i dette tiåret. Når det gjelder utforming av bygninger og omgivelser blir det gjort en del for å gi tilgjengelighet til offentlige bygninger og det bygges boliger med livsløpstandard. Det bygges fortsatt særløsninger for å gi tilgjengelighet til spesielle grupper slik at designet er segregerende, og boliger med livsløpstandard er også bygd med tanke på særskilte grupper. Dette er oftest leiligheter beregnet for eldre og har liten boligflate. Større leiligheter eller hus for barnefamilier blir ikke bygd etter begrepet livsløpstandard.

På 90-tallet er nøkkelordene i handlingsplanene brukermedvirkning, rettigheter, likemannsarbeid, brukerstyrt personlig assistent, avlastningstiltak, deltakelse, inkludering og holdningsskapende arbeid. Perspektivet i denne perioden glir over mot posisjon 2 og 4. Det er hvordan funksjonshemmede blir møtt i det samfunnet de er ”tilbakeført” til som har

hovedfokuset. Empowerment kan også være en merkelapp for denne perioden. Det bygges fortsatt særløsninger for å gi tilgjengelighet til spesielle grupper. Olavskvartalet i Trondheim som står ferdig ved inngangen til tiåret har f.eks. en felles inngang mot Olav Trygvasons gate, men det bygges en særløsning for atkomst for de som ikke kan gå i trapp ved hovedinngangen (Aslaksen m fl 1997).

Det er fra årtusenskiftet perspektivet får mer tyngde i posisjon 3 og oppmerksomheten rettes mer mot den fysiske utformingen av samfunnet og vi får egne handlingsplaner som har tilgjengelighet og universell utforming som hovedfokus.

Diskriminerings og tilgjengelighetsloven har også et sterkt fokus på at utforming av omgivelser kan være funksjonshemmende og diskriminerende, men andre former for diskriminering er også ivaretatt av loven.

Den endringen som har skjedd fra segregeringspolitikken fra 1960-tallet og fram til dagens målsettinger om et inkluderende samfunn blir ofte omtalt som "the environmental turn" og som et paradigmeskifte. (Tøssebro2009).

Ett paradigme er ifølge Thomas Kuhn et systematisk skifte i måte å tenke på som er av betydelig størrelse og rekkevidde. Det nye paradigmet må ivareta evnen til problemløsning som det gamle paradigmet hadde og samtidig åpne opp for å se nye uløste problemer.

Kjernen i dette paradigmeskiftet har vært ideen om likestilling og inkludering. Det at måten vi utformer samfunnet på er til hinder for dette er en ny problemstilling utløst av dette skiftet (Aslaksen m.fl 1997).

### 3 Virkemidler på veien videre mot et universelt utformet samfunn

Det er grovt sett 4 ulike virkemidler som kan bidra til universell utforming:

- Bruk av Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven.
- Offentlige prioriteringer og bevilgninger
- Endring av innholdet i forskrifter på ulike virksomhetsområder – ofte som følge av implementering av EØS-bestemmelser.
- Bruk av Lov om offentlige anskaffelser.

#### 3.1 Diskriminerings og tilgjengelighetsloven

Paragrafene 9, 10 og 11 i Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne handler om universell utforming (Universell utforming i diskriminerings- og tilgjengelighetsloven. Rundskriv q-29/2010).

##### § 9. *Plikt til generell tilrettelegging (universell utforming)*

Offentlig virksomhet skal arbeide aktivt og målrettet for å fremme universell utforming innenfor virksomheten. Tilsvarende gjelder for privat virksomhet rettet mot allmennheten.

Med universell utforming menes utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen i de fysiske forholdene, herunder informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT), slik at virksomhetens alminnelige funksjon kan benyttes av flest mulig.

Offentlig og privat virksomhet rettet mot allmennheten har plikt til å sikre universell utforming av virksomhetens alminnelige funksjon så langt det ikke medfører en uforholdsmessig byrde for virksomheten. Ved vurderingen av om utformingen eller tilretteleggingen medfører en uforholdsmessig byrde skal det særlig legges vekt på tilretteleggingens effekt for å nedbygge funksjonshemmende barrierer, hvorvidt virksomhetens alminnelige funksjon er av offentlig art, de nødvendige kostnadene ved tilretteleggingen, virksomhetens ressurser, sikkerhetsmessige hensyn og vernehensyn.

Brudd på plikten til å sikre universell utforming etter tredje ledd regnes som diskriminering.

Det regnes ikke som diskriminering etter fjerde ledd dersom virksomheten oppfylder nærmere bestemmelser i lov eller forskrift om innholdet i plikten til universell utforming.

Kongen kan gi forskrift om innholdet i plikten til universell utforming på områder som ikke er omfattet av krav i eller i medhold av annet lovverk, jf. femte ledd.

Endret ved lov 9 apr 2010 nr. 12 (ikr. 9 apr 2010 iflg. res. 9 apr 2010 nr. 501).

##### § 10. *Universell utforming av bygninger, anlegg mv.*

For bygninger, anlegg og uteområder rettet mot allmennheten gjelder kravene til universell utforming i eller i medhold av plan- og bygningsloven.

**§ 11. *Plikt til universell utforming av informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT)***  
Med informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT) menes teknologi og systemer av teknologi som anvendes til å uttrykke, skape, omdanne, utveksle, lagre, mangfoldiggjøre og publisere informasjon, eller som på annen måte gjør informasjon anvendbar.

Nye IKT-løsninger som underbygger virksomhetens alminnelige funksjoner, og som er hovedløsninger rettet mot eller stillet til rådighet for allmennheten, skal være universelt utformet fra og med 1. juli 2011, men likevel tidligst tolv måneder etter at det foreligger standarder eller retningslinjer for innholdet i plikten. For eksisterende IKT-løsninger gjelder plikten fra 1. januar 2021. Plikten omfatter ikke IKT-løsninger der utformingen reguleres av annen lovgivning.

Organet utpekt etter § 16 annet ledd kan gi dispensasjon fra plikten etter annet ledd dersom det foreligger særlig tungtveiende grunner.

Kongen skal gi forskrifter med nærmere bestemmelser om avgrensning av virkeområdet og innholdet i plikten til universell utforming etter denne paragrafen.

§ 10 handler spesifikt om det som kommer inn under plan – og bygningsloven og som forvaltes av bygningsmyndighetene, mens § 11 handler om IKT og skal håndheves av Direktoratet for forvaltning og IKT (DIFI).

Etter § 9 kan manglende universell utforming av eksisterende virksomheter rettet mot allmenheten innklages til Likestillings og diskrimineringsombudet (LDO) som diskriminering. Offentlig transport er helt klart rettet mot allmenheten, og det er meldt flere saker til LDO innen transportsektoren etter at loven trådte ikraft 1.januar 2009.

Jeg har sett på klagesakene som berører tilgjengelighet til offentlig transport og uteområder på LDOs hjemmesider fra 1.januar 2009 og fram til oktober 2011. Her er det flere saker som handler om NSB , busselskap, luftfart og om snørydding. Nedenfor har jeg gjennomgått disse sakene for å belyse i hvilken grad § 9 bidrar til universell utforming på området.

NSB har hatt 5 klagesaker rettet mot seg. I alle disse sakene konkluderer LDO med at ” det på nåværende tidspunkt vil være uforholdsmessig byrdefullt å gjennomføre universell utforming av alle tog.” Det vises videre til Nasjonal Transportplan 2010 – 2019 og planer for utskifting av tog som er universelt utformet framover. I 2 av sakene har det blitt utplassert rampe på stasjonen etter henvendelse fra LDO slik at tilgjengeligheten er bedret selv om det ikke er en universell utforming av atkomsten. I minst en av sakene hvor det vises til uforholdsmessig



stor byrde med universell utforming er saksforholdene slik at passasjerer ikke ville ha kommet ombord på universelt utformede tog heller. Klageren skulle ha med seg en Minicrosser ombord. Dette er en rullestol som langt overskrider målene på 70cmX120cm for en rullestol som skal kunne medtas på universelt utformede tog. En annen passasjer som ikke fikk med seg en "permobil" ombord kan også ha for stor rullestol til målene. Permobil er navnet på en leverandør som leverer rullestoler i flere størrelser, så her er saksforholdene dårlig opplyst slik de framstår i klagesaken. Det er stort sett de rene uterullestolene som er for store til å tas om bord på tog og de som må ha med seg disse faller utenfor begrepet "flest mulig" når det gjelder universell utforming av tog. De fleste som har en slik uterullestol har også andre mindre rullestoler de kan reise med. Det er viktig at NSB opplyser om denne størrelsesbegrensningen, og dette bør også inngå i de forhold som blir tatt med i betraktning ved valg av rullestoler.

LDO har mottatt 3 klager som gjelder universell utforming av buss. Den ene saken handler om at Ruter fortsatt har høygulvbuss på noen regionruter og om episoder hvor sjåfører ikke har tatt med rullestolbrukere. I denne saken blir Ruter bedt om å følge opp sjåførenes praksis og retningslinjer for å slippe ombord rullestolbrukere og bruk av manuelle ramper. Når det gjelder manglende innføring av lavgulvbuss blir ikke Ruter "dømt" for dette da de argumenterer med at utskiftingstakten på bussene har bremsset opp pga manglende bevilgninger. Dette er et utdrag av LDOs uttalelse knyttet til denne saken:

*"Ombudet har mottatt flere klagesaker på manglende tilgjengelighet til buss og tog, og er på bakgrunn av dette kjent med at begrensninger i budsjett og manglende økonomisk tilskudd ofte fører til at arbeidet med universell utforming av transportmidler trekker seg noe ut i tid. Frem til man oppnår universell utforming er det imidlertid viktig at Ruter etablerer ordninger og tilrettelegger så langt som mulig, slik at alle kan reise med bussene deres i Oslo og Akershus."*

I de to andre buss-sakene som har vært innklaget til LDO handler det om mangelfullt utrop av holdeplass og manglende audiovisuelt utstyr. Her blir buss-selskapene oppfordret til å gjøre utbedringer, men de blir "frikjent" for å ikke tilfredsstille kravene til universell utforming. Disse "frikjennelsene" blir bygd på at når kjøretøysforskriftene eller anbudsdokumenter ikke stiller krav om audiovisuelt utstyr og automatiske holdeplassopprop på akkurat denne busstypen da bussene ble registrert eller avtaler inngått kan det ikke sies å inngå i kravene for å være universelt utformet.

Når det gjelder muligheten til å ta seg til og fra en holdeplass om vinteren vil snørydding være viktig for mennesker med nedsatt funksjon. LDO har mottatt 3 klager på snørydding. For Vågå Kommune som har i sine vedtekter at det i enkelte deler av kommunen blir satt i verk snørydding først ved 10 cm snø konkluderer LDO med at de bryter plikten til universell utforming. For Oslo og Kristiansand Kommune blir det konkludert med at de ikke bryter denne plikten da de har i sine vedtekter at det skal startes snørydding ved 3-5 cm i tråd med Statens vegvesens håndbok 111 ”Standard for drift og vedlikehold.” At hyppigere snørydding vil være kostbart for kommunene blir også tillagt vekt i disse sakene.

Jernbaneverket og Oslo t-banedrift har også vært innklaget til LDO pga av manglende merking av trapper og trappeneser – noe som er av stor betydning for synshemmede. Også i denne saken blir de innklagete instanser i første omgang ”frikjent” av ombudet med henvisning til uforholdsmessig stor byrde og at dette antagelig vil komme på plass i løpet av 10 år ifølge Nasjonal Transportplan. Denne avgjørelsen ble omgjort ved anke til likestillings og diskrimineringsnemda.

Når det gjelder flytransport blir ikke flyselskapene pålagt å endre sine bookingsider slik at de som har behov for assistanse også kan booke online. LDO godtar at rullestolbrukere må ha med seg ledsager på fly da flyselskapet kan vise til sikkerhetskrav, men gir ikke flyselskapene medhold i at det ikke skal kunne gå an å ligge i flyet under avgang og landing da sikkerhetskravene ikke er helt klare på dette punktet. LDO ber Flesland om å utvide åpningen på automatiske dører i ankomsthallen, og Norwegian utvider antallet elektriske rullestoler som kan medbringes på de største flyene etter henstilling fra LDO.

([www.ldo.no/no/Klagesaker](http://www.ldo.no/no/Klagesaker))

Etter å ha gjennomgått disse klagesakene som handler om universell utforming og transport er inntrykket at § 9 i diskriminerings - tilgjengelighetsloven er paragrafen for å få gjennomslag for de små ting. Nå kan de små ting være viktige nok og til sammen bidra til forbedringer, men loven fungerer ikke som noen pådriver for å få fortgang i universell utforming av transport. Tvert imot er manglende bevilgninger en god grunn til ikke å foreta seg noe pga av uforholdsmessig byrde, og det er nok for innklaget instans å vise til at egne vedtekter er i tråd med de krav som stilles i de forskrifter som gjelder på området i dag. Om disse vedtektene blir overholdt er ikke tema.

Noen pådriver for å få endringer i forskriftene i retning av mer universell utforming er § 9 heller ikke. § 9 har nok i dag større effekt på områder hvor utbedringer ikke er like kostbare som i transportsektoren og hvor det derfor ikke er like aktuelt å vise til uforholdsmessig byrde.

Etter hvert som nye standarder for universell utforming blir innført i ulike forskrifter vil § 9 bli mer kraftfull. For nyanskaffelser vil det ikke være rom for å avvike fra standarder i forskrifter ved å henvise til uforholdsmessig byrde. § 9 vil derfor ha størst effekt i forhold til å fremme universell utforming i samspill med forskrifter for utforming på ulike samfunnsområder.

### **3.2 Offentlige prioriteringer og bevilgninger/Politikk og planer**

Da universell utforming må inngå som en del av all planlegging er det nødvendig at de som har det generelle ansvaret for et område også har ansvar for universell utforming.

Sektoransvarsprinsippet er naturlig når det gjelder universell utforming da utformingen skal ivareta og gi en bedre utforming for alle brukergrupper. De største gruppene som drar fordel av lavgulvbusser er foreldre med barnevogn, folk med tung bagasje og eldre med redusert gangfunksjon. Rullstolbrukere er en liten gruppe i denne sammenheng. Likeledes er bruk av audiovisuelt utstyr ved holdeplass og på bussen en stor fordel for alle som er ukjente et sted. Dette er ikke noe særtiltak som først og fremst gagnar svaksynte eller hørselshemmede. Ansvaret for offentlig transport ligger inn under Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet, og de etatene som ligger under deres virkeområde er Jernbaneverket, Kystverket, Avinor og Statens Vegvesen. Disse etatene utarbeider sammen rullerende Nasjonale Transportplaner, og Nasjonal Transportplan 2010-2019 vil bli avløst av nasjonal Transportplan 2014 – 2023 som er under arbeid. Universell utforming av transport inngår som en del av disse planene.

”Norge universelt utformet 2025. Regjeringens handlingsplan for universell utforming og økt tilgjengelighet 2009 -2013 ”er en sektorovergripende plan som koordineres av Barne- og likestillingsdepartementet. Handlingsplanen er en oppfølging av undertegnelsen av FNs konvensjon om rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne fra 2006 hvor statene

forplikter seg til å sikre at mennesker med nedsatt funksjon har tilgang til samfunnet.

Transport er ett av fire prioriterte satsingsområder i denne planen og konkretiseringen av hva som skal gjøres på transportområdet inngår i Nasjonal Transportplan.

På transportområdet som på andre områder er de største kostnadene ved å oppnå universell utforming oppgradering av eksisterende anlegg. Ved nybygging hvor universell utforming inngår i planene fra starten av er kostnadene ikke nødvendigvis økt i alle sammenhenger.

De største konkrete satsningsområdene for universell utforming i gjeldende Nasjonal Transportplan 2010-2019 er nye intercitytog som er universelt utformet på enkelte mye trafikkerte strekninger og en oppgradering av plattformene på stasjonene som disse nye togene skal betjene. Når det gjelder vegnettet er det et mål at 100 knutepunkt og 1500 – 2000 holdeplasser skal bli oppgradert i perioden. I forbindelse med arbeidet med Nasjonal Transportplan er det også satt ned en tverretattlig arbeidsgruppe som skal gi innspill i arbeidet med universell utforming. I forbindelse med arbeidet med ny Nasjonal Transportplan 2014 - 2023 har denne gruppen kommet med innspill om at øremerkede midler som stimulerer til universell utforming i større grad må brukes og at fokus i større grad må rettes mot hele reisekjeden. Behov for utvikling av indikatorer for å måle graden av universell utforming og et generelt behov for mer kunnskap, forskning og utvikling på området blir også vektlagt av den tverretattlige gruppen (Statens Vegvesen 2010).

Nasjonal strategi for tilrettelegging for gående som skal legges fram i 2012 vil f. eks være av stor betydning for det å komme seg til og fra kollektivtransport. Fra høringsutkastet som kom høsten 2011 står bl.a. dette om universell utforming:

#### *Detaljene i gangforbindelsene*

*Universell utforming - bevegelse, orientering og miljø. Ambisjonen med universell utforming er å redusere gapet mellom det utformingen av omgivelsene krever og funksjonsevnen til den enkelte. De individuelle behovene kan knyttes til bevegelse, orientering og miljø. Statens vegvesen har utarbeidet "Håndbok 278 - Universell utforming av veger og gater". Det henvises til denne veilederen for detaljerte anbefalinger knyttet til universell utforming av transportsystemet og i planlegging, utforming og drift av veger. Det er viktig å merke seg at hovedløsningen skal være universelt utformet. Gangareal uten trinn og med slak stigning. For å sikre framkommelighet for rullestolbrukere, mennesker med rullator, barnevogn og alle som har tungt for å gå, må gangarealene være uten trinn og nivåforskjeller.*

*Stigninger skal være så korte og så slake som mulig. Store terrengvariasjoner, slik det er mange steder i Norge, gir utfordringer knyttet til å etablere gangforbindelser med universell utforming og tilfredsstillende stigning. Gode løsninger krever at gangforbindelsene utformes med kløkt ut fra de lokale forholdene og med best mulig stigning. Stigning og samlet lengde må imidlertid sees i sammenheng.*

Vintervedlikehold er også særskilt kommentert i høringsutkastet:

*Vintervedlikehold .*

*Felles standarder og rutiner for brøyting og strøing. Det er et mål at gangnettet skal være farbart og attraktivt også om vinteren slik at fotgjengere foretrekker å ferdes der framfor i kjørebanelen.*

*Statens vegvesens rutiner. I Håndbok 111, Standard for drift og vedlikehold, stilles det blant annet krav til maksimal snødybde på ferdselsareal for gående og syklende. Det bør ikke tillates redusert standard på arealer som er mye brukt og som er viktige for samlet tilgjengelighet, slik som gangnettet i sentrum og hovednett for gående i resten av tettstedet. I forslaget til ny Håndbok 111 Nasjonal g å s t r a t e g i – h ø r i n g s u t k a s t 3 0 . 9 . 2 0 1 1 8 4 (2011)56 anbefales derfor driftsklasse GsA57 (barvegsstrategi) for ferdselsareal for gående og syklende (vinterdrift) i bymessige strøk med høy gang- og sykkeltrafikk, hovednett for sykkeltrafikk og gangarealer med ledelinjer.*

(Statens vegvesen.2011)

Om disse gode intensjonene blir gjennomført i praksis vil det ha stor betydning for muligheten til å ta seg fram med rullestol utendørs.

### **3.3 Forskriftsendringer som virkemiddel til nå universell utforming**

Detaljerte regler for hva universell utforming innebærer for f. eks busser og bygg nedfelles i kjøretøysforskrifter og byggeforskrifter. Slike forskriftsendringer vil gjelde nyanskaffelser og får ikke betydning for eksisterende transportmidler eller bygg. Fordelen med å få detaljerte regler for minstekrav er at disse blir fulgt. For i det hele tatt få gjennomført universell utforming på nye områder har detaljerte forskrifter vært et effektivt virkemiddel. Det har for eksempel vært grunnlaget for å få innført laventrebusser. Ulempen med slike forskrifter er at de gjerne begrenser kreativiteten til å finne løsninger som er bedre enn minstestandarden og

til å finne løsninger som både kan være bedre og rimeligere enn en beskrevet standard. Utfordringen blir da at de som utarbeider standardene må ha den kunnskapen som skal til for å gi gode løsninger i praksis.

På transportområdet har Norge i stor grad fulgt de regler og forskrifter som blir utarbeidet i EU. Å følge EU-forordninger blindt kan føre til at vi ikke tar høyde for stedegne problemstillinger. Et eksempel fra et helt annet område kan illustrere dette. At en rutsjebane på en lekeplass ikke skal stå vendt mot sør er fornuftig i områder hvor temperaturene er over 30 varmegrader og sola står i sør midt på dagen. Å gjennomføre det som en regel i Hammerfest hvor det sjelden er over 20 varmegrader og sola står rett opp midt på dagen har ingen hensikt. At klimaet i Norge generelt er hardere enn i størstedelen av EU kan gjøre at standardene også på transportområdet ikke er direkte overførbare. Det er i hvert fall klart at Norge har større utfordringer til vintervedlikehold enn de fleste EU-land.

Busstransport er det området innen transportsektoren hvor kravene til universell utforming først slo inn og her har EU-regelverket vært en pådriver.

EUs ”busdirektiv” (2001/85/EF) ble implementert i de norske kjøretøyforskriftene med virkning fra 13.februar 2004.

Busser med mer enn 22 passasjerplasser inndeles i 3 ulike klasser:

Klasse 1: Busser innrettet med ståplasser for å legge til rette for hyppig av- og påstigning, typiske bybusser.

Klasse 2: Busser hovedsakelig innrettet for sitteplasser, men med noen ståplasser, f.eks forstadsbusser.

Klasse 3: Busser med kun sitteplasser, f. eks turbusser og ekspressbusser

(Rødseth, 2004)

For buss i klasse 1 ble ”busdirektivet” innført i 2004. Det er frivillig for EØS – og EU-landene om kravene også skal gjelde for klasse 2 og 3. I Norge ble kravene innført i kjøretøyforskriften for klasse 2 og 3 gjeldende fra 1.januar 2010 for persontransport i rute. Dette innebærer at alle nye busser registrert etter denne datoen skal være lavtrebusser. De skal også ha automatisk holdeplasseannonsering med tale og elektronisk tavle inne i bussen. Det er også krav om en rullestolplass i hver buss og utvendig lydfyr som annonserer hvilken buss som kommer til holdeplassen.

Også for togtrafikk er det EUs regler som driver utviklinga framover. NSB har i dag 15 ulike togtyper i drift i en samlet materiellpark på 364 enheter anskaffet mellom 1970 – 2004. Mange av togsettene er svært uegnet for personer med bevegelsesvansker. Det er høye trappetrinn inn i enkelte togsett som krever god fysisk funksjon av passasjerene, og enkelte typer togsett tar ikke med personer i elektrisk rullestol. I 2012 skal NSB få 50 nye togsett som tilfredsstillt krav til universell utforming.

Forslag til ny forskrift om universell utforming og krav til rullende materiell har vært på høring lenge og antas snart vedtatt. Tog som er bestilt i det siste tilfredsstillt allerede de nye kravene.

(Hestenes. D,2010)

For tog foreligger også en egen detaljert 227 sider lang spesifisering vedtatt av EU 21.des 2007;

TSI PRM (2008/164/EC) (Technical Specification of Interoperability – Persons with Reduced Mobility). Veldig grovt kan kravene oppsummeres slik:

Alle tog skal minimum ha 2 rullestolplasser hvor det er støtte bak som hindrer at rullestolen tipper bakover. Det er ikke krav om innfestingsanordning, men det skal være sete til medreisende og alarm ved plassen. Plassen skal være merket og det skal være HC – toalett.

Det er også definert hvilke rullestoler universell utforming skal gjelde for og hvor stor plass som kan kreves for rullestolen: Bredde 700 mm pluss 50 mm på hver side for hendene, Lengde 1 200 mm pluss 50 mm for føttene, det minste hjulet skal være i stand til å kjøre over en åpning som måler 75 mm horisontalt og 50 mm vertikalt. Maksimal høyde er 1375 mm med person sittende i rullestolen, snuområde er maks 1500 mm og samlet vekt maksimalt 200 kg for rullestol og rullestolbruker (inklusive bagasje).

Når vi ser på vektbegrensningen som er lagt på rullestol og rullestolbruker her ser det ut som vi kunne gått på oss en ”sørvendt rutsjebane”. Selv de elektriske rullestolene som er egnet for begrenset utebruk i Norge veier mellom 130 -160 kg. Da blir det lite vekt igjen til person og bagasje. Her kunne vi fått en situasjon hvor de rullestolene som du kommer inn i toget med

kan være vanskelige å komme fram til toget med og vice versa. Av en presentasjon holdt på en konferanse på Øier i sept.2011 ser det ut til at de nye heisene på tog i Norge skal bære 350 kg. (Hestenes D.2011)

Den største utfordringen i forbindelse med tilgjengelighet til tog i dag er ifølge NSBs koordinator for universell utforming Dagfrid Hestenes at det er ulike inngangshøyder og dørbredder på togene, ulike plattformhøyder ved stasjonene og stor variasjon i hvilke hjelpemidler som kan brukes ved på – og avstigning

Etter den nye forskriften skal plattformhøyden være standardisert til 760 mm over skinnetopp og nytt togmateriell også være tilpasset dette. 50 % av toget skal ha lavgulv. Nytt materiell vil først bli tatt i bruk på stekninger med høyt passasjerantall (Østlandet) og stasjonene på disse strekningene vil først bli tilrettelagt.

### **3.4 Lov om offentlige anskaffelser**

Offentlige anskaffelser og lovgivningen som styrer dette er av stor betydning som et verktøy for å fremme universell utforming. I Norge foretas det offentlige innkjøp for ca 300 milliarder kroner årlig. I 2006 innførte EU et revidert direktiv om offentlige anskaffelser som gir mulighet til å stille krav om universell utforming. Det er EUs regelverk som styrer offentlige anskaffelser i EØS-området for å sikre like konkurransevilkår overalt, og dette påvirker derfor også norsk lovgivning. (Standard.no.2011)

I Norge er dette implementert i ”Lov om offentlige anskaffelser”. I § 6 kreves det at:

”Statlige, kommunale og fylkeskommunale myndigheter og offentligrettslige organer skal under planleggingen av den enkelte anskaffelse ta hensyn til livssyklus kostnader, universell utforming og miljømessige konsekvenser av anskaffelsen.”

(Fra Lovdata:FAD 1999 med endringer fra 2007)

De kravene som stilles til universell utforming ved offentlige innkjøp kan gå lenger enn eller bygge videre på forskrifter. Der bussdirektivet f. eks stiller krav til busser anskaffet etter



2004, stilte flere fylkeskommuner ved anbudskonkurranser krav om at busser som brukes skulle være anskaffet etter 2004 og fikk med det forgang i utskifting av eldre materiell som ikke er universelt utformet. Forhåpentligvis vil dette også bli gjort for busser i klasse 2 og 3 etter hvert.

Det er også mulig for en offentlig innkjøpsinstans å stille spesifikke krav som går utover minstestandarden i forskrifter. Dette gir f. eks mulighet til å legge til krav som er spesielle for et vinterland og som ikke løses ved å innføre EU-standarder. Når det i liten grad blir gjort kan det ha sammenheng med mangelfull kunnskap om alternative løsninger og hva som er mer funksjonelt for flere. Når flere tilbydere innfrir minstekravene vil pris være det som avgjør valg av løsning. En eventuell vektlegging av funksjonalitet må være beskrevet tydelig og detaljert når anbudet blir lagt ut. Erfaringsutveksling mellom offentlige innkjøpere når det gjelder universell utforming av transportmidler har vært begrenset, men det ble startet ett nettverk for erfaringsutveksling på en konferanse som ble arrangert av Statens Vegvesen, Oppland Fylke og Deltasenteret i Øyer i sept.2011:

Etablering av nettverk for tilgjengelig transport er tenkt å være et nasjonalt fagnettverk for universell utforming innen transportsektoren. Hensikten er å skape en tverrsektoriell møteplass for beslutningstakere, bestillere, utførere, brukere og andre. Målet er å øke engasjementet og forståelsen for universell utforming ved at deltakerne på en uformell måte kan treffes og utveksle synspunkter og erfaringer, samtidig som nettverket tilbyr aktuelt faglig påfyll. ([www.deltanettet.no](http://www.deltanettet.no))

## 4 Hva vet vi om tilgjengeligheten til kollektivtransport i dag?

Begrepet ”tilgjengelighet til kollektivtransport” kan ha flere betydninger som gjør at det kan være kilde til misforståelser/feiltolkninger. Mulighetene til å benytte offentlig transport avhenger både av det generelle rutetilbudet – om det finnes et rutetilbud, hvor omfattende det er og om du har mulighet til å benytte det rutetilbudet som finnes. Muligheten til å benytte et tilbud som finnes kan også ha sammenheng med avgangstider og tidsbruk, men når begrepet tilgjengelighet til offentlig transport brukes i denne oppgaven handler det om den fysiske utformingen av transportmidlet eller at hele reisekjeden er sånn at det er mulig å benytte seg av tilbudet.

Den tverretatlige arbeidsgruppen for universell utforming i NTP 2014-2023 slår fast at det ikke finnes noen samlet tilstandsvurdering av universell utforming i det norske transportsystemet. Å utvikle indikatorer for å kunne måle dette er en målsetting i NTP 2009-2013. Indikatorer for å måle framgang i arbeidet med universell utforming er utviklet av Statens vegvesen og av Jernbaneverket.

Statens vegvesen vil telle:

- Andel av stamruter for kollektivtransport på veg i de fire største byene som er universelt utformet.
- Andel av store kollektivknutepunkt som er universelt utformet.
- Andel ferjesamband i riksvegferjedriften som er universelt utformet

Jernbaneverket har valgt disse indikatorene:

- Andel jernbanestasjoner og – holdeplasser som er tilgjengelig for alle.
- Andel jernbanestasjoner og – holdeplasser som er universelt utformet.
- Andel jernbanestasjoner og – holdeplasser der informasjonssystemene er universelt utformet.

Noen rapporter med tall på dette har ikke kommet foreløpig. Å utvikle indikatorer som måler hele reisekjeden er foreslått tatt inn i NTP 2014 -2023 av den tverretatlige gruppen for universell utforming.

Det finnes så langt ingen tall som sier noe direkte om den fysiske utformingen av kollektivtransporten. Det vi da kan se etter er i hvor stor grad kollektivtransporten blir opplevd som tilgjengelig av de som skal bruke den.

Mine søk etter undersøkelser om tilgjengelighet til transportmidler er hovedsakelig gjort med norske søkeord i norske databaser. De fleste undersøkelsene jeg har funnet er foretatt de siste årene, og de fleste er bestilt av offentlige instanser som har ansvar for utviklingen på området.

NOU 2001:22 Fra bruker til borger viser til at "Handlingsplan for funksjonshemmede på samferdselssektoren, 1997" anslår at 10-12 % av befolkningen har problemer med bruk av offentlig transport, men at det knytter seg stor usikkerhet til dette tallet. Det vises også til undersøkelser fra Sverige, Nederland og Sveits som indikerer at ca 10 % av befolkningen har problemer med bruk av offentlig transport.

Deltasenteret oppgir i sin rapport "Tilgjengelighet til kollektivtransport" fra 2004 at ca 20 % av befolkningen til enhver tid har vansker med bruk av offentlig transport. Dette er tall som er hentet fra European Conference of Ministers of Transport sin rapport fra 1999 og er europeiske tall (Deltasenteret 2004).

Jeg finner ingen norske undersøkelser på dette området før de som er bygd på analyser av Levekårsundersøkelsen blant personer med nedsatt funksjonsevne fra 2007 (LKF 2007). Ettersom fokuset på universell utforming av kollektivtransport først kom for fullt fra starten av 2000-tallet og dette er et arbeid som tar lang tid, kan tallene fra Levekårsundersøkelsen nærmest ses på som "før – tall" – en situasjonsbeskrivelse før arbeidet med universell utforming av transportmidler har kommet skikkelig i gang.

LKF 2007 konkluderer i den offentlige rapporten at 27 % av de som inngikk i undersøkelsen (alder 20-67 år med nedsatt funksjonsevne) hadde opplevd problemer med bruk av ett offentlig transportmiddel. Buss var det transportmidlet flest (16 %) hadde opplevd problemer med (Molden T. m fl 2009).

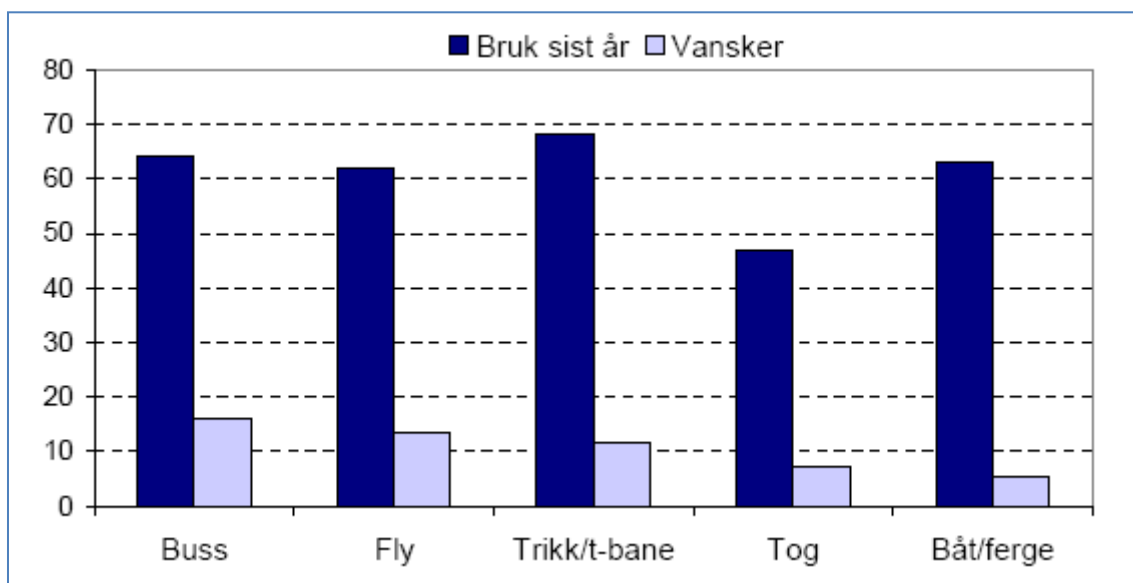
Kristin Ystmark Bjerkan fra Nova har også analysert datamaterialet fra LKF 2007 og laget en bredere rapport; "Funksjonshemmende kollektivtransport? Transportbruk og transportvansker blant personer med nedsatt funksjonsevne." på bestilling fra Vegdirektoratet. Blant hennes konklusjoner framkommer at personer med nedsatt bevegelsesevne opplever noe oftere vansker med å reise kollektivt enn personer med andre funksjonsnedsettelse. Prosentandelen i denne gruppen som har vansker med bruk av kollektive transportmidler er 36 %. Da de fleste

i datamaterialet oppgir mer enn en funksjonsnedsettelse (3,6 i gjennomsnitt) kan det være vanskelig å vite hvilken funksjonsnedsettelse som er utslagsgivende for transportvanskene og det framgår også at antallet rapporterte funksjonsnedsettelser øker vanskene.

Generell helsetilstand har likevel større innvirkning på vansker med bruk av kollektivtransport enn type funksjonsnedsettelse. 42 % av de som rapporterer å ha dårlig eller meget dårlig helse har vansker med bruk av kollektivtransport, mens det blant de som rapporterer å ha god helse kun er 17 % som har slike vansker.

Kvinner har større vansker med bruk av kollektivtransport enn menn uten at finnes noen forklaring på dette fra andre parametre.

Buss er det transportmidlet som er vanskeligst å reise med. Under er det satt inn en tabell fra Bjerkans rapport bygd på LKF 2007 som viser både bruk av kollektivtransport siste år og vansker med de ulike transportmidlene (Bjerkan K.Y.2009).



Figur 4 Bruk av kollektivtransport hele LKF 2007 (Bjerkan, K.Y. 2009)

Rapporten ”Funksjonshemmende Kollektivtransport?” inneholder også en analyse av hvilke konsekvenser transportvanskene har for deltakelse på ulike arenaer.

Personer som har vansker med å benytte kollektivtransport er sjeldnere i arbeid enn andre. Dette gjelder særlig for gruppen mellom 36 og 50 år. Nå kan dårlig helse være årsak både til transportvanskene og lavere yrkesdeltagelse, men for grupper med tradisjonelt lavere

sysselsetting utgjør transportvansker liten forskjell i yrkesdeltagelse. Det er særlig for grupper med tradisjonell høy sysselsetting (middelaldrende menn med høy utdanning) at transportvansker gir utslag i sysselsetting. Det betyr ikke at transport er uvesentlig for sysselsetting blant andre grupper, men at det for dem er andre hindringer som må overvinnest først. Likeledes ser det ut til at transportvansker gir seg størst utslag i sosial deltakelse blant grupper som generelt har høy sosial deltakelse (i rapporten definert som yngre personer med god helse og fravær av bevegelsesvansker).

For studenter med nedsatt funksjon er transportvansker et hinder for deltakelse. 11 % av studenter som ble inkludert i undersøkelsen oppgir at de har transportvansker som gjør det vanskelig for dem å komme seg til eller fra studiestedet, og hele 60 % av studenter med transportvansker har vansker med å delta i sosiale studentaktiviteter utenfor skolen. For studenter i undersøkelsen som ikke hadde transportvansker var det 27 % som hadde problemer med slik deltagelse. Dette viser at det for studenter er særlig viktig med tilgjengelig transport for å kunne delta både på studieaktiviteter og ved andre viktige studentarenaer på lik linje med andre studenter. Transportvansker bidrar til å vanskeliggjøre utdanning for en gruppe hvor høy utdanning er særlig viktig for sysselsettingsgraden.

Rapporten viser generelt en tendens til at transportvansker har størst innvirkning på deltagelse hos grupper som generelt er aktive og ressurssterke, - det er ved fravær av andre hindringer at transportvanskene gir utslag. Dette betyr ikke at transportvanskene ikke er et problem for andre grupper, men for disse vil ikke tilgjengelighet til transport som eneste tiltak gi økt deltagelse (Bjerkan K.Y. 2009)

Bjerkan har også sett videre på samme tema med utgangspunkt i Levekårsundersøkelsen - Helse 2008 i rapporten: "Tilgjengelighet og deltagelse. Barrierer i kollektivtransporten." Her er bare buss, trikk/t-bane og tog tatt med i undersøkelsen. Respondentene er rekruttert blant hele befolkningen over 16 år, og personer med nedsatt funksjonsevne er identifisert med spørsmål om varig sykdom/lidelse eller medfødt sykdom eller virkning av skade og i hvilken grad dette virker inn på hverdagen. De som rapporterer at skade/sykdom i noen eller stor grad virker inn på hverdagen regnes som å ha nedsatt funksjon og utgjør 30 % av hele utvalget. I denne undersøkelsen ble de 30 % med nedsatt funksjon sammenlignet med utvalget fra resten av befolkningen. 9 % av de med nedsatt funksjonsevne rapporterte i denne undersøkelsen vansker med bruk av kollektivtransport. Også denne undersøkelsen viser at opplevd helse har større betydning enn type funksjonsnedsettelse, og at personer med nedsatt bevegelsesevne i

større grad rapporterer vansker med bruk av kollektivtransport enn andre grupper. Rapporten viser også sammenhenger mellom transportvansker og arbeidsdeltakelse, sosial kontakt og deltakelse i aktiviteter. En regresjonsanalyse viser at transportvansker spiller en rolle for yrkesdeltakelse når det kontrolleres for alder, helse, kjønn, utdanning og bosted.

Transportvansker bidrar til at sannsynligheten for yrkesdeltakelse reduseres med 9 % (Bjerkan.K.Y. 2010).

Bjerkan har også nylig (okt 2011) utgitt en rapport sammen med Nordtømme og Kummeneje; ”Transport til arbeid og Livet” som er en kvalitativ studie med blant annet dybdeintervju av 7 personer. 6 av disse hadde nedsatt bevegelsesevne. Alle disse 6 hadde tilrettelagt bil som eneste transportmiddel de mestret å bruke, og spørsmål om parkeringsmuligheter og det å komme seg til og fra bilen om vinteren var viktige problemstillinger for dem. At drift av slike biler er kostbart og på ingen måte dekt av de stønadsordninger som finnes var også et viktig tema. Ingen hadde en god plan B for å komme seg til og fra arbeid eller andre aktiviteter når bilen sviktet. Noen brukte TT- transport i slike tilfeller, men ingen anså bruk av buss som et reelt alternativ. Både utforming av holdeplass og buss gjorde bruk av buss uaktuelt.

Det å ikke ha kollektivtransport som en valgmulighet vil være særlig belastende for grupper som generelt benytter kollektivtransport mye. Studenter er en gruppe som bruker kollektivtransport mer enn andre grupper, og å holde seg med egen bil vil være en stor belastning i en studentøkonomi. En av informantene i ”Transport til arbeid og livet” avsluttet studier pga av manglende transporttilbud til og fra studiestedet (Bjerkan K.Y.m.fl 2011).

TØI Rapport 1041/2009 ”Mobilitet og velferd blant bevegelseshemmede – bilens rolle” av Nordbakke og Hansson støtter også oppunder at tilgang til bil har stor betydning for å få dekt transportbehovet. I denne undersøkelsen som er utført i Sverige framgår det at særlig reiser til fritidsaktiviteter i mindre grad blir dekket blant de som ikke kjører bil selv. Denne undersøkelsen så også grovt på hva som ble opplevd som barrierer for bruk av kollektivtransport. For slitsomt med av – og påstigning ble nevnt av flest (55 % ), og for langt til holdeplassen ble nevnt av 38 %. Når de ble spurt om hvilke kollektivmidler de ville brukt mer eller mindre om de kunne velge fritt kommer det klart fram at økt tilgjengelighet til buss/sporvogn og tog er mest ønsket. 68 % ønsker å bruke buss/sporvogn litt oftere eller mye oftere, mens 64 % sier det samme om bruk av tog (Nordbakke S. og Hansson L. 2009).

Susanne Nordbakke er også forfatter av TØI Rapport 1148/2011 ”Fysiske problemer med å bruke transportmidler”. Denne undersøkelsen er en oppfølging av den norske

reisevaneundersøkelsen 2009 hvor 11 % (2 % midlertidig og 9 % varig) oppga at de hadde fysiske problemer som begrenset deres mulighet til å bevege seg utendørs eller bruke transportmidler. Undersøkelsen er en spørreundersøkelse blant de i denne gruppen som ønsket å delta. I rapporten er denne gruppen sammenlignet med svarene fra de som i reisevaneundersøkelsen ikke har oppgitt å ha slike vansker. De som har varige fysiske problemer foretar i snitt 2,48 reiser pr dag, de som har midlertidige fysiske problemer foretar 3,17 reise, mens de som ikke har slike bevegelsesproblemer foretar 3,36 reiser i snitt.

Undersøkelsen viser at de som har varige problemer med å bruke transportmidler har lavere deltakelse på disse aktivitetene:

- Arbeid/skole utenfor hjemmet (14 mot 44 prosent)
- Gikk, jogget eller syklet (24 mot 36 prosent)
- Besøkte slekt eller venner (20 mot 27 prosent)
- Fulgte barn eller andre til aktiviteter (8 mot 14 prosent)
- Var på kino, idrettsarrangement eller liknende (7 mot 13 prosent)

For innkjøp/ærend var det ingen forskjeller.

Andel av reiser som foretas med bil er også i denne undersøkelsen høyere blant de med fysiske problemer sammenlignet med befolkningen for øvrig.

De som ikke foretok noen reise i det hele tatt på kartleggingsdagen ble spurt om hvorfor de ikke reiste. Bare 13 % av de med varige fysiske problemer oppga hindringer som årsak til at de ikke reiste (6 % pga dårlig vær/føre, 6 % kunne ikke komme seg ut på egen hånd og 1 % manglet tilgang til bil). De resterende oppga at de ikke hadde behov for å reise eller at de var forhindret pga av sykdom på linje med befolkningen for øvrig (Nordbakke S. 2011).

Årsaken til redusert aktivitet og deltagelse i gruppen sier undersøkelsen ingenting om. Hvor stor andel av aktivitetsbegrensingen som skyldes at det å komme seg til og fra en aktivitet er slitsomt eller om det er aktiviteten i seg selv som er lavere pga av generelt nedsatt kapasitet er vanskelig å si.

Også denne undersøkelsen har spurt om hva som blir opplevd som en barriere og hva som er det viktigste tiltaket for å øke tilgjengeligheten. For buss er avstand til holdeplass (33 %) og at det er for stor glippe mellom fortau og buss (31 %) angitt som de største barrierene. Det samme

gjelder også i stor grad for tog og trikk/T-bane. Undersøkelsen har også noen spørsmål som ”Jeg har vansker med å komme meg til stasjonen” (32 %), ”jeg bruker for lang tid på å komme meg om bord” (26 %) og ”jeg bruker for lang tid på å komme meg av ” (29 %) som alle sier noe om at det er problematisk, men ikke hva som konkret er problemet.

Da sier de foreslåtte tiltakene litt mer. 27 % ønsker at det skal bli lettere å komme om bord og gå av, 22 % ønsker flere rekkverk og håndtak, bedre plass om bord blir nevnt av 20 %, mindre hektisk ombordstigning av 18 % og mer hjelpsomt personale blir trukket fram av 15 % som viktige tiltak.

Når de ble spurt om hvilke transportmidler de ville brukt oftere om de ble bedre tilrettelagt er buss helt klart i tet med 51 % mens tog ville bli benyttet oftere av 15 % (Nordbakke S.2011).

Det disse undersøkelsene til sammen tegner et bilde av er at personer med bevegelsesproblemer har lavere reiseaktivitet enn befolkningen for øvrig og at de i større grad bruker bil til å dekke transportbehovet. Vansker med bruk av buss, tog/bane og trikk er særlig knyttet til avstand til holdeplass og vansker med å komme seg av og på. Det er et klart ønske om å bruke kollektivtransport mer, og buss er helt klart det transportmidlet det er størst ønske om å benytte oftere om det ble lettere å bruke.



## 5 Metode

I denne oppgaven har jeg hentet inn opplysninger på 3 ulike måter; fokusgruppeintervjuer, analysert data fra LKF 2007 og gjennomført en spørreundersøkelse.

Kvalitative data og kvantitative data er kombinert slik at vi kan si at det er en data-triangulering. Kvalitative data er innhentet fra fokusgruppeintervju. Fordelen ved denne kvalitative tilnærmingen er at spørsmålene er åpne slik at de opplysningene som kommer fram ikke blir begrenset av forhåndsdefinerte svaralternativ. Svakheten ved kvalitative forskningsmetoder som et fokusgruppeintervju er at det som framkommer i en gruppe ikke nødvendigvis er representativt for en større populasjon. Opplysningene som ble innhentet fra 3 fokusgruppeintervju er fulgt opp i spørreundersøkelsen hvor vi fikk inn svar fra 160 rullestolbrukere. I dette spørreskjemaet er det mest forhåndsdefinerte svaralternativ, men også åpne felter for egne kommentarer. Spørsmålene og svaralternativene i spørreskjemaet er bygd på de opplysninger som framkom ved fokusgruppeintervjuene.

Jeg har også analysert materiale fra LKF 2007 og sett spesielt på den gruppen som bruker hjelpemidler til å bevege seg. Det har ikke vært mulig å skille ut rullestolbrukere i denne undersøkelsen, så å se på de som bruker forflytningshjelpemidler er det nærmeste vi kommer å hente ut informasjon som er relevant for denne gruppen. Informantene til LKF 2007 er rekruttert av SSB slik at det utgjør et representativt utvalg av befolkningen. Hvordan denne gruppen har svart på spørsmål om transportvansker har også blitt lagt til grunn ved utforming av spørreskjemaet i egen undersøkelse. F. eks var svarene om å komme seg til og fra ulike transportmidler så like at det ved utformingen av eget skjema er gjort til et samlet tema.

Spørsmålene i egen spørreundersøkelse er utarbeidet i samarbeid med Jørgen Rødseth og Anne-Berit Kolaas. Spørreundersøkelsen er en del av prosjektet ” Sikker transport av rullestolbrukere ”som ledes av Jørgen Rødseth. Mål for prosjektet er å finne frem til løsninger for atkomst, sikring og innfesting av rullestolbrukere som gjør brukeren mest mulig uavhengig av hjelp fra medpassasjerer eller sjåfør/konduktør. Prosjektet går over 2 år og er finansiert av Extrastiftelsen helse og rehabilitering og eid av MS-forbundet i Norge. Min tilknytning til dette prosjektet er å være NAVs representant i referansegruppen, men som masterstudent ga prosjektet også en mulighet til å utføre en undersøkelse om rullestolbrukeres erfaringer med kollektivtransport.

## Om LKF 2007

Undersøkelsen ble gjennomført av statistisk sentralbyrå i perioden august 2007 til januar 2008. Utvalget er begrenset til yrkesaktiv alder (20-67 år) og et tilfeldig utvalg på 11 000 personer ble trukket fra SSBs befolkningsregister. På bakgrunn av telefonintervju ble 1948 personer (25,5 %) funnet å tilhøre målgruppen med funksjonsnedsettelse. Når det gjelder gruppen som bruker hjelpemidler til å bevege seg utgjør disse 136 personer blant de 1652 personene som til slutt inngår i LKF 2007. For mer opplysninger om hvordan LKF 2007 ble gjennomført vil jeg henviser til Molden T., Wendelborg C., & Tøssebro J.(2009)

Gruppen som bruker hjelpemidler til å bevege seg er den gruppen som har størst vansker med bruk av offentlige transportmidler i LKF 2007. Denne gruppen er differensiert når det gjelder grad av funksjonsnedsettelse da den omfatter både krykkebrukere, de som bruker manuell rullestol og de som benytter elektrisk rullestol. Rollator er lite brukt i aldergruppen (20 – 67 år) som er omfattet av undersøkelsen.

Gjennomsnittsalderen for gruppen er et par år høyere enn for hele utvalget i LKF 2007 (50,8 år mot 47,9 år). Det er en større andel kvinner med 63,2 %, mens det for hele utvalget er 58 % kvinner. 78 % er bosatt i et tettsted mot 75 % av hele utvalget, men det er færre som bor i en storby (over 100 000 innb) med 22 % mot 27 % av hele utvalget. Hele 69,1 % av denne gruppen mottar uførepensjon eller uførestønning mot 44,8 % for hele utvalget. Sammenlignet med hele befolkningen er det å være kvinne og det å ikke bo i storby overrepresentert i hele utvalget. Dette forsterkes for denne gruppen. Den typiske representanten for gruppen er en kvinne på 50 år som er bosatt i en småby og mottar uførepensjon.

Om vi ser på svarene denne gruppen gir på spørsmål om funksjonsnedsettelse i en krysstabell er det en sammenheng mellom det å bruke hjelpemidler til å bevege seg og å ha:

Kroniske/tilbakevendende smerter 79 %, nedsatt førlighet i føtter/bein 60 %, nedsatt førlighet i armer/fingre 40 %, å være kortpustet 33 % og å ha vansker med å uttrykke seg 10 %.

At hele 4 av 5 som har så store bevegelsesvansker at de bruker hjelpemidler har kroniske og tilbakevendende smerter har stor betydning for opplevd helse og kan i seg selv være et hinder for aktivitet og deltagelse. Over 3 av 10 har også kapasitetsproblemer med oksygenopptaket og 1 av 10 har problemer med å uttrykke seg. Det siste kan ha sammenheng med nedsatt motorikk og dysartri, men kan også skyldes at bevegelsesvanskene er en del av mer sammensatte funksjonsnedsettelse.

### **Om fokusgruppeintervjuene.**

Prosjektet ”sikker transport av rullestolbrukere” holdt i november 2010 tre gruppesamtaler med rullestolbrukere om bruk av offentlig transport, ett i Trondheim, ett i Bergen og ett i Stavanger. Deltakerne til disse gruppene ble rekruttert av Handikapforbundet.

Jeg var tilstede og gjorde egne notater ved det intervjuet som ble holdt i Trondheim, og har fått notater gjort av andre fra Stavanger og Bergen. Det var Kadabra Produktdesign ved Jørgen Solstad som ledet samtalene. Jeg har hentet flest opplysninger fra det intervjuet hvor jeg selv var tilstede. Problemstillingene som kom opp var i stor grad like i de 3 byene.

I Trondheim var 5 kvinner med et aldersspenn fra slutten av 30 åra og opp i 60 åra med på gruppesamtalen. 2 av deltakerne brukte større elektriske rullestoler, 2 hadde mindre rullestoler med elektrisk framdrift og 1 vekslet mellom å gå korte strekk med krykker, manuell rullestol og scooter. Alle hadde tilgang til egen bil, og 4 av 5 hadde førerkort.

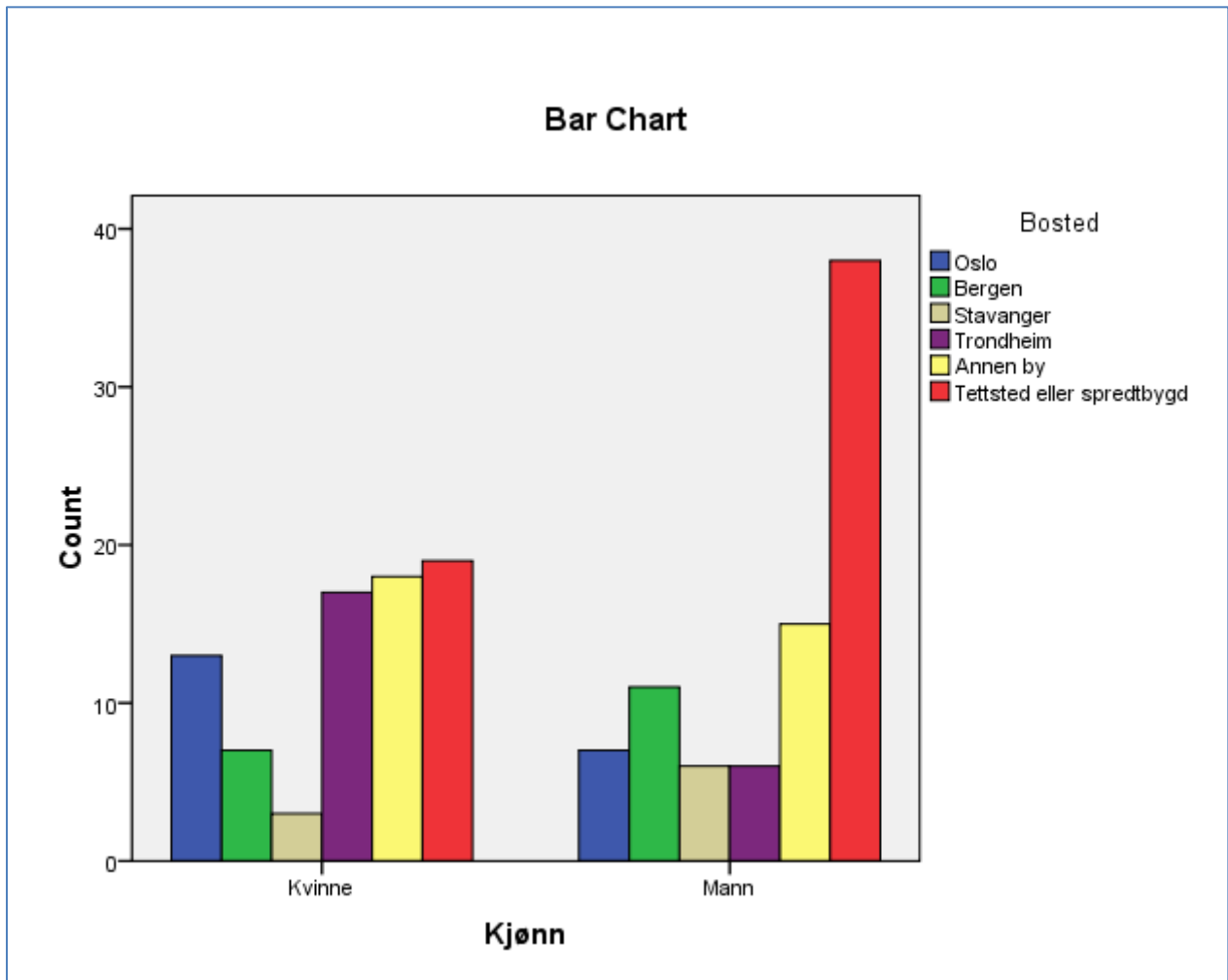
### **Om spørreundersøkelsen om reiser med rullestol.**

Spørreundersøkelsen har en reisevanedel som er utformet på en måte som gjør det mulig å sammenligne opplysningene med reisevaneundersøkelser, en del som handler om hindringer ved bruk av offentlig transport og en del som handler om sikkerhet og om uhell/ulykker ved bruk av offentlig transport.

Undersøkelsen er innmeldt og vurdert av NSD til ikke å ha meldeplikt eller konsesjonsplikt etter personopplysningslovens § 31 og 33.

Det ble sendt ut 500 spørreskjema. De ble hovedsakelig distribuert gjennom regionene i Norges Handikapforbund. Region Sørvest har sendt ut 170 skjema, Trøndelag 60, Oslo 72, Øst 50, Nordvest 50, Oslofjord vest 50, og Agder 30. Nord-Norge og Innlandet har ikke mottatt skjema. Det er klart at den geografiske fordelingen av spørreskjema ikke er jevnt fordelt. Sør- Vest er sterkt representert da Anne-Berit Kolaas er leder for regionen og også er den som sendte ut forespørselen til de andre regionene. Regionene har selv meldt inn hvor mange skjema de kunne sende ut. I tillegg har MS-forbundet i Trøndelag rekruttert noen respondenter gjennom SMS. Her ble skjemaene kun sendt ut til de som meldte seg interessert. Vi fikk inn 160 svar i undersøkelsen.

Vi har ikke hatt noen mulighet til å purre på de som ikke har svart da vi ikke vet hvem skjemaene er videresendt til fra Handikapforbundets lokalavdelinger og har heller ikke nummerert de spørreskjemaene som ble sendt direkte ut til informantene fra oss. Vi vet derfor ikke hvem som har valgt å ikke svare på undersøkelsen.



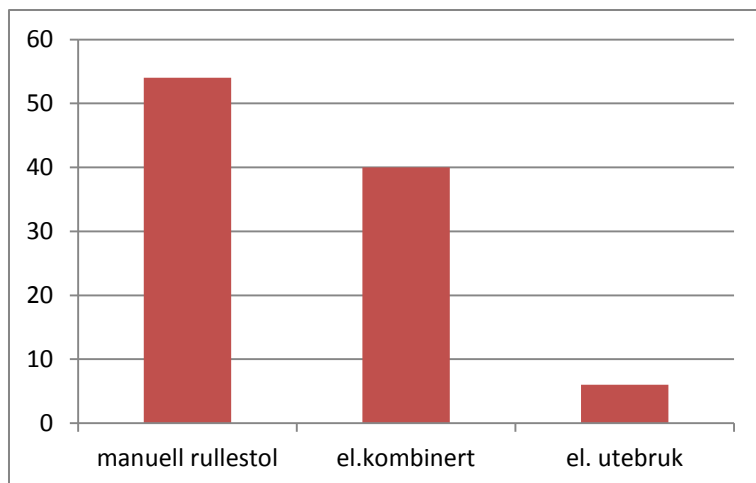
Figur 5 Informanter fordelt etter kjønn og bosted.

Blant de som har svart på undersøkelsen er det en forholdsvis jevn fordeling av kvinner (48 %) og menn (52 %). 43,8 % av de som har svart bor i en av landets 4 største byer (Oslo 12,5, Bergen 11,3, Trondheim 14,4 eller Stavanger 5,6). 20,6 % bor i en annen by, mens 35,6 % bor på et tettsted eller i mer spredtbygde strøk. Det er en klar tendens til at menn i større grad er bosatt på tettsted eller spredtbygd.

Når det gjelder alderssammensetting i gruppen har vi på forhånd delt inn svarkategoriene fra 13 – 24 år, 25 -44 år, 45 -66 år og 67år og eldre. Bare 3,8 % av besvarelsene kommer fra personer under 25 år. 21,4 % er fra 25-44 år, 57,2 % mellom 45 og 66 år og 17,6 % er over 67 år.

Når det gjelder yrkesaktivitet svarte 137 på spørsmålet. Kategoriene som kunne velges var arbeider heltid, arbeider deltid, hjemmearbeidende, under utdanning eller ikke yrkesaktiv. Blant de som svarte arbeider 12,4 % heltid og 21,9 % deltid. 5,8 % er hjemmearbeidende og 3,6 % er under utdanning. 56.2 % oppgir at de ikke er yrkesaktive. I disse tallene inngår også gruppen over 67 år som er alderspensjonister. Når vi utelater gruppen over 67 år oppgir 49 av 114 (42 %) av de som svarte å være i arbeid eller under utdanning. 7 oppga i tillegg å være hjemmearbeidende. Til sammenligning er yrkesaktiviteten for hele befolkningen mellom 16 og 66 år 77 %, for hele utvalget i LKF 2007 55 %, og for de med en betydelig funksjonsnedsettelse i LKF 2007 er yrkesaktiviteten på 40 %. Å ha en betydelig funksjonsnedsettelse er da definert som at funksjonsnedsettelsen i stor grad innvirker på hverdagen. Rullestolbrukerne må kunne sammenlignes med denne gruppen og kommer da ut med en yrkesdeltagelse forholdsvis lik det vi finner i LKF 2007(Molden T. m fl 2009).

Hvilken rullestol som brukes kan ha betydning for hva som oppleves som en hindring. 69 % har en manuell rullestol. 50 % har en elektrisk rullestol som er egnet for kombinert innendørs og utendørs bruk, mens 28 % har en elektrisk rullestol som kun er egnet for utendørs bruk. Ved bruk av offentlig transport er manuell rullestol mest brukt (54 %), deretter elektrisk rullestol til kombinert inne/ ute -bruk, mens bare 6 % reiser mest med elektrisk rullestol beregnet for utendørs bruk.



Figur 6 Mest brukte rullestol ved offentlig transport RLU N=152

Undersøkelsen har også spørsmål om rullestolene har merkede festepunkter og om de er krasjtestet. Bare 33 % oppgir at den rullestolen de bruker mest ved offentlig transport har merkede festepunkter for fastgjøring og bare 11 % vet at rullestolen de bruker er krasjtestet.

De 160 personene som har svart på spørreskjemaet kan ikke sies å være representative for alle rullestolbrukere. Eldre er klart underrepresentert i utvalget da andelen rullestolbrukere i befolkningen stiger med alderen. Dette er naturlig da den store mengden eldre som har blitt rullestolbrukere i siste del av livet i mindre grad er organisert i interesseorganisasjoner. At så stor andel av utvalget som 78,6 % er i yrkesaktiv alder er heller en styrke enn en svakhet ved undersøkelsen. Dette er aldersgrupper som generelt er aktive og som i stor grad forventes å være selvhjulpne i dagliglivet. At så liten andel av svar kommer fra personer under 25 år gjør at undersøkelsen ikke vil kunne belyse spørsmål rundt utdanning og transport.

Når hensikten med undersøkelsen primært er å kartlegge hindringer ved bruk av offentlige transportmidler er det viktig å nå de som faktisk har erfaringer med det. Om skjemaene hadde blitt sendt ut til et tilfeldig utvalg etter hvem som har rullestol i utlån fra NAV er det sannsynlig at både svarprosenten og andelen som hadde erfaring med offentlig transport ville vært lavere. 160 svar er et høyt antall svar, og med unntak av de yngste og eldste er gruppen godt spredt i forhold til alder, kjønn og bosted. De erfaringer denne gruppen har med offentlige transportmidler vil derfor kunne gi et godt bilde av hva som er de største hindringene for bruk av offentlig transport for rullestolbrukere. Det er også sett etter forskjeller innad i gruppen. Disse er funnet ved bruk av krysstabeller og signifikans er målt

ved hjelp av Pearsons Chi Square. Det er kun signifikante forskjeller som er gjengitt i resultatdelen.

Reisevanedelen på spørreskjemaet har vist seg å være vanskelig å fylle ut. Når en lignende undersøkelse gjøres ved de offentlige reisevaneundersøkelsene har informantene et skjema liggende hjemme hos seg for utfylling underveis i en uke, og de får også bedre instruksjon i hvordan skjemaet skal fylles ut enn det som har vært mulig å gi ved en kort skriftlig instruksjon.

Det er en høy andel som ikke har svart på enkelte av spørsmålene om vansker ved bruk av offentlig transport. For t-bane /by - bane og tog ble de som ” det ikke har vært aktuelt for” å benytte transportmidlene bedt om å gå videre til neste punkt uten å svare. Det som kan glippe for oss her er hvorfor det ikke har vært aktuelt å benytte transportmidlene. Finnes ikke tog eller bane der informanten har sine reiser, eller har de blitt avskrevet som uaktuelle fordi de ikke har vært tilgjengelige?

Når det gjelder buss ble ingen bedt om å gå videre uten å svare da det går bussruter over hele landet, men også her er det en stor andel av missing på flere spørsmål. Også her kan det samme spørsmålet stilles. Er det mangel på erfaring med bruk av buss som gjør at vi har en stor andel som ikke svarer på spørsmålene? Det er mulig vi burde innført en ”vet ikke pga manglende erfaring” - rubrikk. Jeg velger å tolke manglende svar som vet ikke, og vet ikke-svarene kan ha ulike grunner. Enkelte har ført opp i åpent kommentarfelt at de aldri tar buss fordi de ikke tør eller fordi det er umulig for dem uten å ha gått videre med hva hindringen faktisk består i.

Ved å gjennomføre en kvantitativ undersøkelse om hindringer ved bruk av offentlig transport har vi fått kartlagt om den informasjonen vi fikk fra fokusgruppeintervjuene også stemte når vi spurte fler. Vi ønsket også å få svar på hvor skoen trykket mest ved at svaralternativene er gradert. Å få inn så mange svar som 160 og få det lagt inn i SPSS har også avdekket en del forskjeller i gruppen.

Den åpne delen om uhell på slutten av undersøkelsen åpner for egne svar som ikke er forhåndsdefinert. Denne delen hadde nok blitt klart bedre ved en større intervjuundersøkelse med mulighet for oppfølgingsspørsmål. Spørsmål om uhell er i liten grad tatt inn i denne oppgaven og er tatt med på spørreskjemaet med tanke på prosjektet ”sikker transport av rullestolbrukere”. Spørsmål om sikring av rullestoler er tatt inn i oppgaven da det framgår av

undersøkelsen ellers at utrygghet pga manglende sikring er en hindring for bruk av offentlige transportmidler.

Spørsmålene i undersøkelsen er ikke av sensitiv karakter, og ettersom det ikke er mulig å spore hvem som har svart/ikke svart vil heller ingen ha følt seg presset til svare på undersøkelsen. Noen etiske problemstillinger har det derfor ikke vært aktuelt å drøfte i forbindelse med undersøkelsen.

Om det er en supplerende undersøkelse jeg kunne ønske å ha med i tillegg til denne spørreundersøkelsen er det å kunne følge noen av de som synes det går greit å reise kollektivt for å kartlegge suksessfaktorene nærmere.



## 6 Funn fra undersøkelsene.

Alle opplysninger fra fokusgruppeintervjuene er presentert samlet. Deretter er funn fra LKF 2007 og fra spørreundersøkelsen blant rullestolbrukere presentert sammen etter tema. For oversiktens skyld er tabeller laget på statistikk fra LKF 2007 presentert med blå søyler og merket med LKFB, mens data hentet fra spørreundersøkelsen blant rullestolbrukerne er presentert med røde søyler og merket med RLU.

### 6.1 Opplysninger fra fokusgruppeintervjuene

Målsettingen med gruppesamtalene var å samle erfaringer med bruk av offentlig transport i rullestol. Hvilke transportmidler hadde de erfaring med, når ble de brukt og hvilke erfaringer hadde de gjort seg. Spørsmål rundt opplevd sikkerhet ble særlig vektlagt.

Problemstillingene er gruppert etter transportmidler som viste seg å ha noenlunde like utfordringer.

#### **Bybuss, trikk og bane.**

Å komme seg til og fra holdeplassen ble ikke tatt fram som et problem om sommeren, men for alle var det å benytte seg av buss en ren sommeraktivitet. Ettersom alle hadde tilgang til bil ble buss benyttet mest når de ikke ønsket å kjøre bil selv – enten pga vanskelige parkeringsforhold eller fordi de ønsket å ta seg en øl eller et glass vin mens de var ute på byen.

Å planlegge turen kan være vanskelig på ruter hvor bare enkelte avganger har laventrebuss. Å få lett tilgang til informasjon om hvilke ruter, avganger og holdeplasser som er tilrettelagt savnes. Noen har også opplevd å stå igjen på holdeplassen fordi sjåføren ikke har hatt tid til å ta dem med for å holde ruta.

Å komme seg inn på bussen går stort sett greit når rampene fungerer, men det er ved av og påkjøring at noen har opplevd uhell. En har alltid med seg en egen rampe bak på rullestolen som backup.

Vel inne i bussen ønsker de fleste å sitte forovervendt på lengre turer, mens det å sitte bakovervendt og inntil en vegg er ok på kortere turer. Det er lettest å komme seg på plass når rullestolplassen er på venstre side (motsatt side av inngangsdør).

De ønsket at rullestolene skulle sikres slik at de sto i ro inne i bussen. Det var et vanlig problem at stolene skled ved akselerasjon eller oppbremsing – særlig når gulvet var vått. De var redde for at rullestolene kunne skade barn i barnevogner i nærheten og det hadde vært en fordel om rullestolplass og barnevognplass ikke var på samme sted. Det opplevdes som problematisk at bussjåføren hadde ansvar for å sikre rullestolene uten å ha nødvendig utstyr til å gjøre det.

Ingen ønsket å være sikret med sikkerhetsbelte på bybusser selv om de på enkelte strekninger kjører i høy hastighet – det er ikke de andre passasjerene heller. Kjørekomfort ble opplevd som viktigere enn det å være sikret i forhold til ulykker. Det var ønskelig at stolen ble sikret og at det fantes muligheter til å holde seg fast i handtak i nærheten. Enkelte sjåførere kjører ekstra uvørent slik at det blir ubehagelig å sitte på med dem. Noen trodde at dette ble gjort bevisst for at de ikke skulle komme tilbake til bussen flere ganger. De hadde også erfaringer med svært forekommende og behagelige sjåførere. Det er ingen tvil om at sjåførens atferd og kjørestil har stor betydning for hvordan det oppleves å ta buss med rullestol.

### **Langdistansebuss, tog og båt**

Også når det gjelder langdistansebuss, tog og båt etterlyses bedre informasjon om hvilke avganger som er tilgjengelige. I den fasen vi er inne i nå hvor bare enkelte transportmidler er tilpasset er det viktig å få god informasjon om hvilke avganger som har materiell som er universelt utformet. Å risikere å måtte vente til senere avganger blir for belastende.

Flere har opplevd å bli avvist av flytoget pga tidspress

Det hender fortsatt at de blir tilbudt å entre transportmidlet med to løse skinner, og dette er direkte farlig.

På toget er det ofte slik at om du flytter deg over til et vanlig sete selv er det ikke plass for medreisende i nærheten. Det er også ofte for trange HC -toaletter på toget til at det er mulig å komme inn med rullestol. HC- toaletter på langdistansebusser er overhode ikke egnet for rullestolbrukere. Å flytte seg over fra rullestol til et toalett i en buss i fart er uansett så vanskelig at det er bedre om det gjøres stopp ved noen knutepunkter slik at de kan komme seg av bussen for å benytte HC- toalett ved stoppestedet.

På lengre reiser ønsker de å være sikret sittende i fartsretningen – også med sikkerhetsbelte.

Det er tryggest om bussjåføren tar seg tid til å se at sikringen er gjort slik det skal gjøres.

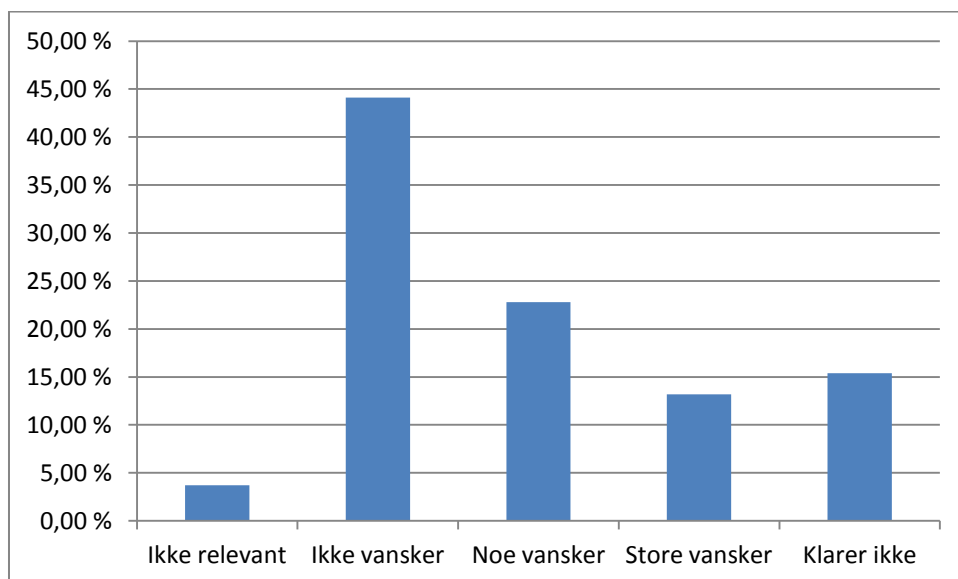
Ved lengre turer er det også et problem at det ofte er liten plass til å ha med seg bagasje. Rullestolbrukere må ofte ha med seg mindre innestol, dusjstol eller personløfter når de drar på lengre turer.

### TT-transport

TT-transport er spesialtransport fra dør til dør og bør derfor være godt tilpasset for rullestolbrukere. Det oppleves likevel som et problem at mange sjåførere har for liten kompetanse om hvordan passasjerer i rullestol skal sikres forsvarlig.

## 6.2 Generelle vansker med bruk av offentlig transport

Om vi ser på grad av vansker med å bruke offentlig transport blant de som bruker hjelpemidler til å bevege seg i LKF 2007 fordeler dette seg slik:



Figur 7 Vansker med å bruke offentlig transport LKFB N=136

Denne tabellen kombinerer svarene fra et ja/nei-spørsmål om vansker med bruk av offentlige transportmidler og deretter graden av vansker blant de som svarte ja på det første spørsmålet.

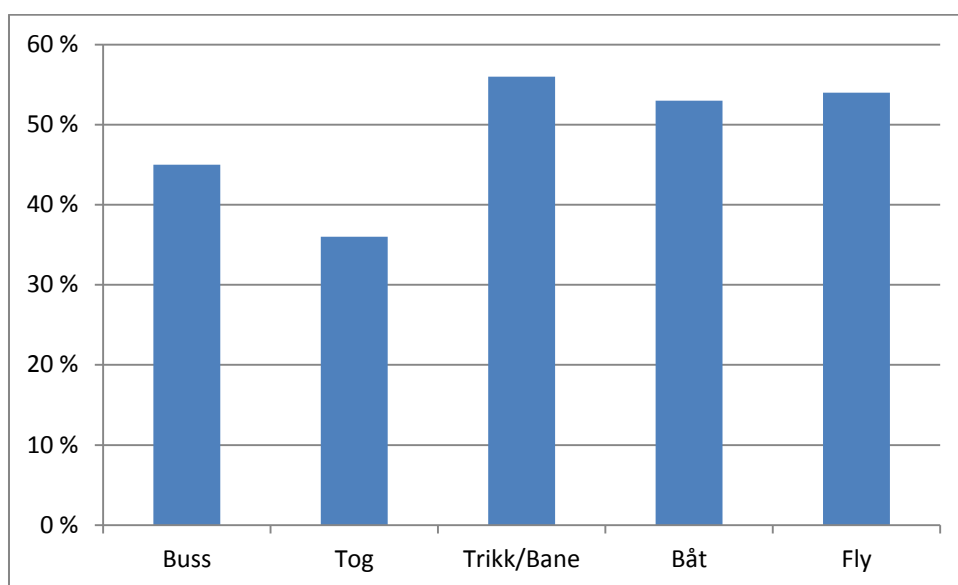
44 % har ikke vansker med å bruke offentlige transportmidler. 22 % har noe vansker, mens til sammen 28% har store vansker eller klarer ikke å bruke offentlige transportmidler.

Vi har ikke stilt et tilsvarende spørsmål i spørreundersøkelsen blant rullestolbrukerne, men svarene på mer spesifikke spørsmål om vansker med bruk av ulike transportmidler tilsier at svært få vil være i kategorien som ikke har vansker. Det er også forbausende at så mange i

gruppen som bruker hjelpemidler til å bevege seg oppgir å ikke ha problemer med å bruke offentlig transport. Det kan være en mulig feilkilde at folk som kjører bil selv svarer at de ikke har problemer med å benytte offentlig transport da de ikke utsetter seg for å prøve. Noen få svarer også at spørsmålet ikke er relevant.

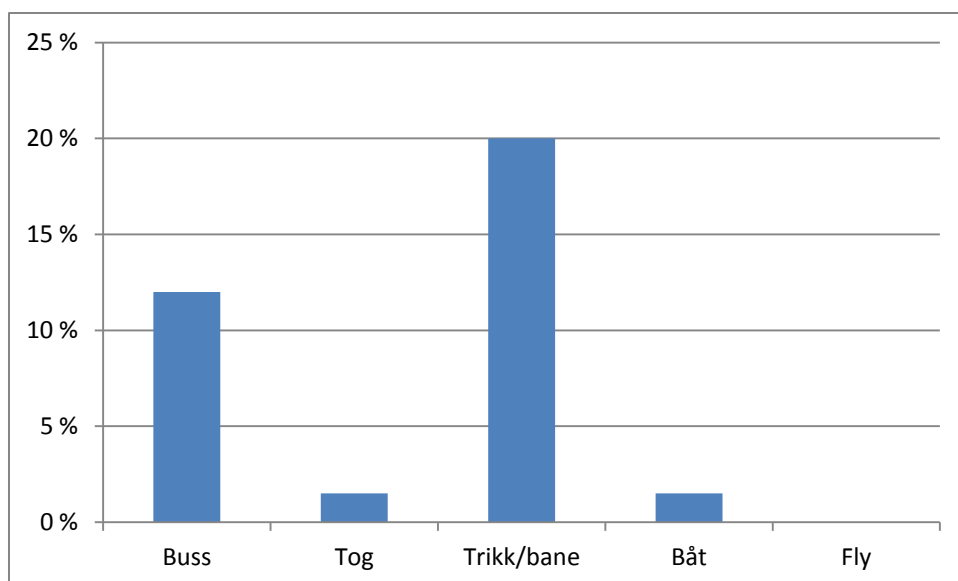
### 6.3 Reisevaner

LFK 2007 har spørsmål om bruk av transportmidler de siste 12 mnd og deretter spørsmål om hvor hyppig transportmidlene blir brukt. Diagrammene under viser svarene fra gruppen som bruker hjelpemidler til å bevege seg.



Figur 8 Reisevaner siste 12 mnd LKFB N=136( trikk/bane N=25).

Dette diagrammet viser hvor stor andel av gruppen har brukt ulike kollektive transportmidler de siste 12 mnd. Spørsmålet om trikk/bane er kun stilt til personer som bor i Oslo / Akershus. 56 % av de som bor i Oslo og Akershus har brukt trikk eller bane de siste 12 mnd. For hele landet er det fly som er mest brukt med 54 %. Deretter kommer båt med en bruksandel på 52 %, mens buss har blitt brukt av 45 % det siste året og 36 % har tatt tog.



Figur 9 Reisevaner ukentlig/daglig bruk LKFB N=136 (25 for trikk/bane)

Tallene som søylene i figur 9 er bygd på er utregnet på grunnlag av hvor mange som har svart at de hadde brukt de ulike transportmidlene daglig eller ukentlig av hele gruppen. Det var bare de som hadde brukt transportmidlene de siste 12 mnd som gikk videre til spørsmålene om hvor hyppig bruken var. For å gi et riktig bilde av situasjonen er prosentandelen her utregnet i forhold til hele gruppen (136 for hele landet og 25 fra Oslo / Akershus som er de eneste som svarte på spørsmål om trikk/bane).

Undersøkelsen gjort blant rullestolbrukere viser en noe lavere bruksandel av buss. Bare 8 % har oppgitt at de har brukt buss den siste uka. Denne undersøkelsen ble gjort i oktober/november 2011 og selv om det var minimalt med snøfall i Sør - Norge i denne perioden kan det hende at reisehyppigheten med buss hadde vært noe større i sommermånedene jfr. opplysningene fra fokusgruppeintervjuene om at bruk av buss tilhørte sommerhalvåret.

#### 6.4 Tilgang til bil

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2009 viser at det for hele befolkningen er 85 % som har tilgang til bil. Førerkortregisteret viser at 82 % av befolkningen over 18 år hadde førerkort, mens det blant de som svarte på reisevaneundersøkelsen var 86 % som hadde førerkort (Vågane L. 2009).

LKF 2007 viser at det blant de som bruker hjelpemidler til å bevege seg er det 80,3 % som kjører bil selv, mens 84,7 % eier en bil. I tillegg svarer 5,6 % at de har mulighet til å disponere bil (Molden T m fl 2009).

Blant rullestolbrukerne i egen undersøkelse har 88,7 % minst 1 bil i husstanden, og blant disse var det 90,8 % som hadde en bil som var tilpasset rullestolbruker. 79,6 % kjørte bil selv. Om vi utelater de som er over 67 år er det hele 91,6 % av denne gruppen som har bil i husstanden. Sammenlignet med tall fra reisevaneundersøkelsen er det færre i denne gruppen som har mer enn en bil i husstanden enn i befolkningen for øvrig.

Rullestolbrukerne i egen undersøkelse har større tilgang til bil enn befolkningen generelt. Dette ser også ut til å gjelde gruppen som bruker hjelpemidler til å bevege seg i LKF 2007 om vi slår sammen de som eier en bil og de som har mulighet til å disponere bil (90 % til sammen), men her er personer over 67 år ikke inkludert.

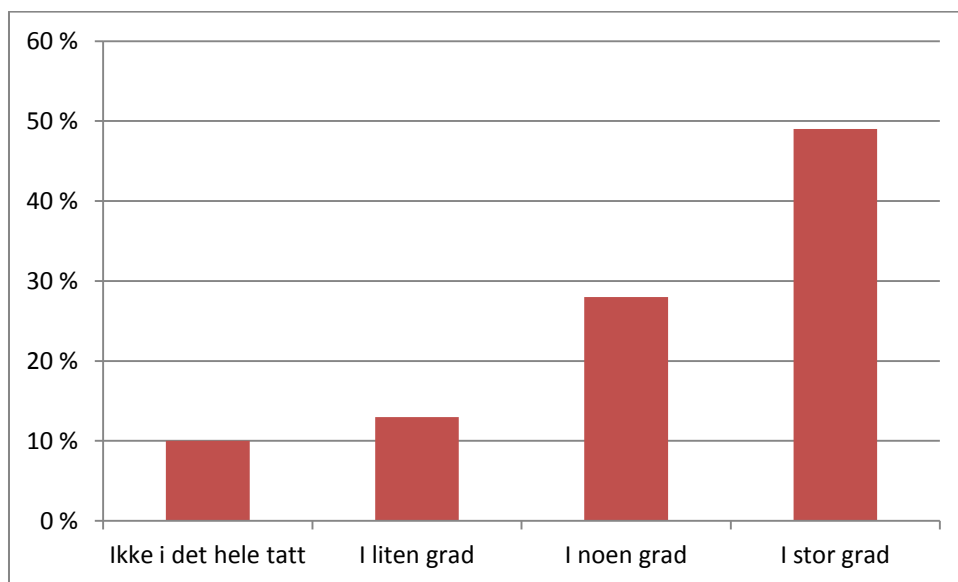
At rullestolbrukere i større grad ser ut til å disponere bil stemmer godt overens med det vi vet fra tidligere undersøkelser om bilens betydning for mobilitet blant bevegelseshemmede. En høy andel med tilgang til bil kan også gjenspeile at de som har svart på undersøkelsen generelt er mer ressurssterke personer, men ettersom det er færre som har mer enn en bil i husstanden enn i befolkningen for øvrig er dette ikke en sannsynlig forklaring. Det er mer sannsynlig at det å bruke penger på bil blir prioritert av nødvendighetshensyn. Det kan også hende at dette er en gruppe som i stor grad får stønad til bil gjennom folketrygden. Hele 91 % av bileierne hadde en bil som var tilrettelagt. Det betyr ikke nødvendigvis at de har fått økonomisk støtte til kjøp av selve bilen.

Av de som var i jobb blant rullestolbrukerne var det kun en person som ikke disponerte egen bil. Denne personen er også den eneste i undersøkelsen blant rullestolbrukere som har oppgitt å ta buss til og fra jobb hver dag den siste uka.

## 6.5 Å komme seg til og fra holdeplass/perrong

Det var liten forskjell knyttet til type transportmiddel i svarene fra gruppen som bruker hjelpemidler til å bevege seg i LKF 2007 på spørsmål om vansker med å komme seg til og fra holdeplass/perrong. 50 % til 53 % av denne gruppen hadde problemer i større eller mindre grad med å komme seg til og fra holdeplass eller perrong for buss, bane, trikk og tog. Det å komme seg til og fra et transportmiddel gjenspeiler i stor grad tilgjengeligheten utendørs generelt, og i spørreundersøkelsen til rullestolbrukerne ble dette slått sammen til ett spørsmål.

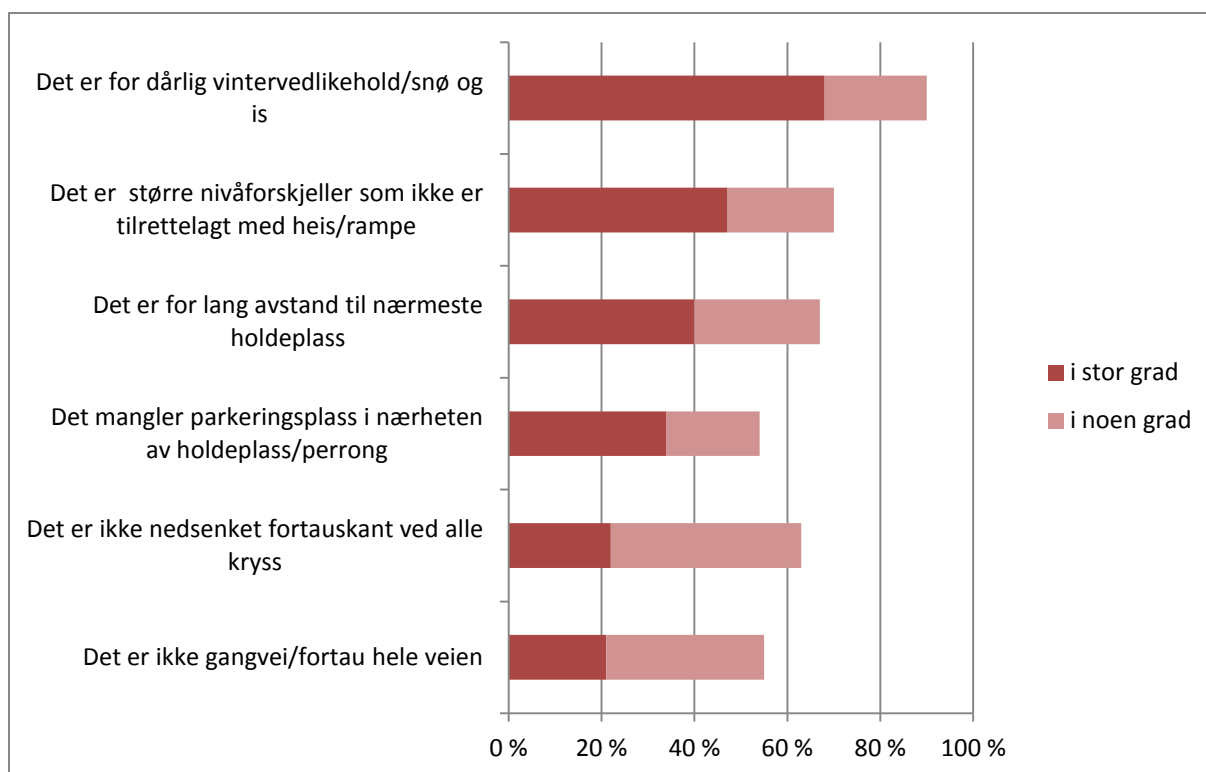
Når det gjelder rullestolbrukerne er det bare 10 % som ikke har problemer med å komme seg til og fra holdeplass/perrong, mens 49 % angir å ha problemer i stor grad med dette:



Figur 10 Vansker med å komme seg til og fra holdeplass/perrong. RLU N=147

Svarprosenten på dette spørsmålet var høy. Bare 13 personer av de 160 har ikke svart på dette spørsmålet. Et par av de som ikke har svart har angitt i åpent felt at de ikke bruker offentlig transport. De fleste som har skrevet egne kommentarer om at de aldri bruker offentlig transport har likevel svart på spørsmålet og angitt stor grad av vanske med å komme seg til og fra holdeplass/perrong.

Vi spurte videre hva som utgjorde hindringene til og fra holdeplass/perrong og det er den prosentandelen som svarte at dette i stor grad eller noen grad er en hindring som er gjengitt i figur 11.



Figur 11 Årsak til vansker med å komme seg til og fra holdeplass/perrong. RLU N=104-116

Om vi ser på svarprosenten på disse spørsmålene er det rundt 110 som har svart på alle spørsmålene. De som ikke svarte på det generelle spørsmålet om vansker til og fra holdeplass og de som ikke hadde problemer med å komme seg til og fra holdeplass har naturlig nok ikke svart. Ellers er frafallet i svarprosent størst blant de som har store problemer med å komme seg til og fra holdeplass. Det er flere som bare svarer på noen av disse spørsmålene og ikke på alle. Det kan være at de som har for lang avstand til holdeplassen til at det er aktuelt å ta seg dit ikke har vurdert de andre spørsmålene rundt dette.

Som det framgår er dårlig vintervedlikehold den største hindringen for rullestolbrukere til å komme seg til og fra transportmidlet. Dette stemmer godt med opplysninger fra fokusgruppen som sa at å bruke buss var noe de kun gjorde i sommerhalvåret.

Større nivåforskjeller som ikke er kompensert med heis eller rampe utgjør også i stor grad et hinder. Når trapper er eneste måte å forsere høydeforskjeller på blir det ofte en uoverstigelig hindring bokstavelig talt.

Lang avstand til offentlige transportmidler utgjør også en stor grad av hindring for 40 %, og mangel på parkeringsmuligheter må sees i sammenheng med dette. Bruk av bil til startstedet for offentlig transport kan overkomme avstanden, men da må det være tilrettelagt med



parkeringsplasser. Å kombinere bruk av bil og offentlig transport vil bare bli gjort om det er særlig langt og slitsomt å kjøre hele veien eller om det er vanskelig å finne parkering ved stoppestedet – f.eks i bysentrum.

Mangel på fortau eller gangbane og mangel på nedsenkede fortauskanter gir mindre utslag i hva som oppleves som store hindringer, men om vi legger til de som i noen grad opplever dette som en hindring blir prosentandelen 55 % for mangel på gangvei/fortau og 63 % for mangel på nedsenket fortau.

I åpent felt for å angi andre hindringer til og fra holdeplass/perrong var bratte bakker det som gikk igjen flere ganger.

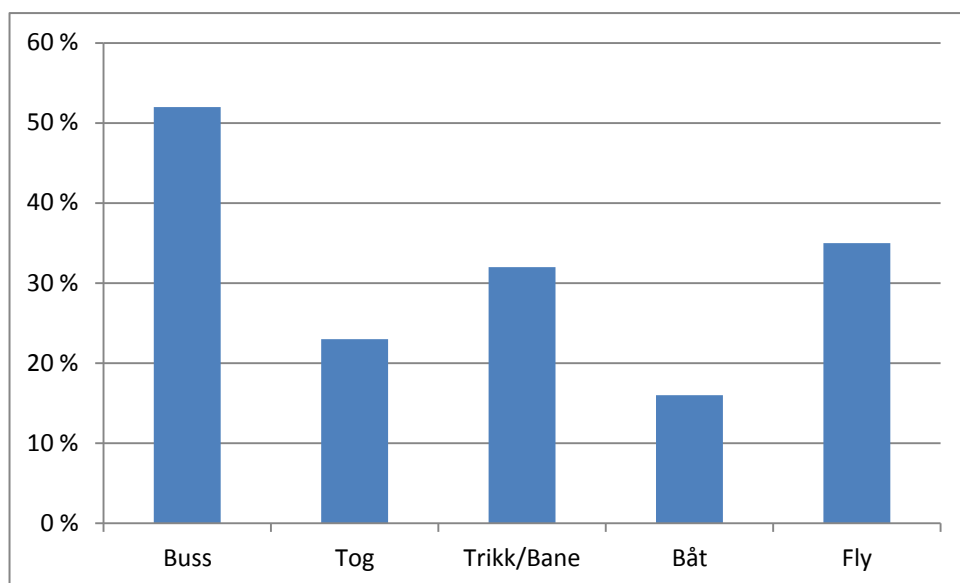
Det er noe vanskeligere å ta seg fram med manuell rullestol. Blant de som benytter manuell rullestol mest er det 53 % som rapporterer om vansker i stor grad med å ta seg fram til holdeplass/perrong. Tilsvarende tall for de som oftest bruker elektrisk rullestol til kombinert inne / utebruk er 41 %.

Det er også store forskjeller når det gjelder bosted. Hele 63 % av de som bor i Oslo rapporterer at de har store vansker med å ta seg til og fra holdeplass /perrong. Dette er et høyere antall enn for tettsted / spredtbygde strøk hvor tilsvarende tall er 56%.. Oslo skiller seg også negativt ut blant de store byene. Stavanger kommer best ut. Her er det bare 22 % som rapporterer at de i stor grad har problemer med å komme seg til og fra holdeplass/perrong. For Stavangers del kan kanskje milde vintre gi positive utslag. Oslo skårer best blant de store byene når det gjelder å ha tilrettelagte gangveier/fortau og nedsenkede fortau. Det som gir størst negativt utslag i Oslo er at 71 % har store problemer med større nivåforskjeller, og det er bare Trondheim blant de store byene som skårer dårligere enn Oslo på vintervedlikehold.

Det er økende vansker med å ta seg fram med økende alder. Kvinner har også større problemer enn menn med å komme seg til og fra holdeplass uten at dette kan forklares med andre faktorer som alder, bosted eller type rullestol. Når det gjelder alder er de eldste jevnt fordelt mellom kjønnene, mens det er flere kvinner blant de yngste. Det er også flest menn som bruker manuell rullestol oftest ved bruk av offentlig transport slik at type rullestol og alder burde gitt lavere skår på vansker blant kvinnene. Når det gjelder bosted er kvinner overrepresentert i Oslo som skårer høyt på vansker, men underrepresentert i tettsted/ spredtbygde strøk som også skårer høyt på grad av vansker. 56 % av kvinnene og 43 % av mennene rapporterer at de i stor grad har vansker med å ta seg til og fra holdeplass/perrong.

## 6.6 Tilgjengelighet på ulike transportmidler

Figur 12 gjengir hvor stor prosentandel av gruppen som bruker hjelpemidler til å bevege seg i LKF 2007 som svarer ja på spørsmål om vansker ved bruk av de ulike transportmidlene.



Figur 12 Vansker med ulike transportmidler LKFB N= 136 (N=25 for Trikk/bane)

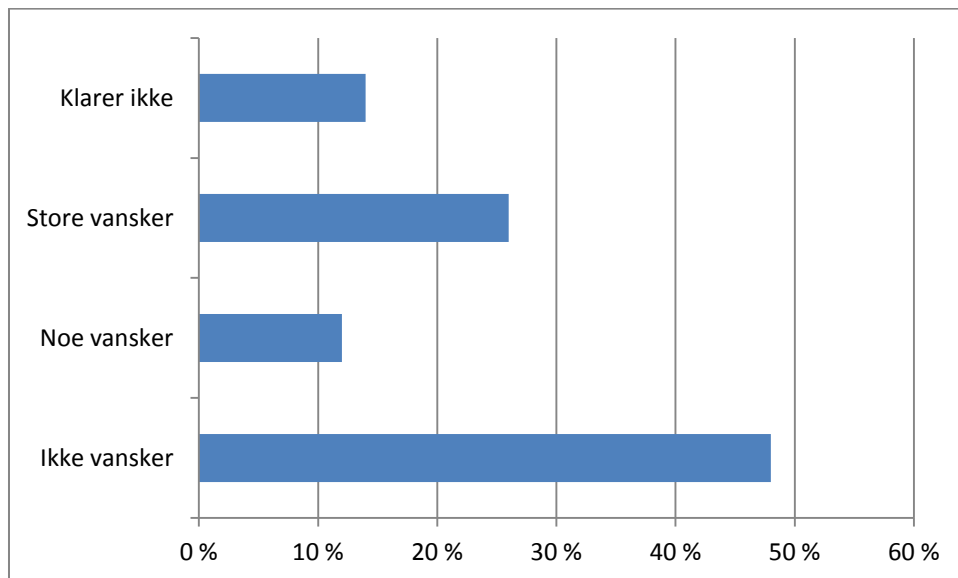
Buss er det transportmiddelet som flest har vansker med. Det er ikke overraskende at et transportmiddel som går på vanlig vegnett har større utfordringer enn skinnegående materiell som har færre antall holdeplasser å forholde seg til og som automatisk stopper med samme avstand til perrongen hver gang.

At flest oppgir å ha problemer med bruk av buss kan også gjenspeile at dette er det transportmidlet som er mest utbredt. Buss er også det transportmidlet som det blir oppgitt at flest ønsker å benytte mer om det ble bedre tilrettelagt i TØI Rapport 1148/2011 "Fysiske problemer med å bruke transportmidler".

Fly kommer på en god andreplass når det gjelder å by på vansker, mens båt er det flest klarer å bruke uten problemer. Vansker med bruk av fly og båt vil ikke bli videre omtalt i oppgaven, mens buss, bane og tog vil bli sett nærmere på hver for seg.

## 6.7 Buss

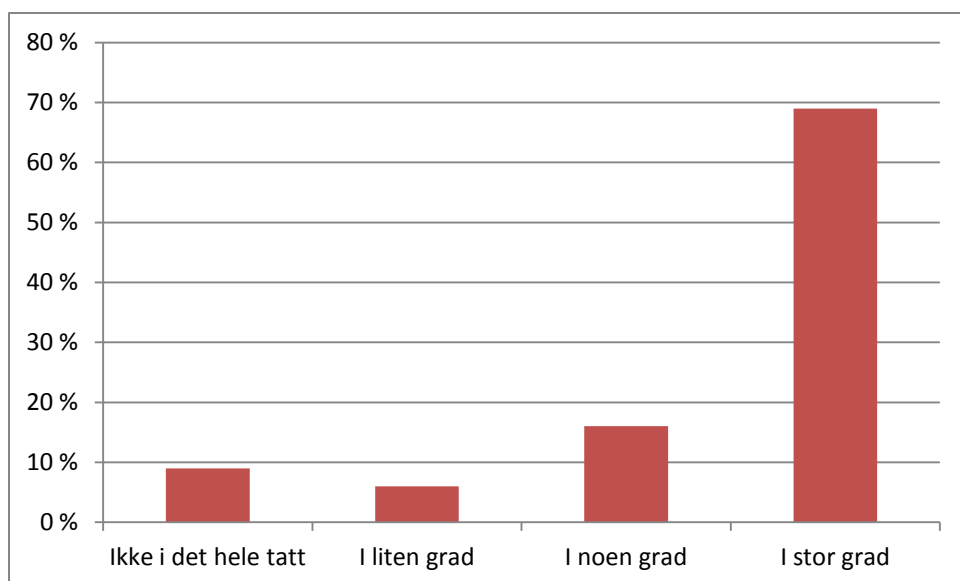
Over halvparten av LFK - gruppen som bruker hjelpemidler til å bevege seg oppgir å ha opplevd problemer med å reise med buss. Graden av vansker med å ta buss fordeler seg slik:



Figur 13 Vansker med å reise med buss. LKFB N=136

Tabellen i figur 13 er utarbeidet på grunnlag av 2 spørsmål. Først har de svart ja/nei på om de har vansker med bruk av buss. Deretter har de som har svart ja angitt grad av vanske. Nesten halvparten av denne gruppen har ikke vansker med å ta buss, mens 4 av 10 har store problemer med eller ikke klarer å ta buss.

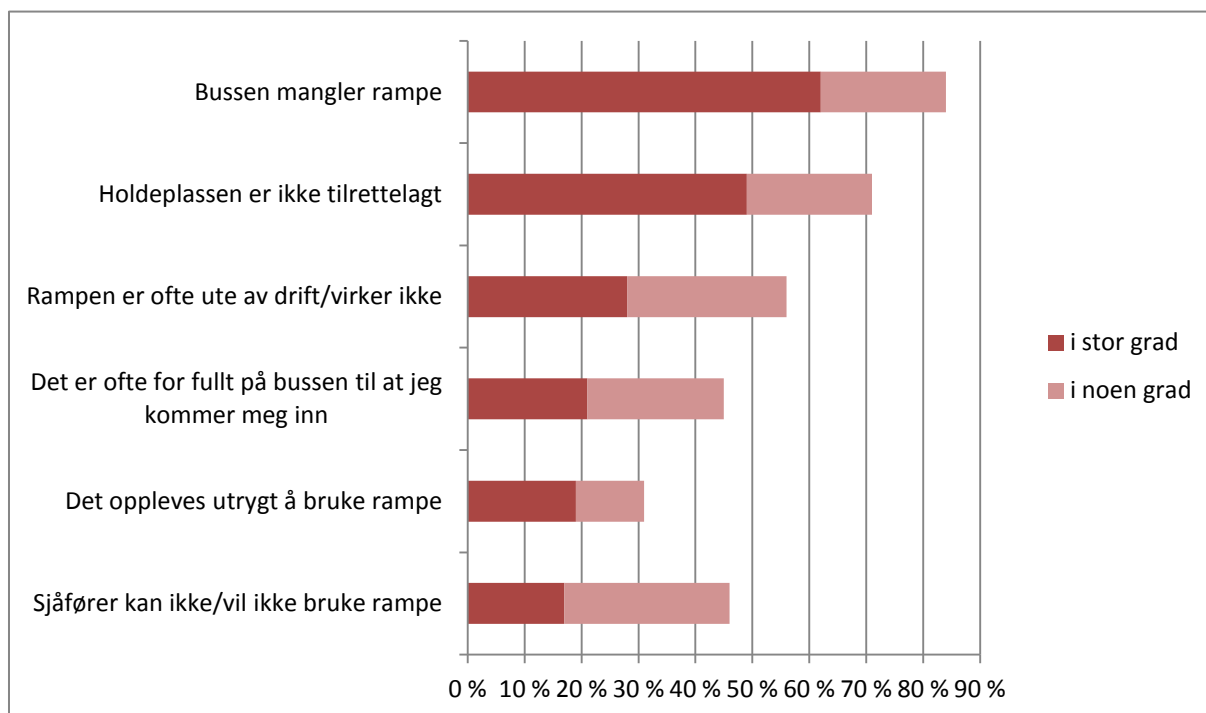
22 % av hele gruppen har problemer med forhold inne på bussen, mens 41 % har problemer knyttet til å komme seg av og på bussen I undersøkelsen blant rullestolbrukere har vi gått særskilt inn på begge disse punktene for å kartlegge årsak til vanskene.



Figur 14 Vansker med å komme av og på buss. RLU N = 143

Tabellen i figur 14 viser at det helt klart et problem for rullestolbrukere å komme seg av og på buss generelt. Av de 143 som svarte på dette spørsmålet har bare 15 % ikke eller i liten grad problemer med å komme seg av og på buss, mens 69 % i stor grad har problemer med dette.

Figur 15 viser hva de som har problemer med å komme av og på bussen i stor grad eller noen grad ser som årsak til problemene.



Figur 15 Årsak til vansker med å komme av og på buss. RLU N = 79 - 122

Svarprosenten på disse spørsmålene varierer fra 50-80 %. Svarprosenten er høyest på de spørsmålene hvor flest angir stor grad av vanske.

Det er fysisk utforming som at bussen mangler rampe eller at holdeplassen ikke er tilrettelagt som utgjør de største hindre for å komme seg av og på bussen. Alle busser vil etter noen år nå ha laventregulv, men det er også nødvendig at holdeplassene er tilrettelagt slik at det er mulig å få lagt ned rampen på fortauet slik at den ikke får for bratt helning.

At ramper er ute av drift handler om manglende vedlikehold. Ettersom rampene på busser er manuelle kan en lure på om det er manglende opplæring i bruk av rampene som er den egentlige årsaken. Busser er sjeldent utstyrt med heiser, men da er nok teknisk svikt mer sannsynlig.

At det er for fullt på bussen til å komme seg av og på handler om strukturelle forhold som antall avganger i forhold til antall passasjerer. I det åpne feltet for å kommentere andre hindringer for å komme seg av og på er også den delte plassen med barnevogner nevnt som et problem av flere. Det er vanskelig å komme seg på bussen når dørområdet er fullt av barnevogner.

At sjåfører ikke kan eller ikke vil bruke rampene kan handle om manglende opplæring, stramme rutetider eller dårlig folkeskikk. I tillegg til de 17 % som angir dette som en stor grad av hindring for å komme seg av og på bussen er det 29 % som sier at dette i noen grad utgjør en hindring. Det er lav svarprosent på dette spørsmålet. Det er 36 personer som angir sjåførers atferd eller manglende kompetanse som et problem. Å bli oversett og frakjørt på holdeplass er også angitt i det åpne feltet som årsak til å ikke komme seg på bussen.

At det oppleves som utrygt å bruke rampe på grunn av bredden eller manglende kantsikring er også først og fremst et spørsmål om utforming, men dette er også det spørsmålet hvor den enkeltes opplevelse blir tydeligst vektlagt. Det er en sammenheng her mellom erfaringer med ulykker og opplevelsen av trygghet. Blant de som svarer at dette ikke er et problem i det hele tatt, har 15 % opplevd uhell/ulykke når de skulle komme av eller på et offentlig transportmiddel. Blant de som svarer at de i stor grad opplever det som utrygt er det 38 % som har vært utsatt for slikt uhell/ulykke.

I åpent felt for kommentarer angir noen at de tar med seg egen rampe bak på rullestolen når de skal bruke buss da det er usikkert om bussen som kommer har rampe eller ikke, og andre angir at de kun tar buss når de har med seg personlig assistent.

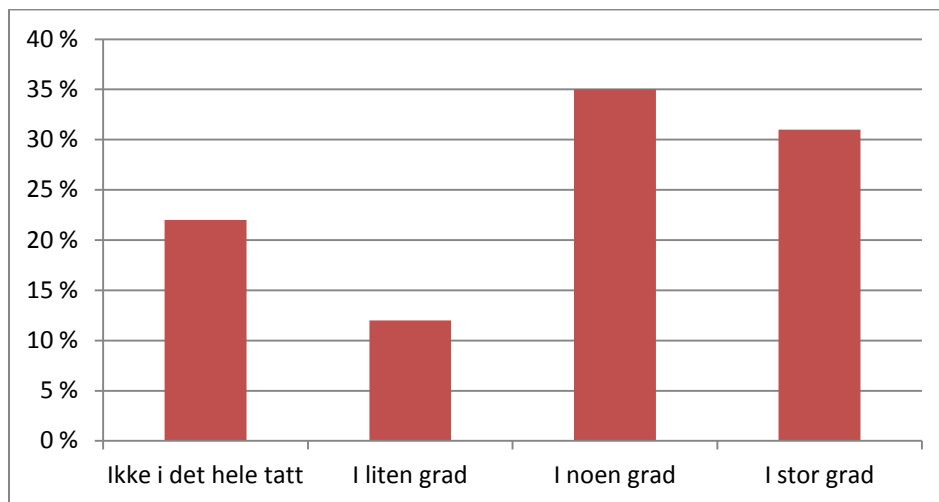
Det er forskjeller mellom kvinner og menn når det gjelder å komme seg av og på buss. 76 % av kvinnene rapporterer å ha vansker i stor grad, mens dette gjelder 63 % av mennene. Det er særlig på spørsmålet om det oppleves som utrygt å bruke rampe på grunn av bredden eller manglende kantsikring at det er størst forskjell i svar mellom kvinner og menn. Hele 50 % av kvinnene opplever det i stor grad eller noen grad som utrygt, mens det bare er 14 % av mennene som oppgir det samme. Dette kan ikke skyldes at kvinner har opplevd flere uhell enn menn – her er faktisk tendensen svakt omvendt. Når det gjelder sjåførenes atferd er det også forskjeller i hvordan kvinner og menn rapporterer dette. 55 % av kvinnene og 37 % av mennene opplever i noen grad eller stor grad at sjåførenes evne og vilje til å bruke ramper er et problem. Blir kvinnelige passasjerer møtt med mindre velvilje og respekt enn menn?

Alder gir lite utslag i svar på spørsmål om vansker med å komme av og på buss, men den eldste gruppen har større innslag av missing på disse spørsmålene. Blant de eldste som har svart opplever 4 av 6 stor grad av utrygghet ved bruk av rampe.

Bosted gir seg ulike utslag. Her kommer Oslo dårligst ut ved at 87 % svarer at det i stor grad er vanskelig å komme seg av og på buss. Når det gjelder årsak til vanskene er det at det ofte er for fullt på bussen at Oslo skiller seg mest ut med større grad av vansker enn andre bosted. Trondheim kommer best ut. Her er det 56 % som i stor grad finner det vanskelig å komme seg av og på buss. De punktene hvor Trondheim skiller seg positivt ut er at det er få som rapporterer at manglende rampe er et problem, og sjåførene her får best skussmål. Hele 90 % sier at det ikke i det hele tatt eller i liten grad er et problem at sjåførene ikke kan eller vil bruke rampen.

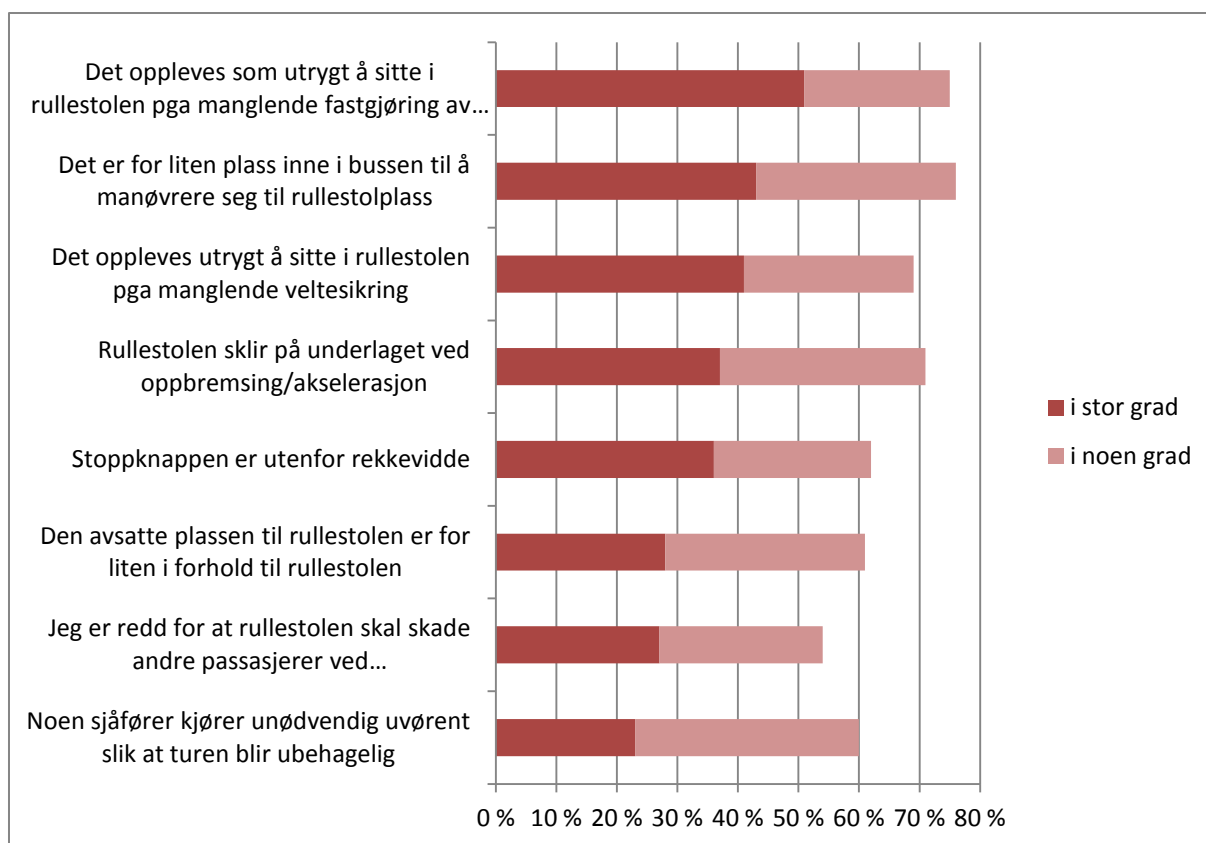
### Forhold inne i bussen som gjør det vanskelig å reise

Blant de som bruker hjelpemidler til å bevege seg i LKF 2007 var det 22 % som hadde vansker med forhold inne i bussen. Blant rullestolbrukerne er det 78 % som har vansker inne i bussen. Svarene på spørsmålet om det er forhold inne på bussen som gjør det vanskelig å reise fordelte seg slik:



Figur 16 Vansker med forhold inne i bussen. RLU N = 121

Av de 121 som svarte på dette spørsmålet har 31 % vansker i stor grad med forhold inne på bussen. At 24 % ikke svarte på dette spørsmål har i stor grad sammenheng med manglende erfaring med å ta buss. Flere av de som ikke har svart har også anført i åpent felt at de ikke tør å ta buss i det hele tatt eller bare generelt svart "bruker ikke buss". Når så mange rapporterer vansker med å komme seg av og på buss er det naturlig at flere har vansker med å uttale seg om forhold inne i bussen.



Figur 17 Årsak til vansker inne i bussen. RLU N = 77 - 81

3 av de 4 punktene som skårer høyest på stor grad av vansker handler om at rullestolen ikke er sikret inne i bussen, at den kan velte eller skli. Liten plass til å manøvrere seg på plass skårer også høyt, og stoppknappen er for dårlig plassert for mange. At sjåførene kjører unødvendig uvørent utgjør i stor grad et problem for 23 % av de som har problemer inne i bussen. Om vi legger til de som i noen grad opplever dette som et problem kommer vi opp i 60 %. Manglende sikring av rullestol vil gi lavere toleranse for uvøren manøvrering enn det passasjerer som sitter i et fast sete vil ha. Nå har bybusser også stående passasjerer og barnevogner om bord slik at sjåførene burde ha en myk kjørestil av hensyn til andre passasjerer også.

Det er ikke signifikante forskjeller i svarene mellom kvinner og menn på det generelle spørsmålet om det er forhold inne i bussen som gir vansker. Kvinnene har større frafall i svar på disse spørsmålene og oppgir i større grad utrygghet på grunn av manglende sikring av rullestol som årsak til vanskene.

Det er heller ikke forskjeller i svar i forhold til alder blant de som har svart på disse spørsmålene, men prosentandelen med missing øker med alderen og 50 % av de over 67 år



har ikke svart på det generelle spørsmålet om vansker inne i bussen. Dette tyder på at de eldste har liten erfaring med å sitte i bussen pga av problemene med å komme seg på bussen.

Det er heller ingen signifikante forskjeller i forhold til bosted verken på hovedspørsmålet om vansker med forhold inne i bussen og om årsaksforholdene. Svarandelen er for liten til at tallene kan si noe om sjåførenes atferd generelt i de ulike byene, men det er likevel hyggelig for sjåførene i Trondheim at ingen derfra rapporterer at uvøren kjøring i stor grad utgjør en vanske.

Type rullestol som benyttes oftest ved bruk av offentlig transport gir seg heller ikke utslag i grad av vansker med forhold inne i bussen.

Andre spørsmål om vansker ved bruk av buss:

Behov for å skifte transportmiddel utgjør i stor grad en vanske for 59 % av de som har svart. Her er det små forskjeller i svar både i forhold til alder, kjønn og bosted. At det å måtte skifte til annen buss for å nå bestemmelsesstedet utgjør en ekstra barriere for å bruke buss er lett å forstå når det å komme seg av og på buss er vanskelig i seg selv.

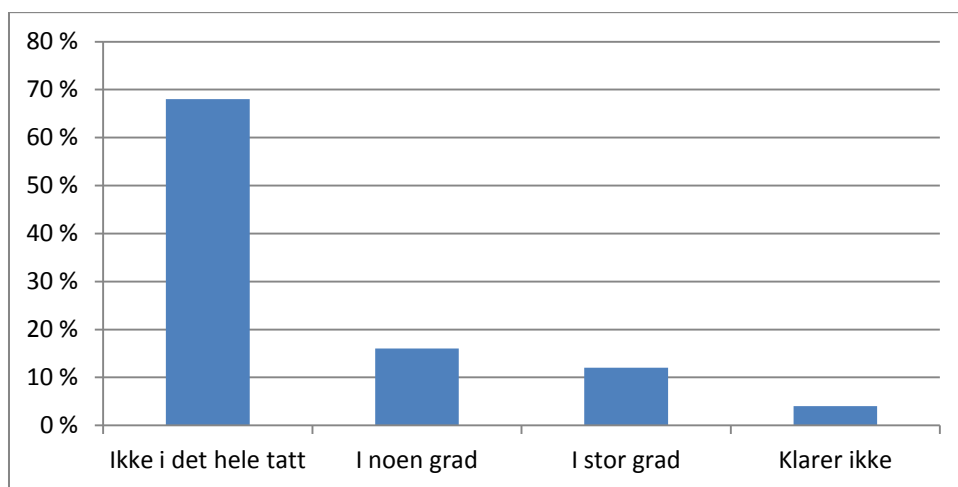
At det er vanskelig å få informasjon om hvilke ruter og holdeplasser som er tilgjengelige er også i stor grad et problem for 60 %. Her skiller mindre byer seg ut med å være mer oversiktlig, mens Oslo og Bergen kommer dårligst ut av de store byene. Her har 71 % og 72 % i stor grad problemer med å få informasjon om hvilke ruter og holdeplasser som er tilgjengelige. Trondheim kommer best ut av de større byene, men også her har 50 % i stor grad vansker med å få informasjon.

59 % har også i stor grad problemer med å benytte billettautomatene. Dette er et problem jevnt over hele landet. Stavanger skiller seg positivt ut her med færre som har store vansker med dette, så det hadde vært interessant å se om billettautomatene der er utformet eller plassert på en annen måte enn billettautomater andre steder. Antall svar fra Stavanger er for lavt til at det kan trekkes noen konklusjon ut fra dette materialet alene.

## 6.8 T-bane eller bybane

Spørsmål om bruk av bane ble i LKF 2007- undersøkelsen stilt til beboere i Oslo og Akershus da det kun var her det fantes en bane i 2007. Bergen fikk ny bybane i 2010

Bane var det transportmidlet som hadde vært mest brukt blant gruppen som bruker hjelpemidler til å bevege seg og det var kun 32 % av disse som hadde opplevd problemer knyttet til bruk av bane. Av disse igjen var det et lavt antall som hadde store problemer med å benytte t-bane/trikk.

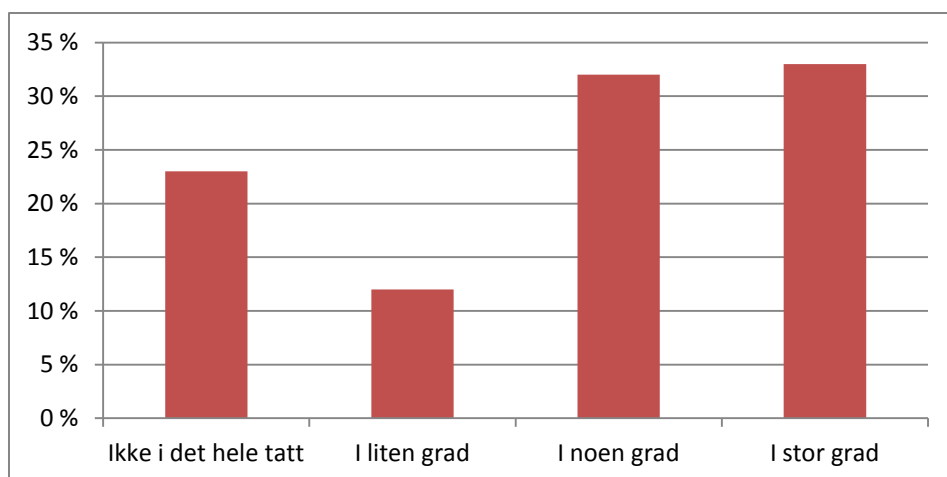


Figur 18 Vansker med å bruke T-bane/trikk. LKFB N=25

Av de som har vansker med å benytte bane i LKF 2007 blant de som bruker bevegeshjelpemidler er det 75 % som sier at vanskene er knyttet til å komme seg av og på banen.

Undersøkelsen blant rullestolbrukere har også egne spørsmål om dette. Det er kun en tredjedel som har svart på spørsmål om T-bane eller bybane, og det er naturlig da det er bare Oslo og Bergen som har en T-bane eller bybane. Det er likevel kommet inn en del svar fra personer bosatt andre steder. Da er det ikke så godt å vite om det er i Oslo, Bergen eller andre utenlandske byer de har erfaringen fra.

Figur 19 viser grad av vanske med å komme seg av og på bane for rullestolbrukerne. Andelen som har problemer med å komme seg av og på bane er atskillig lavere enn tilsvarende tall for buss.

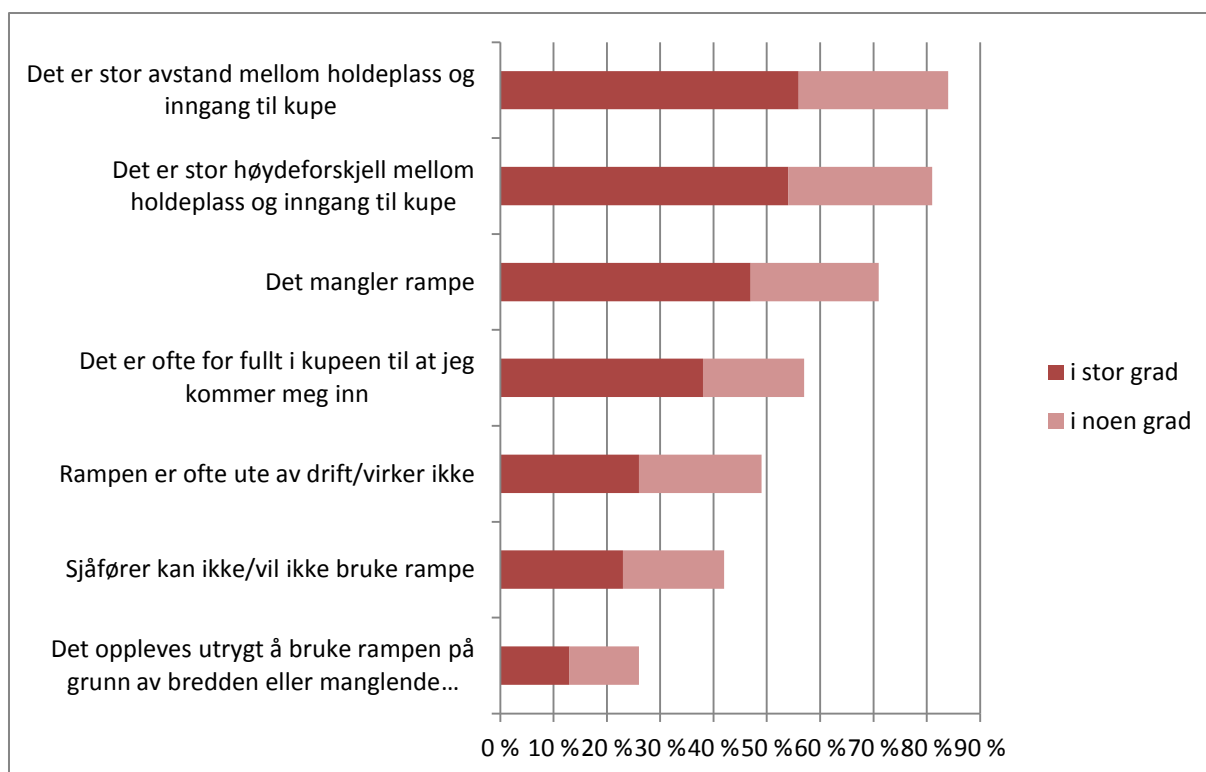


Figur 19 Vansker med å komme seg av og på T-bane / bybane. RLU N = 51

Ca 35 % av rullestolbrukerne har små eller ingen problemer med å komme seg av og på T-bane / bybane. Det er tydelige forskjeller mellom kvinner og menn. Det er 22 % av kvinnene som i liten grad eller ikke i det hele tatt har vansker med å komme seg av og på, mens tilsvarende tall for menn er 47 %.

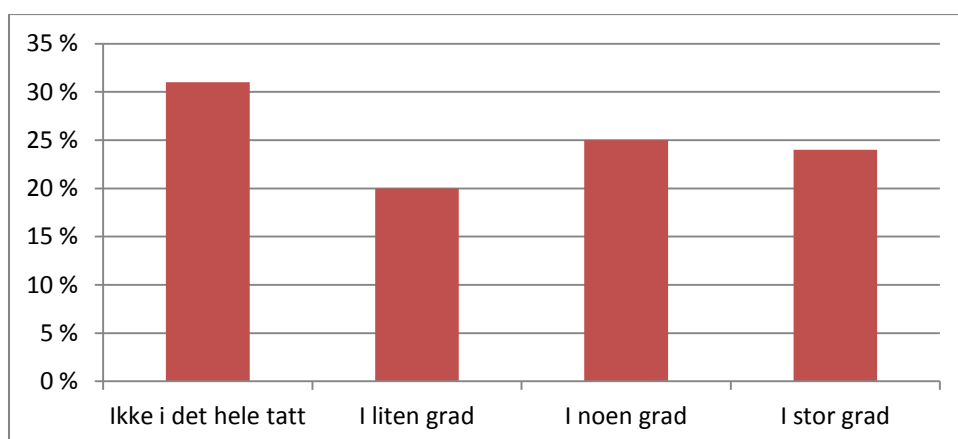
Vansker med å komme seg av og på øker også med alder, og når vi sammenligner svarene med de som bor i Oslo og de som bor i Bergen er det hele 60 % av de bergenserne som har svart som ikke eller i liten grad har problemer med å komme seg av og på banen. Tilsvarende tall for Oslo er 13 %. Kvinneandelen blant de som har svart er høyere i Oslo, slik at dette i seg selv kunne ha forklart noe av forskjellen mellom Oslo og Bergen, men om vi bare ser på mennenes svar her får vi fram den samme forskjellen mellom byene. Bybanen i Bergen er også helt ny, så det skulle bare mangle at den var bedre tilrettelagt.

Når vi spør om årsaker til at det er vanskelig å komme av og på bane synker antall svar ytterligere da det kun er de som opplever vansker som svarer på dette.



Figur 20 Årsak til vansker med å komme seg av og på t-bane / bybane. RLU N = 31 - 37  
Også for bane er det den fysiske utformingen med for stor avstand mellom holdeplass og inngang til kupe og høydeforskjeller mellom holdeplass og bane som oppleves som mest problematisk. Knapt med tid til å komme seg av og på blir nevnt i åpent felt av flere.

Når det gjelder forhold inne i T-bane/ bybane er det færre som rapporterer vansker:



Figur 21 Vansker med forholdene inne på t-bane / bybane. RLU N = 45

Som årsak til vansker inne på banen blir utrygghet pga manglende sikring av rullestolen angitt som stor grad av årsak til vanske av rundt halvparten av de som har svart. For liten plass til å

manøvere rullestolen inne på banen og vansker med å nå stoppknappen blir også nevnt som i stor grad årsak til vansker av 40-50 %.

Også når det gjelder vansker med forhold inne på banen er det store forskjeller mellom kvinner og menn. 65 % av menn har ikke eller i liten grad vansker med forhold inne på banen, mens tilsvarende tall for kvinner er 30 %. Det er særlig opplevelse av utrygghet pga av manglende sikring mot at rullestolen skal skli eller velte som er mer utbredt blant kvinner.

Når det gjelder forhold inne på banen er det ikke signifikante forskjeller mellom Oslo og Bergen.

Skifte av transportmiddel utgjør en vanske i stor grad for 40 % av de som har svart på vansker med å bruke bane. Det er 70 % av kvinnene som i stor grad eller noen grad har vansker pga av dette, mens tilsvarende tall for menn er kun 30 %.

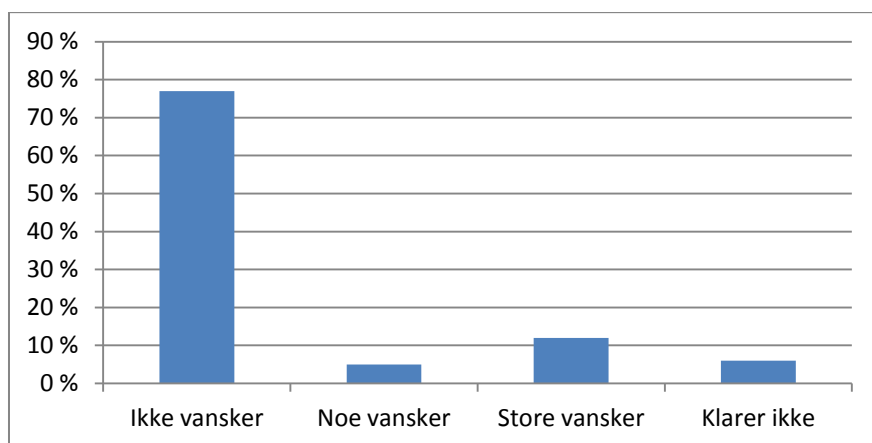
50 % opplever at det i stor grad er vansker med å få informasjon om hvilke holdeplasser som er tilrettelagt, og hele 60 % har problemer med billettautomatene. Dette er det eneste punktet hvor bybanen i Bergen faktisk skårer dårligere enn T-banen i Oslo. At en så ny bane har så lite tilgjengelige billettautomater gjorde det nødvendig å undersøke saken nærmere, og i Handikappnytt .no 07.09.2010 innrømmer Skyss i Bergen at billettautomatene både er for høye for rullestolbrukere og heller ikke kan benyttes av svaksynte. Etersom billettautomatene kostet 200 mill kr vil de heller ikke bli skiftet ut, og de som ikke klarer å benytte dem blir av Skyss nærmest oppfordret til å snike på banen. Det vil være billigere å la rullstolbrukere og svaksynte reise gratis i mange år enn å skifte ut automatene.



## 6.9 Tog

Blant de som bruker hjelpemidler til å bevege seg har 36 % tatt toget siste 12 mnd. Av disse har kun 4 % reist så ofte som ukentlig, mens 96 % har reist månedlig eller sjeldnere.

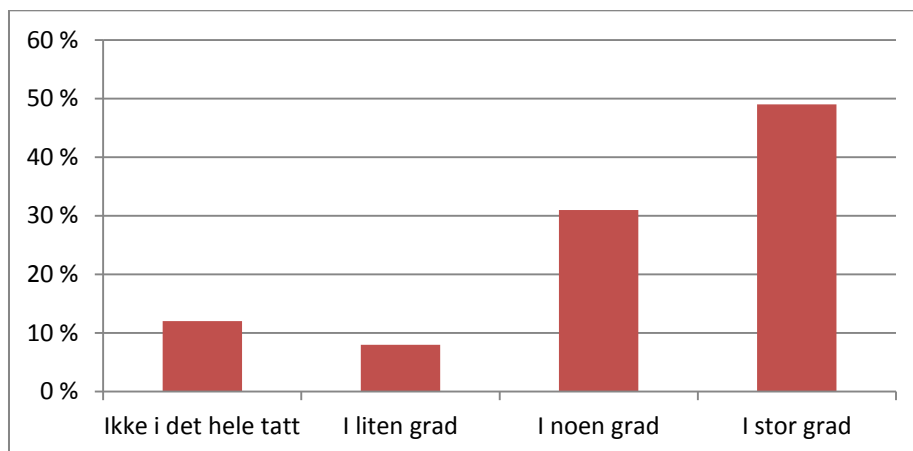
23 % oppgir å ha opplevd vansker med å reise med tog. Dette er atskillig lavere prosentandel enn det som oppgis for bruk av buss. Buss er hyppigere i bruk enn tog, og det er vanskelig å si om den forholdsvis lave andelen som oppgir å ha opplevd problemer skyldes at det er færre som i det hele tatt har tilgang til tog og at færre har forsøkt å ta tog.



Figur 22 Vansker med å bruke tog LKFB N= 136

Det er å komme seg av og på toget som utgjør den største vansken for LFK- gruppen som bruker hjelpemidler til å bevege seg. Hele 90% av de som har vansker med å benytte tog oppgir at det å komme av og på er vanskelig, mens ca halvparten har problemer med forhold inne på toget.

I undersøkelsen blant rullestolbrukerne var det hele 45 % som ikke svarte på spørsmål om bruk av tog. Blant de 88 personene som svarte på spørsmål om vansker ved bruk av tog fordelte svarene seg slik:



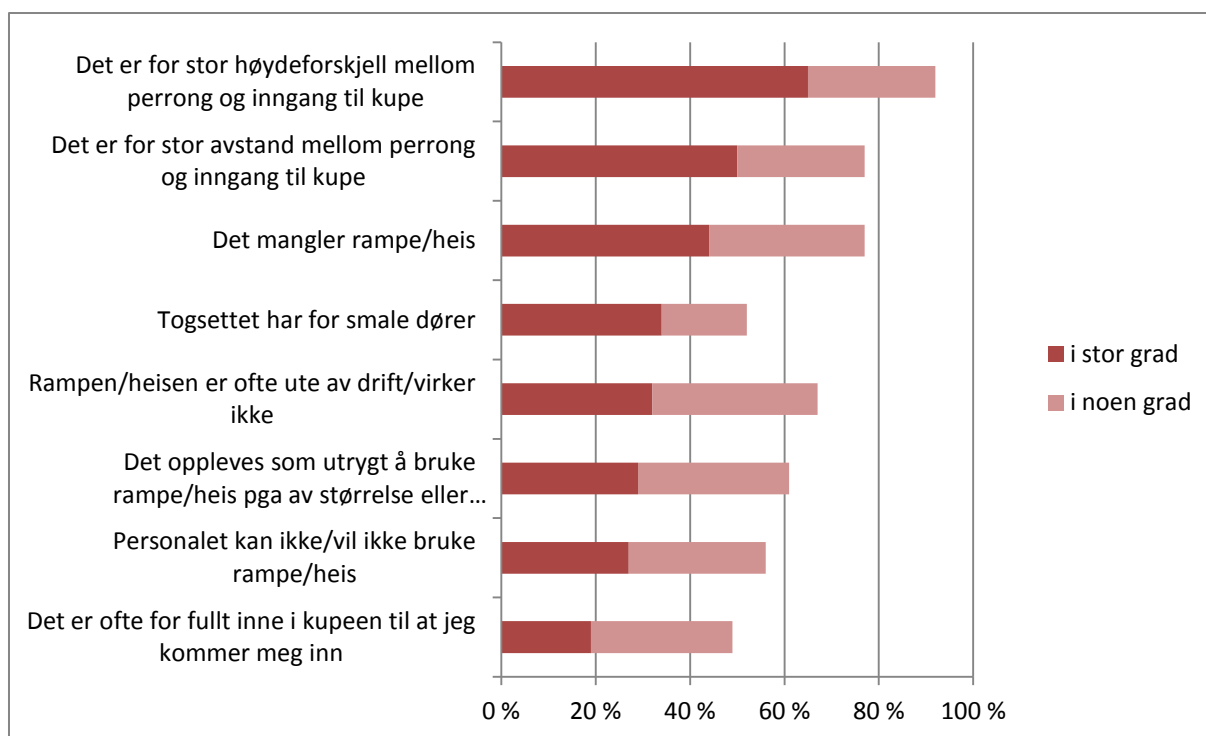
Figur 23 Vansker med å komme av og på tog. RLU N = 88

Av de som har erfaring med bruk av tog er det omtrent halvparten av rullestolbrukerne som i stor grad opplever vansker med å komme seg av og på tog.

I et åpent felt for å skrive inn kommentarer om å komme inn og ut av tog rapporterer flere at det oppleves som farlig å bruke løse skinner. Løse skinner er heller ikke egnet eller beregnet som et hjelpemiddel til å ta rullestol med person i over så store høydeforskjeller som det ofte er mellom perrong og toginngang.

Det blir også nevnt at det finnes en rampe på stasjonen, men den står ikke i det sporet hvor toget jeg skal ta går fra.

I de forhåndsdefinerte årsakene til vansker gjengir figur 24 hvor store prosentandeler som angir hva som i stor grad er årsak til at de ikke kommer seg av og på toget.



Figur 24 Årsak til vansker med å komme av og på tog. RLU N = 60 -71

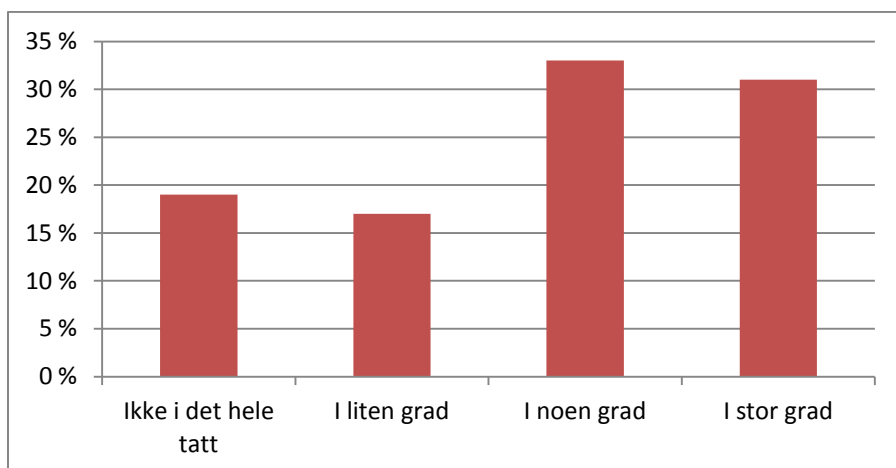
Det er høydeforskjellen som i størst grad gir vansker med å entre tog. Avstanden mellom perrong og inngang på tog utgjør også i stor grad en vanske. Dette er kjente problemstillinger som vil bli utbedret over lengre tid. Det er generelt den fysiske utformingen av tog og perrong som er årsak til problemene først og fremst.

At hele 27 % i stor grad opplever det som et problem at personalet har manglende evne eller vilje til å betjene ramper er et høyt tall, og legger vi til de som i noen grad opplever dette som årsak til vanskene er det godt over halvparten som oppgir dette som et problem. Her har NSB noe å ta tak i.

Når det gjelder vansker med å komme seg av og på er det ingen store forskjeller innad i gruppen. Menn rapporterer her faktisk høyere grad av vansker enn kvinner, men forskjellene er ikke signifikante. Alder og bosted gir heller ikke signifikante forskjeller.

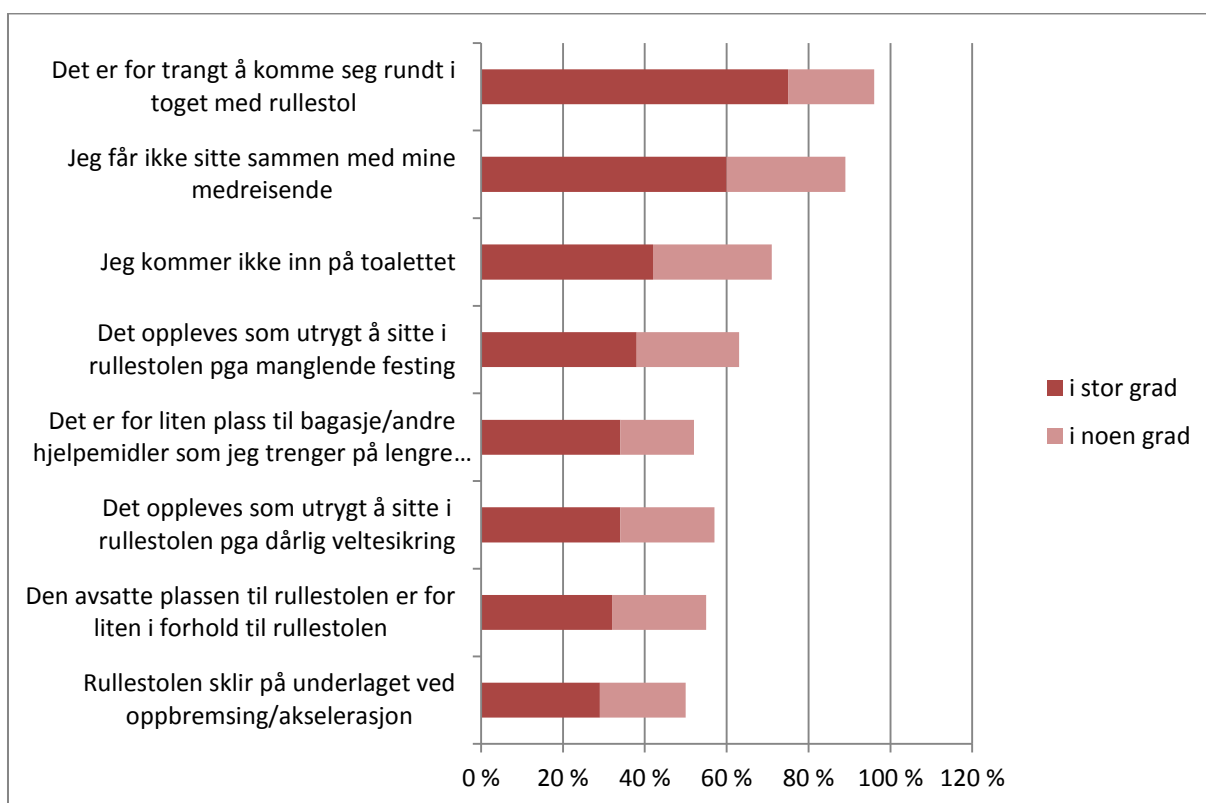


## Inne i toget



Figur 25 Grad av vanske med forhold inne i toget. RLU N = 85

Av de 85 som svarte på spørsmålet om vansker inne på toget er det 36 % som ikke eller i liten grad har problemer med forhold inne på toget mens 64 % som i noen eller stor grad har dette. Hva som er årsak til vanskene går fram av figur 26.



Figur 26 Årsak til vansker inne på toget. RLU N = 58 - 67

Det er vanskelig å si hvorfor svarandelen varierer fra spørsmål til spørsmål, men det er mest sannsynlig at manglende svar har sammenheng med at de ikke har nok erfaring med problemstillingen til å svare.

Det som oppleves som mest problematisk inne på toget er at det er for trangt til å komme seg rundt og at de ikke får sitte sammen med sine medreisende. Det er over 40 % som ikke kommer seg inn på HC-toalettet, og også på toget er det en del som opplever det som utrygt at stolen ikke er sikret, men kan skli eller velte.

I det åpne feltet for egne kommentarer blir det angitt av flere at det er for få plasser for rullestol på toget og at de må konkurrere om plassen med reisegods, barnevogner og sykler.

Det er ingen kjønnsforskjeller i forhold til det generelle spørsmålet om vansker med forhold inne på toget, men kvinner har en klar tendens til å være mer utrygge i forhold til sikring av rullestolen. 52 % av kvinnene og bare 24 % av mennene oppgir at manglende sikring av rullestolen i stor grad er årsak til vansker. For spørsmål om manglende veltesikring er tilsvarende tall 50 % for kvinner mot 21 % for menn.

Av de 72 som har svart på spørsmålet er det 86 % som i noen eller stor grad synes det er vanskelig å få informasjon om hvilke stasjoner og avganger som er tilrettelagt. På enkelte strekninger er det også sånn at det varierer hvilken togtype som opererer de ulike avgangene, og da blir det uforutsigbart i hvilken grad toget er tilgjengelig med ulike rullestoler. God informasjon om hvilke tog som opererer ulike strekninger og avganger vil derfor være viktig.

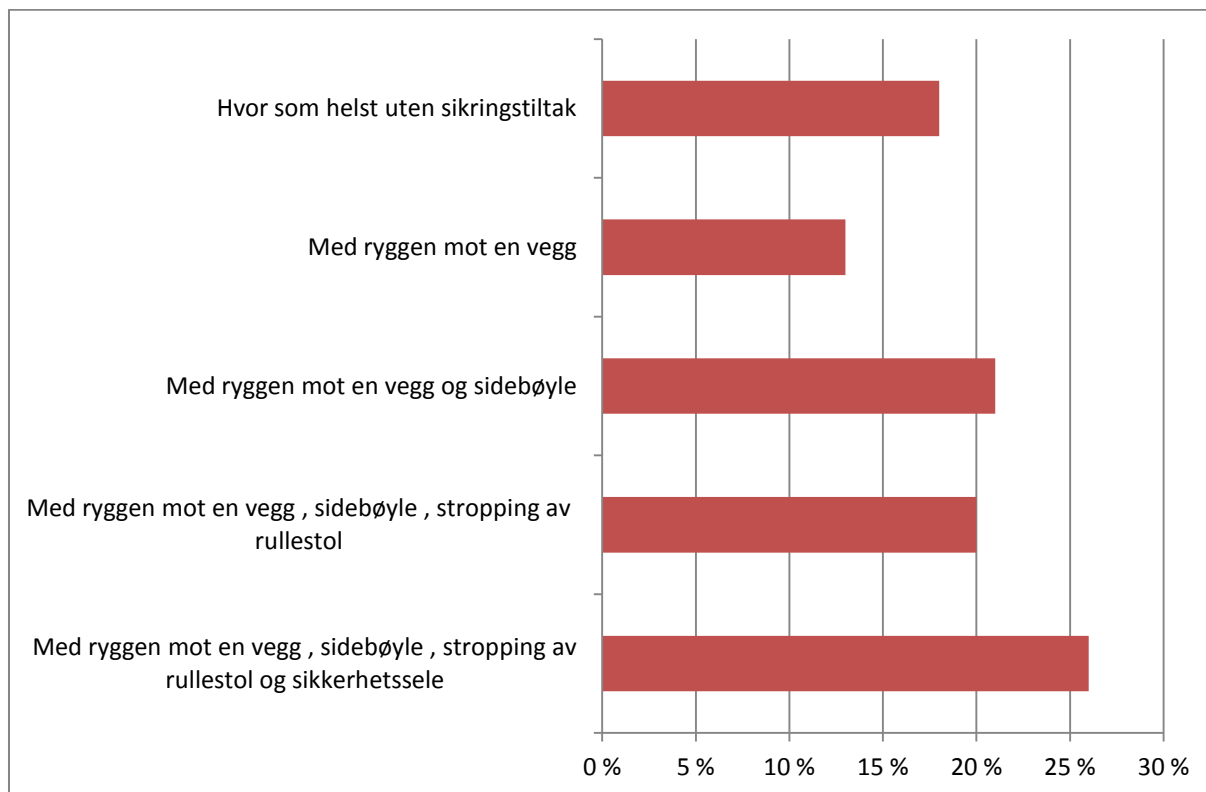
68 % av de som har svart rapporterer også at det i noen eller stor grad er vanskelig å benytte billettautomatene.

## **6.10 Behov for sikringstiltak**

På spørsmål om hva som utgjør et problem inne på buss, bane og tog er manglende fastgjøring av rullestolen et problem som blir nevnt for alle transportmidlene.

Det er på buss at det særlig oppleves som utrygt å sitte i rullestolen da den kan velte eller gli på underlaget under kjøring eller oppbremsing. Det er naturlig at bussen som kjører på vei oppleves som mer utfordrende enn å sitte i rullestol på skinnegående transportmidler, men også for bane og tog er det flere som opplever det som utrygt at stolen ikke er sikret.

Vi har hatt med et spørsmål i undersøkelsen blant rullestolbrukerne om hvordan de generelt ønsket å bli sikret på kortere og lengre turer. På kortere turer ønsker de fleste (72 %) å sitte forovervendt, mens bare 5 % foretrekker å sitte bakovervendt. For de resterende har det ingen betydning. Når vi spør om hvordan de ønsker å bli sikret på korte turer er det stor variasjon i svarene:

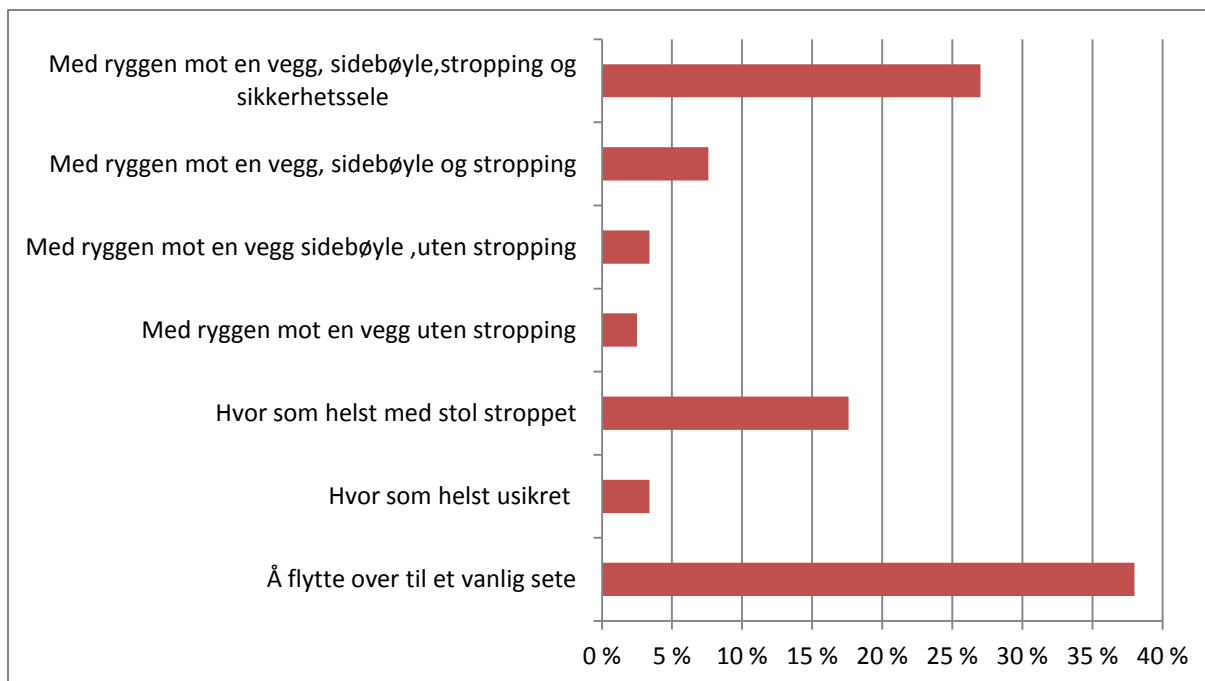


Figur 27 Sikringsønsker på korter turer. RLU N = 113

18 % sier at de kan sitte hvor som helst uten sikringstiltak. For 13 % holder det å sitte med ryggen mot en vegg og for 21 % holder det å sitte med ryggen mot en vegg og ha en sidebøyle. 20 % vil i tillegg til vegg bak ryggen og sidebøyle at stolen skal stropes fast, og ytterligere 26 % vil i tillegg til andre sikringstiltak også ha sikkerhetssele. Til sammen ønsker 46 % at rullestolen skal være stropet fast selv på korte turer.

Det er ikke signifikante kjønnsforskjeller i hvordan de ønsker å bli sikret selv om kvinner ved andre spørsmål i undersøkelsen rapporterer større grad av utrygghet ved ikke å være sikret.

På lengre turer er det 77 % som ønsker å sitte forovervendt, mens det kun er 3 % som foretrekker å sitte bakovervendt. For de resterende 20 % spiller det ingen rolle. Hvordan de ønsker å bli sikret på lengre turer framgår av figur 2.



Figur 28 Sikringsønsker på lengre turer. RLU N=119

Den prosentvise fordelingen av svar blant de 119 som har svart på hvordan de ønsker å bli sikret på lengre turer fordeler seg slik: 38 % ønsker å flytte over til et vanlig sete, og 27 % ønsker å sitte godt sikret med ryggen mot en vegg, sidebøyle, stropping av rullestolen og sikkerhetssele for seg selv. 18 % kan sitte hvor som helst når stolen er stropet fast. For 2 % er det nok å sitte med ryggen mot en vegg uten stropping av stol, 4 % kan sitte med ryggen mot en vegg og ha en sidebøyle uten stropper, mens 8 % ønsker å sitte med ryggen mot vegg, med sidebøyle og med stropping for rullestol uten sikkerhetssele for seg selv. Kun 3 % sier at de kan sitte hvor som helst usikret, og om vi legger sammen tallene for de løsningene som innebærer at rullestolen ikke er stropet fast er det 9 % som synes at det er en god løsning.

Heller ikke på lengre turer er det forskjell på hvordan kvinner og menn angir at de ønsker å bli sikret.

Sikring av rullestolen inne på transportmidlet er etterspurt av 46 % av rullestolbrukerne på korte turer og av ca 5 av 6 som velger å bli sittende i rullestolen på lengre turer. På lengre turer bør det ikke være et problem at sjåføren kan stroppe rullestolen på forsvarlig måte da dette likevel vil utgjøre en liten del av tidsforbruket på lengre reiser. Det er også på lengre reiser med buss i klasse 2 og 3 at det stilles krav til sikring. På bybusser (klasse 1), bane og tog hvor det også er ståplasser for andre reisende er det ikke krav til stropping av rullestolene, men 46 % av rullestolbrukerne hadde ønsket at det var mulig å sikre stolen selv på korte

turer.. Her hadde det vært en stor fordel om det fantes en sikringsmåte som rullestolbrukere kunne betjene selv. Hovedhensikten med en slik sikring vil være å hindre at rullestolen sklir eller velter under transportmidlets normale bevegelser. Ettersom det ikke er krav til fastgjøring i forskrifter som gjelder vil det ikke være nødvendig at sikringsmetoden som benyttes holder i en kræsjetest. Å finne en sikringsmetode som både holder i en kræsjetest og som rullestolbrukeren selv kan få på plass og som også skal passe til mange ulike rullestoler vil være vanskelig å komme i mål med. Det er derfor sannsynlig at det må finnes en enklere innretning tilgjengelig på bybusser/bane, og at stropping av rullestolen må gjøres av andre på lengre turer i buss og i tog.

Å ha gode sidestøtter og håndtak å støtte seg på og en vegg/ryggstøtte som rullestolen kan kjøres inntil har også stor betydning for mange. Her er forbedringspotensialet til spesifisering av gode løsninger blant de som kjøper inn transportmidler stort.

## 6.11 Rullestolene

Rullestolen som benyttes har også stor betydning for om det er mulig å benytte offentlige transportmidler. 56 % av rullestolbrukerne i undersøkelsen brukte manuell rullestol mest når de skulle benytte offentlige transportmidler. 38 % brukte oftest en elektrisk rullestol for kombinert inne/ute-bruk, mens 6 % ønsket å bruke en elektrisk rullestol til ren utebruk. Bare 33 % av rullestolene hadde merkede innfestingspunkt for bruk ved stropping av rullestolen, og bare 11 % visste at rullestolen de satt i var kræsjetestet. I Norge har vi stor mulighet til å stille slike krav til rullestoler gjennom innkjøpssystemet i NAV. Det er også mulig å informere om hvilke rullestoler som vil få plass i offentlige transportmidler når bruker skal anskaffe en ny rullestol.

Både mål og vekt på stolene vil ha betydning for om det er mulig å få plass til rullestolen på rullestolplass. Det kravet som stilles i EUs bussdirektiv er at det skal være plass til en rullestol som er 70 cm i bredden og 1200 cm i lengden Vekt som rampa må kunne tåle er 300 kg (Rødseth 2004). De fleste rene uterullestoler er for store for disse målene, og noen personer er i seg selv så store at rullestolene de kan bruke vil gå utover disse målene. Hjelpmedelinstituttet i Sverige viser til en britisk studie som anslår at ca 80 % av alle rullestoler vil være innenfor disse målene, men dette er usikre tall. Dette er også tall som delvis kan påvirkes ved valg av rullestol (Samulowitz og Salen.2008).

I EUs standard for tog som skal være universelt utformet (TSI PRM 2008/164/EC) er vektbegrensningen satt til 200 kg samlet for bruker , rullestol og bagasje. Dette er så lav vekt at det vil utelukke mange som bruker elektrisk rullestol. Engelsk lovgiving har høyere krav. Her må alle ramper og heiser tåle 230 kg. (Ricability, 2008). De 30 ekstra kiloene har ganske stor betydning for å gi flere tilgang til toget. Om det var et land som burde legge til noen kilo på minstestandarden skulle det være Norge hvor framkommeligheten med lettere rullestoler kan bli for dårlig på vinteren for mange, og heisene på nye tog i Norge skal også bære 350kg.(Hestenes D. 2011)

## 7 Drøfting av hovedfunn fra undersøkelsen blant rullestolbrukere

Det er ingen tvil om at det er den fysiske utformingen av omgivelsene som utgjør de største barrierene for rullestolbrukere som vil benytte offentlige transportmidler.

Universell utforming av utareal og vintervedlikehold som gjør det mulig å komme seg til og fra transportmidlene er ett viktig område, og arbeidet med dette vil forhåpentligvis få et løft i forbindelse med ”Nasjonal strategi for tilrettelegging for gående”. Det er stor avstand fra det målet som tegnes i denne planen og tilstanden i dag. I skrivende stund (februar 2012) er det vanskelig å ta seg fram på fortau og til holdeplasser i Trondheim selv for folk som ikke har bevegelsesproblemer pga av snø og is som ikke er fjernet.

En masteroppgave av Sigrid H. Nedrelo, NTNU, gjengitt i en kronikk i Adressa 27. januar 2012 viser til en annen alvorlig konsekvens av mangelfullt vintervedlikehold. I perioden 1993-2002 var antall fallulykker på gangareal i Trondheim registrert ved St. Olavs Hospital for gruppen 65+ hele 2800. 80 % av disse ulykkene skjedde i vinterhalvåret og glatte fortau/gangareal var årsak til 69 % av disse ulykkene. Den samfunnsmessige kostnaden ved disse ulykkene er i seg selv store. Frykten for å falle hindrer også svært mange eldre i å gå ut om vinteren, og dette isolerer dem fra å delta i sosiale aktiviteter og å få den helsegevinsten som ligger i å holde seg i aktivitet. (Nedrelo S.2012)

Universell utforming og ”universelt vintervedlikehold” av gangareal er et godt eksempel på at universell utforming som gagnar alle også gagnar rullestolbrukere.

Å komme seg av og på transportmidlene handler også først og fremst om utforming av holdeplasser og av transportmidlene slik at avstanden både horisontalt og vertikalt blir overkommelig med rullestol. Også her vil det som gagnar alle gagnar rullestolbrukere, men rullestolbrukere er nok mer følsom for dette enn andre brukergrupper. Det er lettere å vippe en barnevogn over noen cm høyde - eller breddeavstand enn det er for en rullestolbruker å tippe rullestolen over samme avstand. Å ha laventrebusser gir generelt raskere av og -påstigning slik at rutene tar kortere tid å kjøre – helt til rullestolbrukeren vil med og rampen må slås ut – da tar entringen lengre tid.

At det å komme seg av og på en buss tar tid og at dette oppleves som en hindring for å benytte buss handler ikke bare om fysisk utforming. Her er det også andre strukturelle forhold og holdninger som utgjør hindringer. Om vi går tilbake til modellen over 4 ulike tilnærminger til

funksjonshemming kan vi si at vi beveger oss fra posisjon 3 - sosiomaterielle modeller til posisjon 4 - sosiokulturelle modeller. Å holde ruta er viktigere enn det å yte service og generelt kjøre på en måte som oppleves behagelig for alle passasjerer. Tid har større verdi enn service i denne kulturen. Å få gjort noe med dette handler om at tiden det planlegges at rutene skal ta må gi rom for at transportmidlet må bruke et par minutter ekstra for å få med rullestolbrukere eller andre passasjerer som bruker ekstra tid til å komme seg om bord eller til en sitteplass. Tidsplanleggingen må også være universell med tanke på at det er et bredt spekter av passasjerer som skal benytte tilbudet. Det bildet av passasjerer som ruteplanleggeren har i hodet må endres til å omfatte alle – også passasjerer som trenger noe mer tid til å komme seg om bord og på plass.

Kulturen i et transportselskap om hva som er akseptert oppførsel blant sjåførene vil være viktig for passasjerenes opplevelse. Dette kan for en stor del handle om opplæring og hvilken kultur ledelsen av busselskapet representerer og ønsker å framheve. At buss-sjåførene i Trondheim får bedre skussmål enn andre kan handle om opplæring og kultur i buss-selskapet. Det kan også handle om at de har hatt laventrebusser så lenge at det å ta med rullestolbrukere ikke er noe nytt og fremmed for disse sjåførene. De materielle forholdene vil påvirke kulturen og omvendt.

At bildet av passasjerer som gående, seende og hørende fortsatt er det en del planleggerne har i hodet framgår tydelig av planleggingen av bybanen i Bergen. Her har de forholdt seg til detaljerte forskrifter til utformingen av materiellet slik at mange rullestolbrukere kan entre banen, og de har opprop av holdeplasser ifølge forskrifter slik at synshemmede kan følge med på hvor de er. Når det ikke finnes en detaljert forskrift for hvordan en billettautomat skal utformes er det bildet av den gående og seende passasjerer som gjør at de ender opp med en dårlig løsning. Dette understreker at det er behov for forskrifter som gir klare retningslinjer for minstekrav til utforming for å få gode løsninger. Klare forskrifter og retningslinjer for utforming vil også forsterke effekten av § 9 i diskriminerings- og tilgjengelighetsloven.

Det er store mangler i kunnskap blant planleggerne og innkjøpere om hva som er en god løsning utover det minstekravet som blir satt i forskrifter. De nyeste bussene i Trondheim har f. eks dårligere sidestøtte/veltesikring ved rullestolplass enn de som ble anskaffet i forrige runde. Det er fortsatt ikke mulig å slå ut rampen uten å bli skitten på hendene selv om enkle grep i utformingen kunne løst dette, og stoppknapper på busser er ofte utenfor rekkevidde for mange. Å få samlet kunnskap om gode løsninger og sørge for at alle anbudsdokumenter ved



offentlige anskaffelser har med seg krav til god universell utforming vil være viktig framover. Det er ikke sånn at de gode løsningene er dyrere enn de halvgode. Det er mangel på fokus og kompetanse som gjør at detaljene fortsatt glipper.

Det er forskjeller mellom kvinner og menn når det gjelder hindringer ved bruk av offentlige transportmidler blant rullestolbrukere. Bjerkan fant også forskjeller mellom kvinner og menn i LKF2007 som hun ikke kunne forklare med andre parametre. Skyldes dette fysiske forskjeller mellom kjønnene – at kvinner er svakere eller har andre funksjonsnedsettelse som gjør det vanskeligere for dem enn for menn? Eller er disse forskjellene begrunnet i andre kjønnsforskjeller som også kan være kulturelt betinget? Det er ingen signifikante kjønnsforskjeller når det gjelder å skaffe seg informasjon eller å benytte billettautomater. Det er heller ingen kjønnsforskjeller når det gjelder vansker med å komme seg av og på og rundt i tog. Når de fysiske barrierene er virkelig store er det ikke forskjeller mellom kvinner og menn. Det er når spørsmålene handler om opplevd trygghet/utrygghet at forskjellene er størst. Kvinner er klart mer usikre og redd for uhell enn menn selv om de i mindre grad har vært utsatt for slike uhell. Det er når det er vanskelig, men kan gå på et vis at menn i større grad rapporterer mestring. Jeg vil ikke begi meg inn på å forsøke å forklare hvorfor det er sånn, bare konstatere at det er signifikante forskjeller mellom kvinner og menn på spørsmål om hva som oppleves som trygt/utrygt. Ved spørsmål om hvordan de helst vil bli sikret inne i transportmidlene er det ikke forskjeller mellom kvinner og menn selv om kvinner i dag opplever situasjonen som mer utrygg.

Det som er interessant med disse forskjellene er at det viser at det ikke er den fysiske utformingen av omgivelsene alene som avgjør om et transportmiddel blir brukt. Her kan posisjon 2 i modellen over ulike tilnærminger til funksjonshemming som tar utgangspunkt i identiteter og roller komme til sin rett. Den fysiske utformingen er en grunnleggende forutsetning for at transportmidlene skal kunne bli brukt, men når dette først er på plass kan også tiltak som fremmer trygghet og mestring ha noe for seg. I Hong Kong har Wong, Lam & Wong gjennomført en kvalitativ studie som viser at det å få trene på å komme av og på en buss og på plass i bussen når den ikke er i rute bidrar til økt mestring og mindre grad av engstelse for å entre en buss i rute senere (Wong P. m fl 2010).

Opplæring av sjåfører og andre ansatte i transportselskapene både om praktisk håndtering av ramper, kjørestil og i service vil også ha en effekt når den fysiske tilretteleggingen er på plass først.

Kvinner opplever i større grad enn menn dårlig service i den forstand at personell ikke vil ta ut rampene for dem. Å bli sittende igjen på holdeplassen/perrongen mens bussen/flytoget drar av gårde kan klart knyttes til stigmatteorier. Rullestolbrukeren blir her en person som kan ofres for at de andre passasjerene skal komme fram til fastsatt rutetid, og kvinner ser i større grad enn menn ut til å bli utsatt for dette. Å være både kvinne og rullestolbruker ser ut til å øke risikoen for å bli utsatt for diskriminering.

Den som blir frakjørt av bussen eller toget kan også oppleve det som negativ oppmerksomhet i tillegg til ulempene det innebærer å ikke komme med. Å være i sentrum for andre passasjerers oppmerksomhet under entring av transportmidlet kan være belastende nok til at noen lar være å benytte seg av det.

For å oppnå tilgjengelighet for rullestolbrukere til offentlig transport må oppmerksomheten og innsatsen likevel først og fremst rettes mot den fysiske utformingen av gangarealer, holdeplasser og transportmidler. Det er her hovedutfordringen ligger.

Det er to hovedspørsmål som knytter seg til dette; Er universell utforming av hele reisekjeden et realistisk mål? Og vil rullestolbrukere som gruppe bli storforbrukere av offentlige transportmidler om vi kom dit?

Om vi får god universell utforming av alle gangarealer og alle offentlige transportmidler vil klima og krav til vintervedlikehold være så krevende i Norge at offentlig transport for rullestolbrukere ikke vil være et tilbud alle dager i året. Det vil ikke være en reisemåte som rullestolbrukere kan stole på i vinterhalvåret. Om vintervedlikeholdet av gangarealer og holdeplasser ble intensivert kunne kanskje offentlig transport kombinert med bruk av drosje på dager med stort snøfall gi et godt tilbud.

Bilholdet blant rullestolbrukere er høyt, og bruk av bil fra dør til dør vil være så mye mer lettvent enn bruk av offentlig transport at alle som har bil fortsatt vil ha bilen som førstevalg. Å ha muligheten til å bruke offentlig transport som plan B eller ved spesielle anledninger hvor det ikke passer å ha med bil vil likevel være en stor fordel for mange. De som vil ha størst nytte av å kunne bruke buss er de gruppene som ellers i samfunnet jf. den nasjonale reisevaneundersøkelsen bruker mye kollektivtransport; ungdom, studenter, eldre og ikke-yrkesaktive.

Det er tungvindt å bruke rullestol, og det å ha en egen bil gjør det å forflytte seg så mye mer lettvent enn bruk av kollektivtransport at vi ikke kan regne med at rullestolbrukere parkerer bilen av miljøhensyn. Rullestolbrukere som har økonomi til det vil velge å kjøre bil. Å ha muligheten til å bruke kollektivtransport og til å ta seg fram med rullestol overalt utendørs vil likevel ha stor betydning for alle.

Rullestolbrukere utgjør ikke en stor gruppe i samfunnet. Med utgangspunkt i NAVs utlånstall av rullestoler (med fratrukk av rene uterullestoler og fratrukk pga av at mange har mer enn en rullestol) er et anslag på rundt 50.000 rullestolbrukere sannsynlig. Av et tilfeldig utvalg på 11000 personer mellom 20 og 67 år i LKF 2007 brukte 136 personer hjelpemidler til å bevege seg. Det er 1,24 % av befolkningen i yrkesaktiv alder. Ca 50 000 rullestolbrukere utgjør rundt 1 % av befolkningen, og da er også den store gruppen med eldre rullestolbrukere medregnet. Å se på antallet rullestolbrukere kan oppfattes som feil fokus da det uavhengig av antall vil være viktig med tilgjengelighet til samfunnet for den enkelte. Når det gjelder store investeringer som gjøres av fellesskapet vil likevel en kost/nytte – tenking gjøre seg gjeldende. Det er derfor viktig å få fram at universell utforming ikke er en utforming primært med tanke på rullestolbrukere eller andre særskilte brukergrupper. Verdsettingsstudier viser at publikum heller ikke oppfatter universell utforming av transportmidler som særtiltak rettet mot enkelte grupper. TØI -rapport 1039/2009 konkluderer med at universell utforming av transportmidler er mer lønnsomt samfunnsøkonomisk enn de tidligere har antatt og at passasjerene verdsetter de tiltakene som er gjort i forhold til universell utforming av kollektivtrafikk i den grad at de er villige til å betale mer for å reise kollektivt. Det er særlig sanntidsinformasjon på holdeplassen, informasjon om neste holdeplass om bord, leskur med sitteplass og fjerning av snø og is på holdeplassen som er mest populært, men lavgulv med tilpasset holdeplass og renhold på holdeplassen blir også verdsatt høyt.

Sikringsutstyr for rullestoler kan sies å være et særskilt behov for rullestolbrukere selv om det samme utstyret i noen grad vil kunne brukes til å sikre barnevogner og sykler. Kostnadene til slikt sikringsutstyr vil uansett utgjøre en svært liten andel av de samlede utgiftene ved anskaffelse av buss/bane/tog.

## 8 Konklusjon

Den største barrieren for at rullestolbrukere skal kunne benytte offentlige transportmidler er fortsatt utforming av holdeplass/perrong og transportmiddel slik at vi får en planfri atkomst eller en atkomst som ikke får for bratt helning ved bruk av rampe. Dette problemet er størst for busser hvor sjåførens manøvrering av bussen inntil holdeplassen hver gang har betydning for om rampen kan legges ned på fortauet. Det gjenstår fortsatt mye arbeid med å få holdeplasser, perronger og transportmidler utformet slik at atkomsten blir god, men det skjer absolutt en positiv utvikling på området.

Et annet stort hinder for å bruke offentlig transport med rullestol er å komme seg til holdeplassen. Dette gjelder særlig i vinterhalvåret hvor dårlig vintervedlikehold av gangarealer gjør det uframkommelig med rullestol i lengre perioder.

Inne i transportmidlene er det også et problem at det i liten grad er mulig å sikre rullestolene mot å skli eller velte. Å finne en god og enkel løsning på dette mangler fortsatt.

Kunnskap om hva som er gode løsninger er fortsatt en mangelvare hos de som planlegger og kjøper inn materiell. En styrking av denne kunnskapen vil være viktig framover. Det er mange detaljer som kan glippe og føre til ufunksjonelle løsninger om fokuset på universell utforming uteblir i deler av planprosessene.

## 9 Referanser

Aarum L (2011). Ratifiseringen av FN-konvensjonen for funksjonshemmedes rettigheter: - Må vi virkelig vente? *Dagsavisen 2.des, 2011*.

Aas RW, Hellem I., & Ellingsen KL. WHO's ICF. En nasjonal presentasjon. Rapport IRIS - 2008/256

Arbeidsdepartementet (1997) *St.meld. nr. 34(1996-97). Resultater og erfaringer fra regjeringens handlingsplaner for funksjonshemmede og veien videre*. Oslo

Aslaksen F. Bergh S., Bringa O.R., & Heggem E.K. Universal design: Planning and Design for All (1997). *GLADNET Collection*, Paper 327.

Barne- og Likestillingsdepartementet. (2009). *Handlingsplan. Norge universelt utformet 2025*. Regjeringens handlingsplan for universell utforming og økt tilgjengelighet 2009 -2013. Oslo. Departementenes servicesenter

Barne – likestillings og inkluderingsdepartementet. LOV 2008-06-20 nr 42: *Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (diskriminerings- og tilgjengelighetsloven)*

Barne – likestillings og inkluderingsdepartementet.(2010). *Universell utforming i tilgjengelighets og diskrimineringsloven*. Departementets servicesenter 07/2010.

Bjerkan, K. Y.(2009) *Funksjonshemmende kollektivtransport? Transportbruk og transportvansker blant personer med nedsatt funksjonsevne*. Oslo: Nova. Notat 2/09

Bjerkan, K. Y.(2010)*Tilgjengelighet og deltakelse. Barrierer i kollektivtransporten*. Oslo: Nova. Notat nr 7/10.

Bjerkan, K. Y. , Kummeneje A.S, & Nordtømme M.E.(2011)*Transport til Arbeid og livet*. Trondheim: Sintef Teknologi og Samfunn, Transportforskning.

Brynn, R (2009) *Universell utforming - politikk og lovgiving i inn og utland*. Deltasenteret. Oslo: Sosial og helsedirektoratet.

Danermark, B.(2005). *Sociologiska perspektiv på funktionshinder och handikapp*. Lund: Studentlitteratur.

Deltasenteret (2004.) *Tilgjengelighet til kollektivtransport*. Oslo

Fearley,N., Flugel S., Killi M., Dotterud MD., Nossun Å., Skollerud K.,& Aarhaug J. (2009) *Kollektivtrafikantenes verdsetting av tiltak for universell utforming*. Oslo: TØI-rapport 1039/2009

Fornyings- administrasjon og kirke departementet (1999) LOV-1999-07-16-69 *Lov om offentlige anskaffelser*.

Grue, L. (2006) *Funksjonshemning, retorikk og forståelse*. Oslo :Dokumentasjonssenterets skriftserie 01/06.

Hestenes, D. NSB. Upublisert materiale fra konferanse på Gardermoen i juni 2010.

Justis- og politidepartementet.(2005) NOU 2005:8. *Likeverd og tilgjengelighet*. Statens forvaltningstjeneste. Informasjonsavdelingen.

Molden T., Wendelborg C., & Tøssebro J.(2009) *Levekår blant personer med nedsatt funksjonsevne. Analyse av levekårsundersøkelsen blant personer med nedsatt funksjonsevne 2007 (LKF)*. Trondheim: NTNU samfunnsforskning AS

Nedrelo, S.H. referert i Adresseavisen 27.01.2012. Masteroppgave om eldre og fall.

Nordbakke, S.(2011) *Fysiske problemer med å bruke transportmidler*. Oslo: TØI rapport 1148/2011.

Nordbakke S., & Hansson L.(2009). *Mobilitet og velferd blant bevegelseshemmede – bilens rolle*. Oslo: TØI -rapport 1041/2009

Nørve S. m fl (2010). *Universell utforming som strategi. Evaluering av Regjeringens handlingsplan for økt tilgjengelighet*. Oslo: NIBR- rapport 2010:11

Ricability. (2008) *Wheels within wheels. A guide to using a wheelchair on public transport*. London:Ricability

Rødseth, J.(2004). *Buss for alle*. Trondheim: Sintef Bygg og miljø.

Samferdselsdepartementet (2009) *Rundskriv N-3/2009 om ny forskrift om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport mv*.

Samulowitz og Salen.(2008). *Rullstolar i kollektivtrafiken. Individ og samhallsperspektiv*. Hjelpmedelinstituttet.

Sosial- og helsedepartementet (2001). NOU 2001:22. *Fra bruker til borger*. Oslo:Statens forvaltningstjeneste. Informasjonsavdelingen.

Sosialdepartementet(2003). St.meld.nr 40 (2002-2003). *Nedbygging av funksjonshemmende barrierer*

Statens vegvesen.(2010) *Nasjonal Transportplan 2014 – 2023. Utredningsfasen. Universell utforming*.

Statens Vegvesen. *Nasjonal gåstrategi. Høringsutkast 30.09.2011*.

Shakespeare T, 2006. The Social Model. I L.J. Davis (red).*The Disability Studies Reader*. (2.utgave s.197-203).NewYork. Routledge.

Tøssebro J.2009. *Funksjonshemming –politikk, hverdagsliv og arbeidsliv*. Oslo: Universitetsforlaget.

Vågane L.,Brechnan I.,& Hjorthol R., 2011. *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009, nøkkelrapport* .Oslo: TØI-rapport1130/2011

WHO (2001) Norsk oversettelse av KITH utgitt av Sosial- og helsedirektoratet 2003. *ICF. Internasjonal klassifisering av funksjon, funksjonshemming og helse*.

Wong, P., Lam, C., & Wong, J. (2010). *A qualitative study on safe bus boarding training for Hong Kong wheelchair users*. Paper presented at The 12th International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Disabled Persons (TRANSED), held in Hong Kong on 2-4 June, 2010.

Referanser fra nettsteder:

Universell utforming i transportsektoren, Hentet 26. februar 2012 fra:

<http://www.bufetat.no/bufdir/deltasenteret/universell-utforming-transport/konferanse-om-uu-i-transportsektoren/>

Universell utforming og standardisering i offentlige anskaffelser, Hentet 26.februar 2012 fra:

<http://www.standard.no/no/Fagomrader/Universell--utforming/Fagartikler/Universell-utforming-og-standardisering-i-offentlige-anskaffelser-/>

ICF - Internasjonal klassifikasjon av funksjon, funksjonshemming og helse. Hentet 26.februar fra : [http://www.kith.no/templates/kith\\_WebPage\\_\\_\\_1161.aspx](http://www.kith.no/templates/kith_WebPage___1161.aspx)

Diverse klagesaker hos LDO. Hentet oktober 2011: <http://www.ldo.no/no/Klagesaker/>

Ris og ros til ny bybane. Hentet 26.februar : <http://www.handikapnytt.no/index.asp?id=71316>

Bildene fra bybanen er også kopiert fra denne artikkelen.

Universell utforming i transportsektoren, Øyer 5-6 sept 2011: Hentet 22.mars 2012  
[Www.bufetat.no/PageFiles/8022/Dagfrid%20Hestnes.pps](http://www.bufetat.no/PageFiles/8022/Dagfrid%20Hestnes.pps)



## **10 Vedlegg**

Vedlegg 1 Spørreskjema

Vedlegg 2 informasjonsskri om spørreskjema