

Utfyllende prosjektbeskrivelse: Universell utforming av hele reisekjeden – evaluering av Bybanen og stamlinjer

1.1 Beskrivelse av prosjektet

Etappemålet i gjeldende Nasjonal transportplan 2014-2023 for universell utforming, er å bidra til at reisekjeder blir universelt utformet. Det er tidligere gjennomført undersøkelser av hele reisekjeden, som fokuserer på tiltak finansiert gjennom BRA-midler¹ i seks byområder (Aarhaug og Elvebakk 2012) og ikke-brukere (Øksenholt og Aarhaug 2015). Det er imidlertid ikke gjennomført evalueringer av hvordan brukerne oppfatter helhetlige kollektivsystemer som Bybanen i Bergen. Det er heller ikke gjennomført evalueringer som sammenligner brukernes oppfatninger av løsninger på buss og bane.

Bybanen fikk i 2015 Innovasjonsprisen for universell utforming i kategorien transport, som årlig deles ut av Norsk Designråd på oppdrag fra Barne- og likestillingsdepartementet. Juryen mente at Bybanen er det første baneanlegget i Norge som er universelt utformet på en helhetlig måte: Designen er gjennomgående enkel og tydelig. Alle informasjonsskjermene har stor skrift og gode kontraster. Avgangene er hyppige. Billettsystemet er enkelt. Det er lite reklame og annen støy (Norsk Design og Arkitektursenter 2015).

Formålet med dette prosjektet er å gjennomføre en evaluering av universell utforming på Bybanen sammenlignet med universell utforming for stamlinjer på buss i Bergen. Som metode vil vi benytte følgeundersøkelser og intervjuer. Følgeundersøkelser innebærer at én observatør reiser sammen med en informant. Underveis kartlegges

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

informantens bruk av og oppfatning av de ulike leddene som inngår i en reisekjede med bybane og buss: Veg til holdeplass, informasjon, utforming av holdeplass, billettering og transportmiddel (Leiren og Kolbjørnsen 2008). Vi vil også gjennomføre intervjuer for å kartlegge hvordan funksjonshemmedes rådgivende organ var involvert i planleggingen av Bybanen. Da prosjekteringen begynte i 2006, var ikke universell utforming et definert krav og retningslinjene var diffuse. Det kan derfor være nyttig å få et bilde av hvilke faktorer som var viktige i prosessen for å få til utformingen av Bybanen.

1.2 Metode og gjennomføring

Prosjektet vil gjennomføres som en sammenlignende casestudie, hvor Bybanen og stamlinjene for buss i Bergen er casene. For å undersøke hvordan universell utforming er ivaretatt på hele reisekjeden vil vi utføre følgestudier med personer med funksjonsnedsettelse. I tillegg vil vi gjennomføre intervjuer med to sentrale aktører som tok del i prosessen bak arbeidet med universell utforming av Bybanen.

Vi legger opp til at datamaterialet i hovedsak baseres på følgeundersøkelser med åtte personer med ulike funksjonshemminger. Det kan være personer med syns- eller bevegelseshemninger, kognitive vansker eller eldre personer som kan ha ulike utfordringer. Fordi antallet informanter er få, vil det være viktig å rekruttere de rette informantene. For å sikre dette vil informantene rekrutteres i dialog med Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne og Eldrerådet som er tilknyttet Hordaland fylkeskommune. Disse rådgivende organene vil gi innspill til hvilke typer informanter vi bør ha med i utvalget, samtidig som de kan være behjelpelige til selve rekrutteringen. Da vil vi også ta stilling til om informantene som skal rekrutteres bør være personer som reiser jevnlig med kollektivtransport, om de bør være personer som vanligvis ikke reiser kollektivt eller om begge typer informanter bør inkluderes.

Vi legger opp undersøkelsen slik at informantene reiser sammen med observatøren på både Bybane og buss. På den måten vil de personlige forutsetningene være de samme på begge reisene, og bidra til at opplevelsen av reisen med Bybane og buss blir sammenlignbare. Med åtte informanter vil antall observasjoner i studien være seksten til sammen, åtte reiser på Bybanen og åtte på busslinjene. Dersom det blir vanskelig å rekruttere informanter som kan delta på reiser både med Bybane og buss, vil vi ha mulighet til å utvide antallet slik at observasjonene til sammen blir seksten. Informantene blir intervjuet både i forkant og i etterkant av reisen. I forkant av reisen kartlegges kollektivvaner, oppfatning av kollektivtilbudet, funksjonshemmingen etc. I etterkant av reisen ber vi informanten utdype hva som var de største barrierene på reisen og hva som fungerte bra.

For å gi et bilde av hvordan samarbeidet mellom prosjektorganisasjonen i Bybanen og organisasjoner for funksjonshemmede foregikk, vil vi gjennomføre to intervjuer. Det ene intervjuet vil gjøres med personen(e) hos Fellesorganisasjonen for Funksjonshemmede som var tidlig involvert i Bybaneprojektet. Det andre intervjuet vil vi gjøre med personen(e) i Bybanens prosjektorganisasjon som var ansvarlig for design og utforming av Bybanen. Prosessen vil ikke kartlegges i detalj, da målet med studien er å evaluere universell utforming av Bybane og buss i Bergen. Intervjuene vil imidlertid gi et bilde av bakgrunnen for utformingen av Bybanen og hva som var suksessfaktorer i denne prosessen. Lignende kartlegginger av brukerinvolvering i planprosesser gjennomføres allerede i et pågående prosjekt for Deltasenteret (Skollerud og Skartland 2016).

1.3 Prosjektmedarbeidere

Transportøkonomisk institutt vil i dette prosjektet bistå Hordaland fylkeskommune med å evaluere universell utforming av Bybanen

sammenlignet med stamlinjer for buss i Bergen. Prosjektleder for prosjektet i Hordaland fylkeskommune er Ole Hallvard Dyrbekk.

Kontaktpersoner hos Transportøkonomisk institutt vil være Eva-Gurine Skartland og Kåre Skollerud. Andre TØI-forskere vil bistå prosjektet ved behov. Kvalitetssikrer vil være forskningsleder Aud Tennøy.

Eva-Gurine Skartland har en mastergrad i planlegging fra NTNU, og har i løpet av sin korte karriere på TØI allerede opparbeidet seg solid kompetanse på universell utforming i kollektivtransport. Hun har blant annet bidratt i et prosjekt om universell utforming av stasjonsområder (Krogstad og Skartland 2016) samt et prosjekt om brukermedvirkning i planlegging av stasjoner (Skollerud og Skartland 2016).

Kåre Skollerud er utdannet sosiolog og har jobbet med sosialpolitiske spørsmål, særlig knyttet til fattigdom og marginalisering, og med problemstillinger knyttet til arbeidslivet. Han har også jobbet med spesielle gruppers transportbehov, universell utforming samt behov og utfordringer i drosjenæringen.

1.4 Referanser

Aarhaug J, Elvebakk B (2012). Universell Utforming virker – Evaluering av tilskuddsordningen for bedre tilgjengelighet i kollektivtrafikken i kommunesektoren. TØI-rapport 1235/2012.

Krogstad J, Skartland EG (2016). Universell utforming av stasjonsområder – erfaringer fra brukerne. TØI-rapport 1470/2016 (*kommer*).

Leiren MD, Kolbjørnsen L (2008). Fylkeskommunenes arbeid med universell utforming i kollektivtransporten. TØI-rapport 980/2008.

Norsk design- og arkitektursenter (2015). [Bybanen i Bergen – transport](#). Publisert 4.2.2015.

Skollerud K og Skartland EG (2016). Pågående prosjekt om brukerinvolvering i planprosesser. Rapport kommer i løpet av 2016.

Øksenholt KV, Aarhaug J (2015). Kollektivtransport for personer med nedsatt funksjonsevne – erfaringer fra ikke-brukere. TØI-rapport 1433/2015.