

# Rapport

Alberte Ruud  
Katrine Næss Kjørstad  
Erling Servoll

10 / 2008

## Tilskuddsordningen for bedre tilgjengelighet til kollektivtransport i kommunesektoren

Oppsummering av erfaringene fra 2006 og 2007





## Innhold

1.	Hovedfunn og konklusjoner .....	3
1.1	Bakgrunn .....	5
1.2	Lokale effekter av prosjektene? .....	5
1.3	Måloppnåelse i tråd med BRA-programmet og Nasjonal Transportplan? .....	6
	Kvaliteten på kollektivsystemet er hevet .....	6
	Økt fokus på og kunnskap om universell utforming.....	6
	Gjennomføring av tiltak som ikke ellers ville blitt prioritert .....	7
	Bedre samordning av virkemidler, men behov for økt fokus på hele reisekjeden.....	7
1.4	Bedre samarbeid lokalt? .....	7
1.5	Forslag til det videre arbeidet med tilskuddsordningen .....	8
	Krav til evaluering/kartlegging av tiltakenes effekt .....	8
	Arenaer for erfaringsutveksling.....	8
2.	Innledning .....	9
2.1	Bakgrunn og problemstillinger .....	9
2.2	Om kriteriene for tildeling og søknadsprosessen .....	10
2.3	Hovedelementer i prosjektet.....	11
	Kartlegging av prosjektene .....	11
	Evaluering av hvordan ordningen har fungert.....	11
	Verktøy i det videre arbeidet med tilskuddsordningen.....	11
3.	Metode .....	13
3.1	Gjennomgang og strukturering av prosjekteierens rapportering .....	13
3.2	Erfaringskonferanse .....	13
3.3	Internettbasert spørreundersøkelse om samarbeid.....	13
4.	Om tilskuddsordningen og tiltakene som er gjennomført.....	15
4.1	Fordeling av tilskuddsmidler .....	15
4.2	Hvilke typer tiltak har fått tilskudd? .....	16
4.3	Målgrupper .....	19
4.4	Prosjektene fremdrift .....	20
	Årsaker til forsinkelser .....	21
4.5	Vurderinger av søknads- og rapporteringsprosess.....	23
5.	Effekten av tiltakene i tilskuddsordningen .....	25
5.1	Har tilskuddsordningen gitt bedre tilgjengelighet til kollektivtransporten?.....	25
	Vi vet lite om endringer i trafikantenes tilfredshet, eller om etterspørselseffekten av tiltakene.....	25
	Tilskuddsordningen har bidratt til å øke kvaliteten i kollektivtransportsystemet.....	26
5.2	Økt fokus på universell utforming, og bedre samordning av virkemidlene?.....	27
	Tilskuddsordningen har satt universell utforming av kollektivsystemet på dagsorden...	27
	Det er blitt igangsatt tiltak som ellers ikke ville blitt prioritert.....	28
	Mer helhetlig satsing? .....	28
6.	Lokalt samarbeid om tiltakene innen tilskuddsordningen.....	31
6.1	Hvilke aktører er involvert i samarbeidet? .....	31
6.2	Hvordan har samarbeidet mellom etater og med brukerorganisasjoner fungert?....	32
	Samarbeid med Statens vegvesen .....	33
	Samarbeid med brukerorganisasjonene.....	34
6.3	Få konflikter mellom samarbeidspartnerne .....	34
7.	Skisse til nivåinndelt evaluering/kartlegging av tiltakenes effekt.....	37

7.1	Hvorfor evaluere? .....	37
7.2	Planlegging i forkant gir et godt grunnlag for evaluering.....	37
7.3	Informasjon i rapporteringsskjema .....	38
7.4	Evaluering av tiltak rettet mot enkelte trafikantgrupper: .....	39
	Målrettet rekruttering .....	39
	Personlige intervjuer eller følgestudier .....	39
7.5	Større prosjekter som omfatter flere trafikantgrupper.....	39
	Eksempel: passasjerundersøkelse .....	40
8.	Erfaringsdatabasen <a href="http://www.bra-tiltak.no">www.bra-tiltak.no</a> .....	43
8.1	Beskrivelse av databasen.....	43
	Databasens utforming og funksjon i dag.....	43
	Innlogging .....	43
8.2	Videreutvikling av databasen .....	43
	Kostnader .....	44
	Leverandører .....	44
	Vil web-basert rapportering skape problemer for de rapporteringsansvarlige? .....	44
	Referanser .....	45
	Andre dokumenter.....	45
	Vedlegg 1: Rapporteringsskjema .....	47

## Forord

I 2006 ble det opprettet en tilskuddsordning for kommunesektoren for å delfinansiere tiltak som bedrer tilgjengeligheten til kollektive transportmidler. Statens vegvesen Vegdirektoratet administrerer tilskuddsordningen, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Urbanet Analyse har fått i oppdrag fra Vegdirektoratet å evaluere tilskuddsordningen for 2006 og 2007. Funnene fra gjennomgangen av 2006- og 2007-prosjektene er dokumentert i denne rapporten.

Prosjektleder fra Urbanet Analyse har vært Katrine Næss Kjørstad, med Alberte Ruud som prosjektmedarbeider. Prosjektassistent Erling Servoll har gjennomgått og strukturert rapporteringene, og lagt dem inn i databasen som er utviklet som en del av prosjektet ([www.bra.tiltak.no](http://www.bra.tiltak.no)). Han har også skrevet kapittelet om erfaringsdatabasen.

Oppdragsgivers kontaktperson har vært seniorrådgiver Trine Hagen i Statens vegvesen Vegdirektoratet.

Vi vil takke alle som bidro med innlegg på erfaringskonferansen for tilskuddsordningen, som ble gjennomført i Vegdirektoratets lokaler den 11. november 2008. Innleggene kan lastes ned på Urbanet Analyse sine hjemmesider [www.urbanet.no](http://www.urbanet.no).

Oslo 21. Januar 2009  
Urbanet Analyse

Alberte Ruud

Katrine Næss Kjørstad

Erling Servoll



## 1. Hovedfunn og konklusjoner

### 1.1 Bakgrunn

I 2006 ble det opprettet en tilskuddsordning for kommunesektoren for å delfinansiere tiltak som bedrer tilgjengeligheten til kollektive transportmidler. Statens vegvesen Vegdirektoratet administrerer tilskuddsordningen, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Urbanet Analyse har fått i oppdrag fra Vegdirektoratet å evaluere tilskuddsordningen for 2006 og 2007.

Hovedproblemstillinger i prosjektet har vært:

1. Hva er den lokale effekten av prosjektene?
2. I hvilken grad har tilskuddsordningen bidratt til oppfyllelse av målene i BRA-programmet og i Nasjonal Transportplan om et transportsystem tilgjengelig for alle?
3. Har tilskuddsordningen bidratt til et bedre lokalt samarbeid?

Datainnsamlingen i prosjektet har bestått av følgende elementer:

#### Gjennomgang og strukturering av prosjektrapporteringene

En stor del av prosjektet har bestått i å gjennomgå og strukturere rapporteringene for å kartlegge hva slags tiltak som er gjennomført, hvilke målgrupper tiltakene har hatt, hvilke aktører som har samarbeidet, om det er foretatt målinger mv. Totalt er ca 150 skjemaer gjennomgått. Struktureringen av prosjektrapportene har dannet grunnlaget for websiden [www.bra-tiltak.no](http://www.bra-tiltak.no), som er utviklet som en del av prosjektet. Websiden er en database med alle rapporterte prosjekter.

#### Erfaringskonferanse

I samarbeid med Vegdirektoratet arrangerte Urbanet Analyse en erfaringskonferanse om tilskuddsordningen så langt. På konferansen ble en rekke kommuner invitert til å holde innlegg om erfaringer med samarbeid, om planprosesser og om gjennomføring av små og store tiltak.

#### Internettbasert spørreundersøkelse om samarbeid

I etterkant av konferansen ble det gjennomført en internettbasert spørreundersøkelse blant kontaktpersoner for prosjektene i 2006 og 2007 og deltakere på erfaringskonferansen (til sammen 62 personer). Hensikten var å gå mer i dybden av hvordan samarbeidet har fungert, og hvilke synspunkter en lokalt har på ulike sider av tilskuddsordningen.

### 1.2 Lokale effekter av prosjektene?

Fokuset på, og arbeidet med, universell utforming av kollektivtransportsystemet er på mange måter i startfasen. Dette bærer tilskuddsordningens to første år preg av:

- 1 av 4 prosjekter har vært planleggingstiltak, som naturlig nok ikke vil gi resultater før handlingsplanene iverksettes
- For mange av kommunene som har rustet opp holdeplasser, er prosjektene som er gjennomført bare begynnelsen på oppgradering av hele kollektivsystemet.

Mange av prosjektene er forsinket, og eventuelle effekter vil ikke vises før de faktisk er gjennomført.

Manglende kartlegging av trafikantenes reiseaktivitet eller tilfredshet med tilbudet i for- og etterkant av at tiltakene er gjennomført betyr at vi har lite kunnskap om de lokale effektene av tiltakene. Det er derfor ikke mulig å trekke konklusjoner om tiltakenes effekt på bruken av, eller tilfredshet med, kollektivtransporten lokalt – og om noen typer tiltak har hatt bedre effekt enn andre tiltak.

### 1.3 Måloppnåelse i tråd med Nasjonal Transportplan og BRA-programmet?

I Nasjonal Transportplan (2006-2015) er universell utforming av transportsystemet en av hovedmålsettingene i perioden. I St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 står det følgende i pkt 6.3, Tilgjengelighet til transport for alle:

*”Regjeringen vil gjøre transport mer tilgjengelig for alle ved å:*

- styrke krav og retningslinjer for tilgjengelighet i utforming av infrastruktur, ved tildeling av transportløyver og ved offentlig kjøp av transporttjenester
- gjennomføre tilgjengelighetsprogrammet BRA (Bedre infrastruktur, Rullende materiell, Aktiv logistikkforbedring) med formål å forbedre tilgjengelighet for alle i transportsektoren”

Målene med satsingen på universell utforming i BRA-programmet er å sikre tilgjengelighet til kollektivtransport for alle, oppmerksomhet rundt verdien av dette, og en bedre samordning av virkemidlene som brukes for å oppnå tilgjengelighet til kollektivtransporten. Tilskuddsordningen er ett av virkemidlene for å nå disse målene.

#### Kvaliteten på kollektivsystemet er hevet

Selv om manglende kartlegging betyr at vi ikke kan anslå etterspørselseffekten av tiltakene innen tilskuddsordningen, er det liten tvil om at midlene er brukt på tiltak som bidrar til å heve kvaliteten på kollektivsystemet, noe som også fremheves i de rapporterte prosjektene:

- Det har skjedd en betydelig standardforbedring av en rekke holdeplasser, noe som både har forbedret tilgjengeligheten til selve holdeplassen, og gitt enklere av- og påstigningsforhold.
- Informasjonstiltakene, som for eksempel taktile kart, bedre skilting mv, har gjort det enklere å orientere seg i kollektivtransportssystemet.

Tidligere studier har vist at kvalitetsheving av kollektivtransportssystemet gir økt trafikantnytte, og vil kunne gi flere passasjerer. Vår gjennomgang av tiltakene som er gjennomført i de to første årene av tilskuddsordningen har imidlertid vist at en stor del av tiltakene er forholdsvis begrenset, enten til enkeltholdeplasser, eller til deler av en busstrekning. Disse tiltakene gir ikke vesentlig grad av økt tilgjengelighet når hele reisekjeden sees under ett. Det er først når det satses mer helhetlig at det kan forventes at tiltakene gir målbare effekter på tilgjengeligheten til kollektivsystemet – og dermed på etterspørselen.

#### Økt fokus på og kunnskap om universell utforming

Den mest tydelige effekten av tilskuddsordningen er at den har bidratt til et økt fokus på universell utforming av kollektivsystemet. Det er unison enighet om at universell utforming av kollektivtransporten har et helt annet fokus nå enn for tre-fire år siden, og tilskuddsordningen tildeles en stor del av æren. Med den nye tilgjengelighetsloven fra 1. januar 2009 vil dette fokuset forsterkes ytterligere, og forhåpentligvis gjøre kommunene enda mer motivert for å søke om tilskudd til større, helhetlige satsinger på et mer tilgjengelig kollektivsystem.



## **Gjennomføring av tiltak som ikke ellers ville blitt prioritert**

Tilskuddsordningen har bidratt til at kommunene har vært villig til å bruke midler på universell utforming, og mange fremhever at tilskuddsordningen har bidratt til at det er gjennomført tiltak som ellers ikke ville blitt prioritert. Mange fremhever også den høye statlige tilskuddsandelen som en motivasjonsfaktor i seg selv. Mange ufullførte prosjekter betyr at vi per i dag ikke har god nok oversikt over i hvor stor grad midler er utløst lokalt, ut over de obligatoriske 25 prosentene.

## **Bedre samordning av virkemidler, men behov for økt fokus på hele reisekjeden**

Tilskuddsordningens to første år har gitt mange kommuner nyttig erfaring med planlegging og implementering av ulike tiltak, i stor grad på tvers av forvaltningsnivåene. Det er mange som fremhever nettopp dette som en positiv side ved tilskuddsordningen.

I de to første årene av tilskuddsordningen ble det gitt tilskudd til mange enkelttiltak, som ikke inngår i en mer helhetlig satsing. I tildelingskriteriene er det lagt vekt på å prioritere tiltak som inngår i en satsing på hele strekninger, og tiltak som bygger opp under statlig satsing. En sterkere vektlegging av disse kriteriene vil kunne bidra til en mer helhetlig virkemiddelbruk. Det er først da at vi kan forvente betydelige effekter av en slik satsing.

### **1.4 Bedre samarbeid lokalt?**

De fleste fremhever i rapporteringene at samarbeidet har fungert godt, og at det har vært bred enighet om prioritering av tiltakene i prosjektgruppen. I den grad det meldes om utfordringer knyttet til samarbeidet, går dette i stor grad på at det å involvere flere aktører innebærer at prosessen blir forsinket.

I internettundersøkelsen ble det stilt spørsmål om tilskuddsordningen har ført til en annen type samarbeid mellom ulike aktører, og i så fall på hvilken måte. Svarene viser at et flertall mener ordningen har ført til en annen type samarbeid med Statens vegvesen og brukerorganisasjonene, mens det er et mindretall som mener det samme om kollektivselskapene. Kommentarene tyder på at det i første rekke har sammenheng med at samarbeidet med kollektivselskapene allerede er godt etablert, og at samarbeidet er videreført på samme nivå gjennom tilskuddsordningen.

Alle som mener at samarbeidet med Statens vegvesen er endret, mener at samarbeidet er endret i positiv retning. De som svarer at samarbeidet ikke er endret, nevner stort sett at et allerede godt samarbeid er videreført. Med få unntak gjelder dette også samarbeidet med brukerorganisasjonene.

I internettundersøkelsen ble det stilt spørsmål om det har vært uenigheter eller konflikter mellom samarbeidende parter. Halvparten av de som besvarer dette spørsmålet (11 av 22) svarer at det har vært uenigheter og diskusjon, men det er ingen som nevner at det har vært mer grunnleggende konflikter. I seks av tilfellene har uenigheten dreid seg om ulike syn på detaljutforming og arealbruk, mens fem er knyttet til at partene har hatt ulike forventninger til innsats i og resultater av arbeidet.

## 1.5 Forslag til det videre arbeidet med tilskuddsordningen

### Krav til evaluering/kartlegging av tiltakenes effekt

For å måle effekten av tiltakene som finansieres gjennom tilskuddsordningen i årene fremover vil vi anbefale at det stilles krav om en eller annen form for evaluering eller kartlegging av tiltakene. Men bredden i tiltakenes omfang tilsier at kravene til evaluering/kartlegging bør differensieres.

Vi har skissert et opplegg for vurdering/evaluering av tiltakene som skiller mellom

- 1) De begrensede småtiltakene
- 2) Mer helhetlige tiltak som er spesielt rettet mot enkelte trafikantgrupper
- 3) De mer omfattende tiltakene som antas å berøre de fleste passasjerer

Dersom det skal utarbeides et mer helhetlig evalueringsopplegg der resultatene er sammenlignbare på tvers av kommuner, er det nødvendig å gå mer i detalj når det gjelder hvilke indikatorer og type undersøkelser som skal anbefales. I forbindelse med tiltakspakkene for kollektivtransport ble det utarbeidet en mal for brukerundersøkelser. Det vil kunne være hensiktsmessig å utarbeide en tilsvarende mal for undersøkelser som har til hensikt å måle effekten av tiltakene innen tilskuddsordningen.

Uavhengig av evalueringsopplegget, bør rapporteringsskjemaet gjennomgås for å vurdere hvilken informasjon det er kritisk å få rapportert på et minimumsnivå.

### Arenaer for erfaringsutveksling

I årene fremover vil fokuset og satsingen på universell utforming øke på alle områder. Tilskuddsordningen har i løpet av sine første år gitt en rekke kommuner erfaring med et bredt spekter av tiltak for å øke tilgjengeligheten til kollektivtransport. Det er viktig å sikre at også andre kan dra nytte av den lokale kunnskapen om tiltak, samarbeid, søknadsprosesser mv. Erfaringsdatabasen [www.bra-tiltak.no](http://www.bra-tiltak.no) er én viktig informasjonskilde i så måte, og kan videreutvikles til å bli et enda mer nyttig verktøy.

Det bør også vurderes å gjennomføre en årlig erfaringskonferanse for de som er involvert i tilskuddsordningen. Tilbakemeldingene fra den første konferansen var at det både er inspirerende i seg selv å bli kjent med andre som jobber med det samme i andre kommuner, og at en slik konferanse gir mulighet til å utveksle erfaringer på en mer direkte måte.

## 2. Innledning

### 2.1 Bakgrunn og problemstillinger

Universell utforming innen transportområdet er et grunnleggende element for å nå målet om et selvstendig liv for alle. Transporten i seg selv skal ikke være det som bryter muligheten for et selvstendig liv. Dette gjelder alle områder for deltakelse i samfunnet, som arbeid, utdannelse, kulturaktiviteter, sport og fritid.

Fra 2006 ble det opprettet en tilskuddsordning for kommunesektoren for å delfinansiere tiltak som bedrer tilgjengeligheten til kollektive transportmidler. Passasjerenes opplevelse av kollektivtransporten handler i stor grad om den totale reisekjeden fra dør til dør, og inkluderer tilgjengelighet til informasjon, til stasjonsområdene, til billetter - ved siden av selve reisen med transportmidlene. Den grunnleggende idéen er at en, ved å benytte prinsippene om universell utforming i planlegging og utforming av hele reisekjeden, vil oppnå økt reiseaktivitet for alle passasjerer.

Statens vegvesen Vegdirektoratet administrerer tilskuddsordningen, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Midlene bevilges over statsbudsjettet fra år til år. I 2006 og 2007 ble det bevilget 50 millioner kroner for hvert av årene.

Tilskuddsordningen er en del av oppfølgingen av tilgjengelighetsprogrammet BRA (Bedre infrastruktur, Rullende materiell, Aktiv logistikkforbedring), som er et program for bedre tilgjengelighet til kollektivtilbudet, og en viktig del av Regjeringens arbeid for å bedre forholdene for mennesker med nedsatt funksjonsevne. I handlingsplanen for BRA-programmet heter det at målene for BRA-programmet er å sikre tilgjengelighet til kollektivtransport for alle, oppmerksomhet rundt verdien av dette og en bedre samordning av virkemidlene som brukes for å oppnå tilgjengelighet til kollektivtransporten:

*"Planens mål er et mer tilgjengelig kollektivtilbud for alle, men med særlig fokus på mennesker med nedsatt funksjonsevne. Bedre tilgjengelig kollektivtransport bidrar til økt kvalitet og et bedre tilbud til alle passasjerer, i tillegg til et bedre tilbud til funksjonsbemedde. Planen skal på denne måten også føre til økt oppmerksomhet om verdien av et mer tilgjengelig transportsystem, og til at prinsippet om universell utforming blir en integrert del av arbeidet og prioriteringene til Samferdselsdepartementet og de statlige transportetater og virksomheter. Planen skal også føre til bedre samordning av de virkemidlene som benyttes, både innenfor statens eget ansvarsområde og mellom ulike offentlige organer og virksomheter."* (Handlingsplan for tilgjengelighetsprogrammet BRA 2006 – 2009:4. Samferdselsdepartementet).

Midlene tildeles etter søknad, og følger definerte kriterier. I 2006 fikk 43 kommuner/fylkekommuner tilskudd gjennom ordningen. Det totale antallet tiltak/prosjekter er vesentlig større fordi mange av søkerne fikk bevilgning til flere prosjekter. I 2007 fikk 22 kommuner og 8 fylkeskommuner tilskudd.

Urbanet Analyse har fått i oppdrag fra Vegdirektoratet å evaluere tilskuddsordningen for 2006 og 2007. I evalueringen ønsket Statens vegvesen svar på følgende:

- *Hva er den lokale effekter av prosjektene?*  
Har den bidratt til at det har blitt bedre tilgjengelighet til kollektivtransporten lokalt?  
Har noen typer tiltak hatt bedre effekt enn andre typer tiltak?
- *I hvilken grad har tilskuddsordningen bidratt til oppfyllelse av målene i BRA-programmet og av NTP-s mål om et transportsystem tilgjengelig for alle?*

- *Har tilskuddsordningen bidratt til et bedre lokalt samarbeid?*  
Fører tilskuddsordningen at flere etater samarbeider, og hvordan arter samarbeidet seg?

## 2.2 Om kriteriene for tildeling og søknadsprosessen

Tilskuddsordningen er beskrevet i handlingsplanen til BRA-programmet 2006-2009, punkt 3.6 - Ny tilskuddsordning:

*”For å sikre en raskere og bedre samordnet innsats fra alle aktører som må involveres i arbeidet for bedre tilgjengelighet, er det opprettet en ny tilskuddsordning på Samferdselsdepartementets budsjett for 2006 for å følge opp BRA-programmet. Tilskuddsordningen skal del-finansiere kommunale og fylkeskommunale tiltak som støtter opp under statlige etater og virksomheters egen innsats for bedre tilgjengelighet, og som samtidig er avgjørende for at hele reisekjeden blir tilgjengelig.”*

Vegdirektoratet har fått i oppgave å administrere midlene for å sikre best mulig koordinering av den samlede innsatsen for bedre tilgjengelighet. For å stimulere lokale myndigheter til å prioritere arbeidet med tilgjengelighet for alle, avkreves en egenandel på minst 25 prosent fra fylker/kommuner som mottar tilskudd.

Fylkeskommuner, bykommuner og kommuner som er utvalgt til pilotkommuner for universell utforming av Miljøverndepartementet kan søke om tilskudd til tiltak/prosjekter. Det er også mulig for andre kommuner å søke om midler, for eksempel randkommuner til storbyene som gjør en innsats for bedre tilgjengeligheten til kollektivtransport.

Det kan søkes om midler innenfor et bredt spekter av tiltak/prosjekter:

- Planlegging med sikte på helhetlige planer
- Informasjonstiltak
- Tiltak på kommunal/fylkeskommunal infrastruktur
- Kjøremateriell
- Annet (må spesifiseres i søknad): Opplæring mv.

Det er en stor variasjon i hvilke type tiltak som er gjennomført, og hvor stort omfang tiltakene har hatt. Kommunene som får bevilget midler, er forpliktet til å rapportere om hva slags typer tiltak som er gjennomført, om eventuelle effekter av tiltaket, om samarbeidsprosesser mv (se rapporteringsskjema, vedlegg 1). Rapporteringsskjemaet sendes ut sammen med tildelingsbrevet., slik at arbeidet med første del av rapporteringen kan starte umiddelbart etter tildeling.

Søknadsprosessen og betingelsene for bruk av tilskuddsmidlene endret seg noe fra 2006 til 2007. I 2006 ble kommunene bedt om å søke til Statens vegvesen Vegdirektoratet sentralt. Fylkeskommunene ble bedt om å foreslå en prioritering mellom søknadene, før den endelige avgjørelsen ble tatt i Vegdirektoratet. Fra 2007 ble det koordinerende ansvaret delegert til Statens vegvesens regionkontorer. Kommunene ble bedt om å søke til sine respektive regionkontor, som fikk i ansvar å prioritere mellom innkomne søknader. Endelig avgjørelse om fordeling av midler tas imidlertid fremdeles av Vegdirektoratet. I 2006 var midlene ikke overførbare til året etter, men dette er endret. Fra 2007 er det mulig å overføre midlene til neste år.

## 2.3 Hovedelementer i prosjektet

### Kartlegging av prosjektene

En stor del av prosjektet har bestått i å gjennomgå rapporteringene for å kartlegge hvilke typer tiltak som er gjennomført, effekter av tiltak og hvordan samarbeidet mellom ulike aktører har fungert.

Alle som er tildelt tilskuddsmidler er forpliktet til å rapportere i et skjema som er sendt ut sammen med tildelingsbrevet (se vedlegg 1). Disse rapporteringene danner grunnlaget for vår kartlegging av ulike sider ved ordningen.

### Evaluering av hvordan ordningen har fungert

#### *Vurdering av tiltakenes effekter*

I prosjektbeskrivelsen for denne evalueringen ble det lagt opp til å analysere data for prosjekter som har gjennomført mer omfattende tellinger/målinger/andre typer evalueringer for å finne hvilke effekter tiltakene har hatt lokalt, og om tilskuddsmidlene i 2006 og 2007 kan sies å ha bidratt til nasjonal måloppnåelse.

Ingen av prosjektene har gjennomført en type evaluering som gjør det mulig å trekke konklusjoner om hvilke konkrete effekter tiltakene har hatt for brukerne av, eller bruken av, kollektivtilbudet.

I en del av rapporteringene er imidlertid prosjekteierne egen vurdering av måloppnåelsen med tiltaket beskrevet. Vi har brukt disse rapporteringene som grunnlag for å beskrive den lokale effekten av tiltakene.

#### *Erfaringskonferanse*

I samarbeid med Vegdirektoratet ble det arrangert en erfaringskonferanse høsten 2008 der en del av tiltakene som har fått tilskuddsmidler ble presentert, og der foreløpige resultater ble formidlet og diskutert.

#### *Kartlegging av samarbeidsprosesser*

For å komme mer i dybden av hvordan samarbeidet mellom aktørene har fungert, gjennomførte vi en internettbasert spørreundersøkelse blant kontaktpersoner for tiltakene som har fått tilskuddsmidler. I tillegg ble også (relevante)<sup>1</sup> deltakere på erfaringskonferansen invitert til å svare.

### Verktøy i det videre arbeidet med tilskuddsordningen

#### *Utvikling av et webbasert system for rapportering og formidling av resultater.*

Vi har utviklet en webløsning som forenkler arbeidet knyttet til systematisering av søknadene og rapportene. En slik løsning gjør det mulig å søke etter type tiltak, erfaringer og nøkkeltall på en enkel og oversiktlig måte, og er dermed en viktig formidlingskanal. Erfaringsdatabasen har en egen internettside ([www.bra-tiltak.no](http://www.bra-tiltak.no)).

---

<sup>1</sup> Oppdragsgiver, SD og TØI, som var til stede på konferansen som tilhørere, ble ikke invitert til å svare på undersøkelsen.

*Nivådelte evalueringsopplegg*

Vi har, på et overordnet nivå, skissert et forslag til et differensiert evalueringsopplegg, som tar hensyn til at tiltakene innen tilskuddsordningen er forskjellige både med hensyn til innretning og omfang.

## 3. Metode

### 3.1 Gjennomgang og strukturering av prosjekteierens rapportering

Rapporteringskjemaet for tilskuddsordningen har følgende hovedstruktur:

- Kontaktinformasjon
- Samarbeidende parter
- Økonomisk ramme for prosjektet – tilskudd og egne midler
- Type tiltak, inndelt i fire hovedkategorier og underkategorier
- Før tiltak gjennomføres: mål, forventet effekt, tellinger/målinger
- Etter tiltak: måloppnåelse (tellinger/målinger/andre registreringer)
- Etter tiltak: vurdering av hvordan samarbeidet har fungert.

Hvert prosjekt har ett prosjektskjema. Det betyr at de som har fått tilskudd til flere prosjekter må rapportere i flere skjemaer, med et unikt id-nr.

En stor del av dette prosjektet har bestått i å gjennomgå og strukturere rapporteringene for å kartlegge hva slags tiltak som er gjennomført, hvilke målgrupper tiltakene har hatt, hvilke aktører som har samarbeidet, om det er foretatt målinger mv. Totalt er ca 150 skjemaer gjennomgått.

Mange av skjemaene fra 2006 forelå ikke elektronisk. Det betyr at vi har måttet skrive av rapporteringene eller bruke scanne-penn for å få opplysningene i et format som kan brukes på websiden som er utviklet som en del av prosjektet. Det har også krevd en vesentlig innsats å purre opp prosjektene som ikke er rapportert, både for 2006 og 2007. Fremdeles er det 36 prosjekter som ikke er rapportert.

Struktureringen av prosjektrapportene har dannet grunnlaget for websiden [www.bra-tiltak.no](http://www.bra-tiltak.no), som er utviklet som en del av prosjektet. Websiden er en database med alle rapporterte prosjekter. Alle interesserte kan gå inn på siden og søke etter informasjon om prosjektene som er rapportert, og søke etter type tiltak, målgruppe, søker mv. Websiden kan også, med enkle tilpasninger, forenkle arbeidet med rapporteringen i årene fremover, både for de bevilgende myndigheter og for prosjekteierne lokalt. Vi beskriver websiden og databasen i kapittel 8.

### 3.2 Erfaringskonferanse

En del av prosjektet har bestått i å arrangere en erfaringskonferanse om tilskuddsordningen så langt, i samarbeid med Statens vegvesen Vegdirektoratet. På konferansen ble en rekke kommuner invitert til å holde innlegg om erfaringer med samarbeid, om planprosesser og om gjennomføring av små og store tiltak. I tillegg ble våre resultater så langt presentert. Det var ca 60 deltakere på konferansen, som ble holdt i Vegdirektoratets lokaler. Program for konferansen er vedlagt, og presentasjonene er lagt ut på websiden [www.urbanet.no](http://www.urbanet.no).

### 3.3 Internettbasert spørreundersøkelse om samarbeid

I etterkant av konferansen ble det gjennomført en internettbasert spørreundersøkelse blant kontaktpersoner for prosjektene i 2006 og 2007 og deltakere på erfaringskonferansen (til sammen 62 personer). Hensikten var å gå mer i dybden av hvordan samarbeidet har fungert, og hvilke synspunkter en lokalt har på ulike sider av tilskuddsordningen. To av personene

meldte tilbake at spørreskjemaet ikke var relevant for dem. Vi fikk inn 30 svar. Det betyr at i underkant av halvparten av henvendelsene som ble utsendt ble besvart.

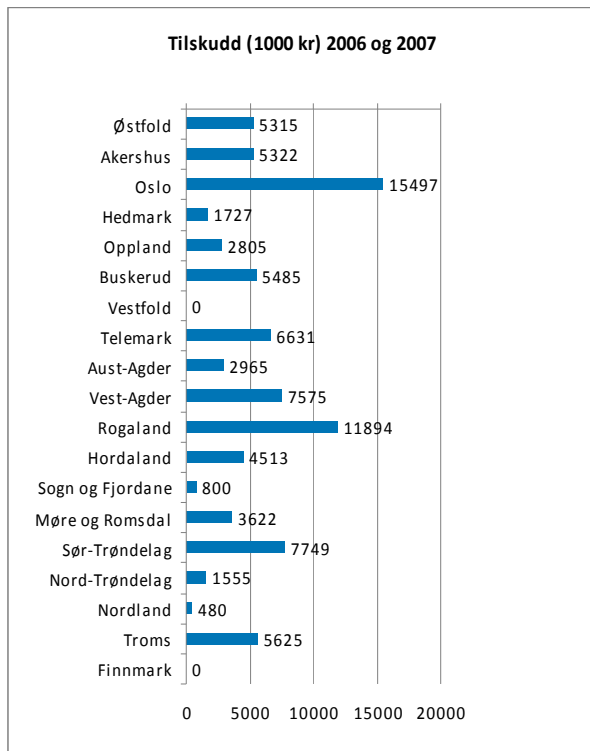
Vi fikk inn svar fra samtlige fylker. 12 personer jobber i kommunen, 10 personer i fylkeskommunen og 7 personer i Statens vegvesen. 1 person jobber i kollektivselskap. Vi vil imidlertid understreke at svarene er personlige, og ikke ment å representere kommunene/fylkeskommunene/vegkontorenes offisielle syn på tilskuddsordningen. Svarene er likevel relevante fordi utvalget består av personer som har hatt hovedansvar for tilskuddsmidlene, eller har vært sterkt involvert i tiltakene. De har således erfaring med hvordan tilskuddsordningen har fungert på lokalplanet så langt.



## 4. Om tilskuddsordningen og tiltakene som er gjennomført

### 4.1 Fordeling av tilskuddsmidler

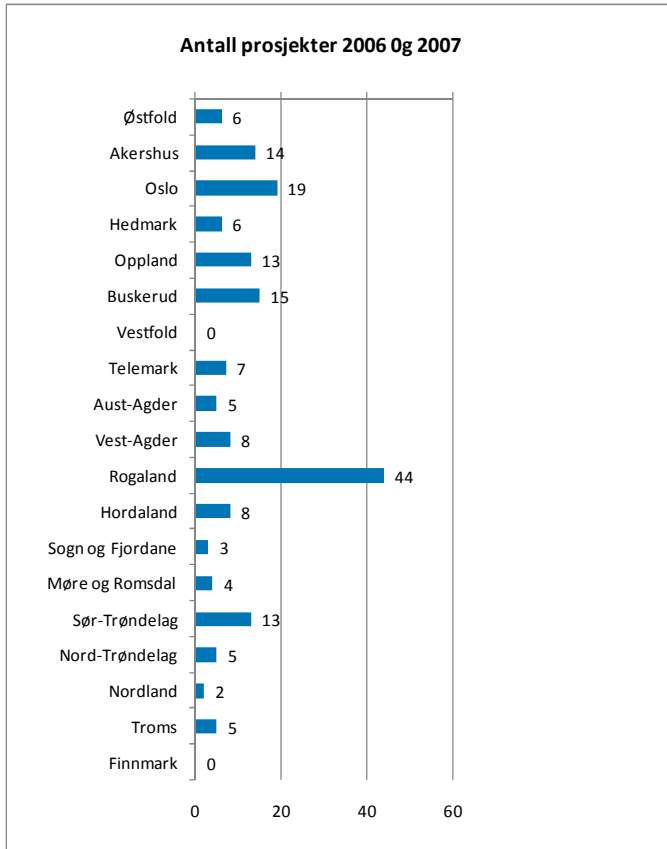
Oversikten over den fylkesvise fordelingen av tilskuddsmidler viser at Oslo og Rogaland er tildelt flest midler totalt for begge årene. Oslo er bevilget ca 15,5 millioner kroner, mens Rogaland er bevilget nær 12 millioner kroner. Finnmark og Vestfold er de eneste fylkene der ingen kommuner er tildelt midler i 2006 eller 2007.



Figur 4.1: Bevilgninger av tilskuddsmidler, fordelt på fylker. 2006 og 2007.

Størrelsen på tiltakene varierer fra fylke til fylke, og det er viktig å presisere at de har svært ulik karakter. Ett tiltak kan være alt fra oppgradering av 10 lehus langs en strekning, til oppsetting av et skilt ved en t-banestasjon. Derfor sier ikke nødvendigvis antallet tiltak i et fylke noe om størrelsesomfanget.

I Rogaland er det gjennomført mange små tiltak, i alt 44 i 2006 og 2007. I Oslo er tiltakene i snitt noe større. Her er det i alt 19 tiltak som er bevilget midler. Deretter kommer kommuner i Buskerud, Akershus, Oppland og Sør-Trøndelag, som er bevilget midler til 13-15 prosjekter hver.



Figur 4.2: Antall prosjekter 2006 og 2007, fordelt på fylker.

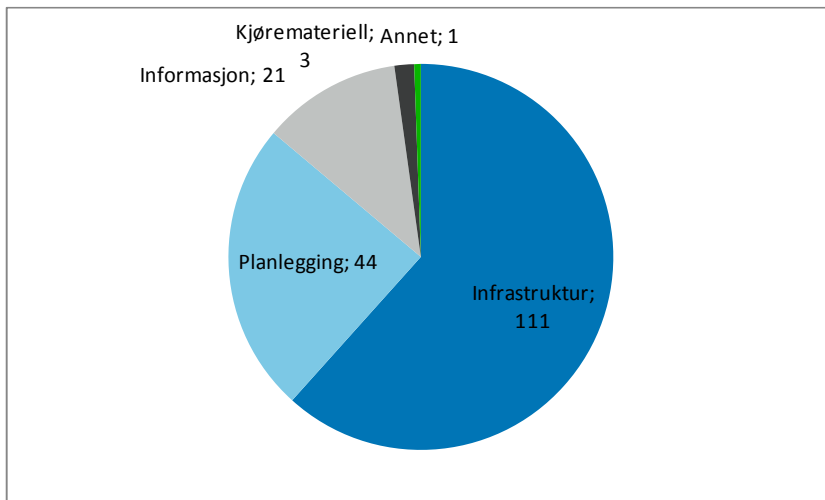
#### 4.2 Hvilke typer tiltak har fått tilskudd?

I rapporteringsskjemaene er en bedt om å oppgi hvilken hovedtiltakskategori prosjektet hører innunder:

- Infrastruktur
- Planlegging
- Informasjon
- Kjøremateriell
- Annet

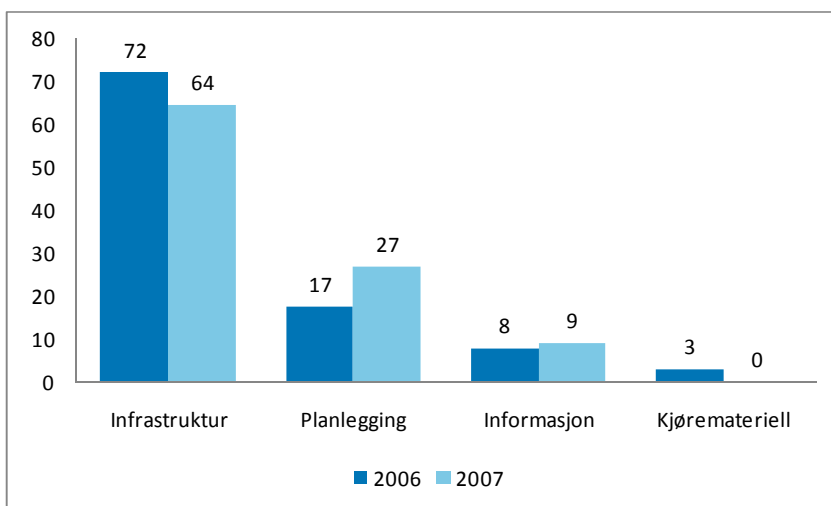
Til sammen er det bevilget tilskuddsmidler til 180 tiltak, 111 i 2006 og 69 i 2007. I løpet av tilskuddsordningens to første år er det gitt tilskudd til flest infrastrukturprosjekter, 111 prosjekter totalt. Den nest største kategorien er planleggingsprosjekter.

Det er få prosjekter som tilhører kategorien kjøremateriell. Fra 2009 er det heller ikke mulig å søke om tilskuddsmidler innen denne kategorien. Begrunnelsen er at kjøremateriellet forutsettes å være universelt utformet i tråd med den nye diskriminerings- og tilgjengelighetsloven for personer med nedsatt funksjonsevne, som er gjeldende fra 1.1 2009.



Figur 4.3: Antall prosjekter som er bevilget midler i hver tiltakskategori. 2006 og 2007.

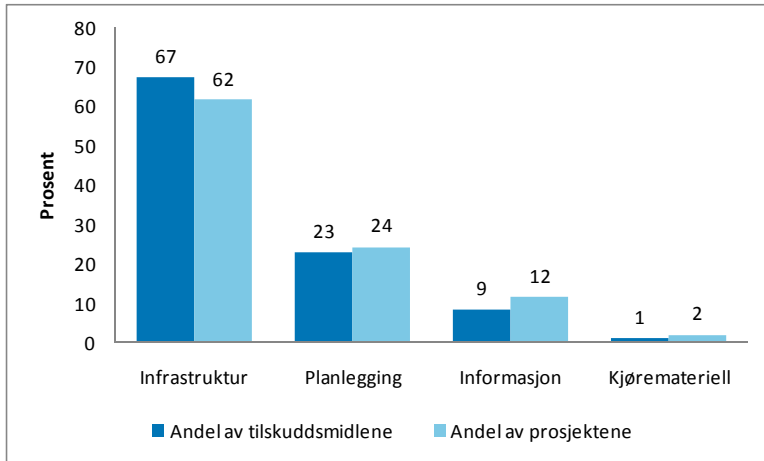
Det er en noe større andel av prosjektene som var infrastruktur-prosjekter i 2006 enn i 2007, og en større andel planleggingsprosjekter i 2007 enn i 2006.



Figur 4.4: Andel av prosjektene som hører innunder ulike tiltakskategorier, fordelt på 2006 og 2007.

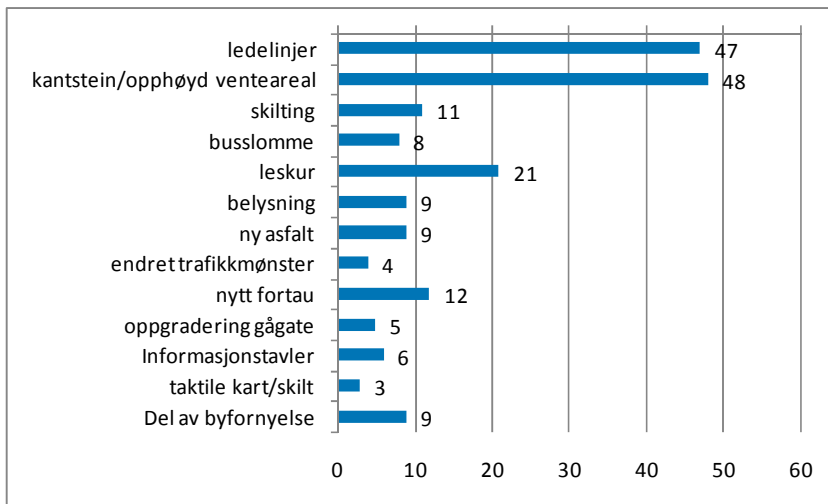
Det er også bevilget desidert mest tilskuddsmidler til prosjekter innen kategorien infrastruktur. Ca 70 millioner kr - to tredjedeler av tilskuddsmidlene - har gått til infrastrukturtiltak, og 62 prosent av prosjektene tilhører denne kategorien.

Den nest største kategorien både når det gjelder tilskudd og antall prosjekter, er planleggingstiltak. Omtrent hver fjerde tilskuddskrone har gått til planlegging, og 1 av 4 prosjekter tilhører kategorien planlegging.



Figur 4.5: Andel av tilskuddsmidlene og andel av prosjektene som har gått til de fire tiltakskategoriene i 2006 og 2007. Prosent.

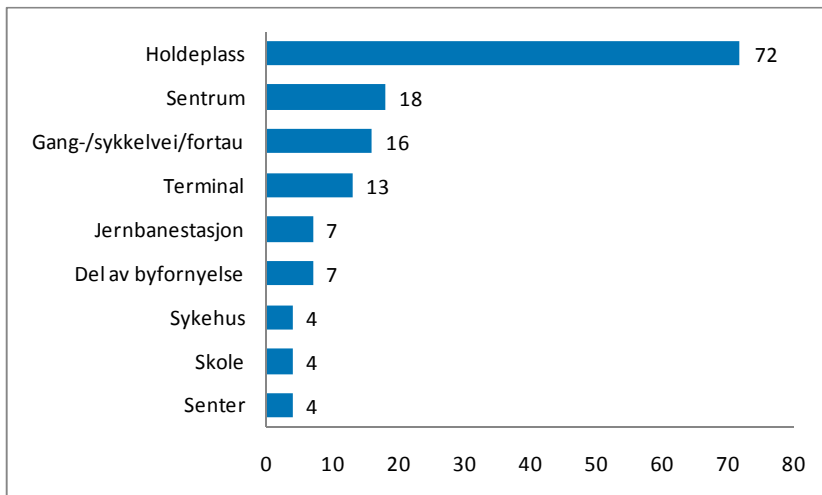
Innen den største kategorien, infrastruktur, er det flest prosjekter som har gått på å anlegge ledelinjer og kantstein/opphøy ventareal.<sup>2</sup> Det er også mange prosjekter som omfatter oppgradering av eksisterende, eller etablering av nye, holdeplasser, og da oftest i kombinasjon med ledelinjer og/eller kantstein.



Figur 4.6: Underkategorier av tiltaksområdet infrastruktur. 2006 og 2007. Siden mange av prosjektene er en kombinasjon av de ulike underkategoriene, har det vært mulig å oppgi flere svar.

I rapporteringsskjemaene er en bedt om å oppgi om tiltaket/ene er gjennomført på ett sted, eller om de omfatter en strekning, sone eller et helt område. Svarene viser at flesteparten av infrastrukturprosjektene er tiltak på selve holdeplassen. I 2006 og 2007 er det til sammen 72 av prosjektene som er tiltak på holdeplassene. 18 av prosjektene har inngått i et større arbeid med å oppgradere sentrumsområdet, og 16 tiltak har gått på å oppgradere gang-/sykkelvegnettet. 13 av tiltakene er gjennomført på bussterminaler.

<sup>2</sup> Det har vært mulig å oppgi flere typer tiltak innen hver hovedkategori, for et prosjekt har gjerne bestått av flere elementer.

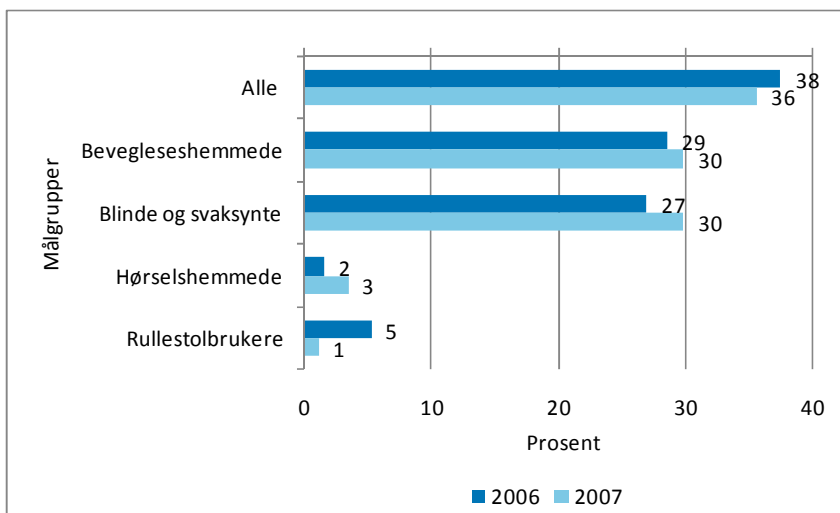


Figur 4.7: Målområde for tiltakene som har fått tilskuddsmidler i 2006 og 2007.

### 4.3 Målgrupper

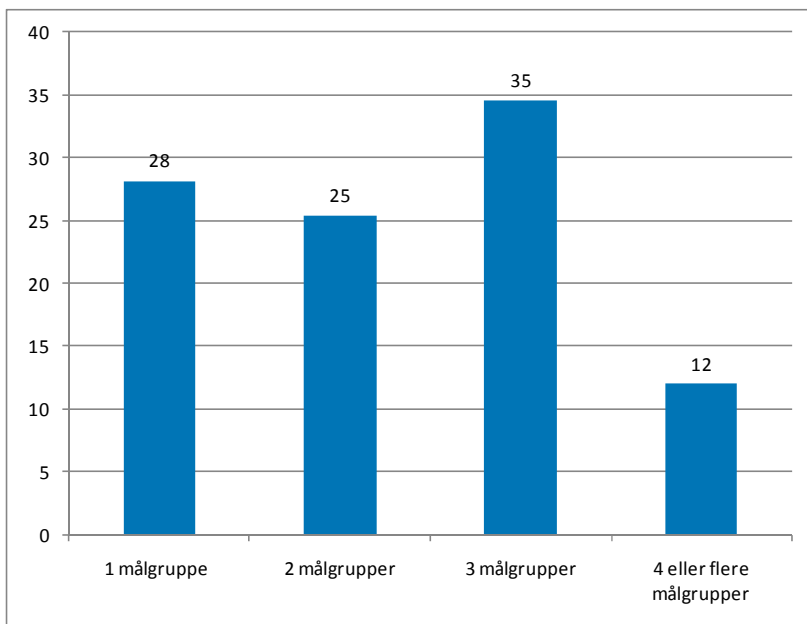
Målet med tilskuddsordningen er å gi bedre tilgjengelighet til kollektivtransporten. I rapporteringene er en bedt om å presisere hvilke målgrupper en har sett for seg at tiltaket er rettet mot. Spørsmålet er åpent, og vi har kategorisert målgruppene i etterkant. I mange av rapporteringene er det oppgitt flere målgrupper, derfor er antallet målgrupper i figur 4.8 høyere enn antall prosjekter som har fått tilskuddsmidler.

Det er mange som oppgir at tiltaket på en eller annen måte kommer alle til gode, noe som i og for seg er i tråd med målsettingen om at flest mulig skal få forbedret tilgjengelighet. Deretter kommer bevegelseshemmede og blinde/svaksynte.



Figur 4.8: Målgrupper for prosjektene, beskrevet i prosjektrapporteringene. Åpent spørsmål som er kategorisert i etterkant.. Antall svar: 142, fordelt på 83 rapporteringer.

Over 70 prosent av de som har rapportert om målgruppe har oppgitt at det er flere målgrupper for prosjektet.



Figur 4.9: Fordeling av antall målgrupper, blant de som har rapportert om målgruppe for prosjektet. 2006 og 2007. Antall svar: 83.

Hele 35 prosent har oppgitt tre målgrupper. De fleste som oppgir at tiltaket vil komme alle til gode, presiserer at noen grupper drar spesielt nytte av tiltaket. Typiske eksempler på dette er: "Tiltaket er spesielt rettet mot bevegelsehemmede, blinde og svaksynte, men vil komme alle myke trafikanter til gode.", eller "Tiltakene retter seg mot rullestolbrukere og svaksynte, men kommer alle til gode."

#### 4.4 Prosjektene fremdrift

Rapporteringene viser at det har vært en utfordring å gjennomføre prosjektene i henhold til planlagt fremdriftsplan. 42 av prosjektene er gjennomført med fremdrift som planlagt i utgangspunkt, 56 gjennomføres med forsinkelse. 16 av prosjektene er ikke gjennomført som planlagt, og 33 prosjekter er ufullstendig rapportert eller ikke rapportert i det hele tatt.

Tabell 4.1: Status for gjennomføring av prosjektene som er rapportert., 2006 og 2007.

	2006	2007	Totalt
Gjennomføring som planlagt	29	13	42
Gjennomført (-es) med forsinkelse	39	17	56
Under arbeid, iht plan	2	4	6
Ikke gjennomført som planlagt	7	9	16
Ufullstendig rapportering	20	4	24
Ikke rapportert	14	22	36
Totalt	111	69	180

I rapporteringene er en bedt om å oppgi årsaker til at prosjekter er forsinket, eller endret. Nedenfor gjengis to eksempler på tilbakemeldinger i rapporteringene:

*"Prosesen har ikke vært som forutsatt. Prosjektet er omfattende og meget begrenset tid til disposisjon. Med endring av gjennomføringsplanen for oppgradering av linje x (vår anonymisering), var det ikke rasjonelt å forsere etablering av sanntidsinformasjon på strekningen."*

*"Fristene viste seg å være svært korte. Når vi nå kjenner tilskuddsordningen har vi bedre muligheter til å planlegge med henblikk på dette. Men vi har ikke klart å holde prosjektets frister, dette har vært den største organisatoriske hindringen så langt."*

En stor utfordring for utredningen er at også selve rapporteringen har vært forsinket. Det er over 50 prosjekter som vi har lite kunnskap om fordi rapporteringen er ufullstendig, eller mangler helt. Urbanet Analyse og Vegdirektoratet har foretatt purrerunder per telefon, e-post og brev for å få tilsendt manglende rapporteringer. Purrerundene tyder på at disse prosjektene er forsinket, eller ikke kommer til å bli gjennomført.

### Årsaker til forsinkelser og endringer i prosjektutforming

For å komme mer i dybden av årsaker til forsinkelser eller endringer i prosjektene, stilte vi følgende spørsmål i internettundersøkelsen: < Vi vil nå be deg kommentere i hvilken grad gjennomføring av prosjektet har gått etter planen. Har det skjedd endringer underveis mht for eksempel pris, utforming, tidsfrister, materialvalg, type tiltak? >

19 av 30 svarte at det hadde skjedd endringer underveis som har forsinket fremdriften, eller ført til endringer av prosjektet. Årsakene som nevnes er i stor grad de samme som også er nevnt i rapporteringene, og i purrerundene som er foretatt. Det er fem hovedårsaker som går igjen, som vi i det følgende vil kommentere nærmere.

#### 1. Korte frister

Mange fremhever at det er for kort frist fra bevilgning til gjennomføring:

*Korte tidsfrister har gjort at prosjektet ikke har blitt ferdig innen utgangen av 2006. Prosjektet ble ikke satt i gang før det forelå tilsagn om tilskudd. (Eigersund kommune)*

*(...)Vi ønsker imidlertid å påpeke at strenge krav som stilles i BRA-programmet med hensyn til gjennomføring har medført et betydelig tidspres ved utarbeidelsen av handlingsplanen. Dette kan endres ved at tilskuddsmotakerne får igangsatt prosjektene tidligere på året. (Aust-Agder fylkeskommune)*

I internettundersøkelsen kommenterer de fleste at kort tidsfrist ikke er like problematisk lenger fordi midlene er gjort overførbare, for eksempel: *Det er vanskeleg å gjennomføre nokre av prosjekta over eitt år (så det er bra det no kan gjerast overførbart til neste år).*

På bakgrunn av tilbakemeldinger om for stramme tidsrammer, ble det fra 2007 mulig å overføre midlene til neste år.

#### 2. Stramt arbeidsmarked

Blant de som har søkt om infrastrukturprosjekter har det vært et gjennomgående problem at det har vært vanskelig å få tak i entrepenører eller arbeidskraft til å utføre oppdraget. Forsinkelser som følge av stramt arbeidsmarked har vært et generelt problem i alle offentlige byggeprosesser de siste årene, og det er ikke overraskende at dette også har rammet

prosjektene innenfor tilskuddsordningen, både i form av høyere pris enn forutsatt, og mangel på arbeidskraft. Noen eksempler på svar fra internettundersøkelsen:

*"Noen prosjekter ble forsinket fordi det ble vanskelig å skaffe folk. Vegvesenet som sto for noen holdeplassprosjekt hadde i en periode utskifting i staben. Prisen på noen tiltak har økt noe."*

*"Kostnadene har økt og medført høyere egenandel enn planlagt."*

### 3. Forsinkelser på grunn av været/årstid.

I noen av infrastrukturprosjektene har værforhold ført til forsinkelser. Igangsetting av denne typen prosjekter er avhengig av at det ikke er frost/tele i bakken. Et eksempel på dette er rapporteringen fra Ringerike kommune: *På grunn av årstiden vil vi avvente med å sette ut kantstein og taktile beller til våren 07 slik at man unngår å få setningskkader.*

Men det er ikke nødvendigvis slik at vinteren alltid blir et problem, noe som blant annet formidles i en rapportering fra Trondheim kommune: *"Framdriften av prosjektet har gått bedre enn man kunne forventet. Dette skyldes først og fremst at vinteren ennå ikke har kommet til Trøndelag. Det har blitt utført asfaltering helt inn mot jul, noe som er uvanlig."*

### 4. Tvister med reguleringsmyndigheter/private grunneiere, eller endrede reguleringsforhold.

I noen infrastrukturprosjekter er det rapportert om konflikter eller uenighet med regulerende myndigheter, eller grunneiere. Tvistene har dreid seg om behov for å omregulere kommunal grunn, eller ekspropriere privat grunn, noe myndighetene eller grunneier har satt seg i mot. Tre eksempler fra hhv internettundersøkelsen og rapporteringen:

*"Planprosjektet for utvikling av skystasjon / bussterminal var knyttet til regulering for et byutviklingsprosjekt med en stor privat grunneier som viktig medspiller. Denne trakk seg ut og planarbeidet ble stilt i bero noen tid. Tas nå opp igjen med ny grunneier."* (fra internettundersøkelsen)

*"For en av holdeplassene er det vanskelig å komme i kontakt med grunneier for å få en avtale i minnelighet om erverv av grunn til holdeplass. Kommunen vurderer å ta holdeplassen inn som en mindre reguleringsendring for å få dette til. Utfordringen ved grunnerverv er å få til en avtale som begge kan leve med."* (Ringerike kommune)

*"For ordens skyld nevnes at inn/utkjøring til/fra terminalen mot Jernbanegata ikke var fullført per 31.12.06 p.g.a forhandlinger om grunnavståelse. Forhandlingene er nå sluttført slik at grunnerstatning og kostnader til gjenstående arbeider vil påløpe i 2007."* (Porsgrunn kommune)

### 5. Endringer i forbindelse med detaljutforming av tiltakene.

Det er naturlig nok mange av infrastrukturprosjektene som endres når prosjektene skal detaljutføres, spesielt prosjektene av en viss størrelse. To eksempler fra internettundersøkelsen:

*"Da vi søkte, hadde vi ikke valgt detaljutforming. Dette har vi gjort i ettertid. Veldig positivt at tilskuddsordningen har vært så smidig at dette har latt seg gjøre. At vi hadde fått tilskudd, ble i seg selv en pådriver for å komme frem til gode løsninger. Vi ble veldig fornøyd med løsningene."*

*"Etter hvert har fagområdet modnet seg, og nye løsninger finnes. Ombygging av eksisterende infrastruktur innebærer kompromiss som er ikke alltid gunstig for den endelige løsningen."*



Det er imidlertid noen som i internettundersøkelsen kommenterer at ordningen er for lite fleksibel i forhold til rammebetingelsene en må forholde seg til lokalt, som kan endres underveis i prosessen:

*"At midlene er øremerket spesielle prosjekter, er en utfordring. I en plan-/ byggeprosess er det mye som kan skje, og det burde vært mer fleksibelt å flytte penger fra et prosjekt til et annet når det vi oppnår er det samme."*

*"<Tilskuddsordningen> ...Tar ikke tilstrekkelig høyde for at det skjer uforutsette ting under vegs som endrer framdrifta."*

#### 4.5 Vurderinger av søknads- og rapporteringsprosess

Mange fremhever at både den enkle søknadsprosessen og rapporteringen, og det lave kravet til egenandel, er en stor fordel ved tilskuddsordningen:

*"At det ikke har vært krav om detaljert regnskap, er også en stor fordel. Når det gjelder totalentrepriser blir det unødig mye merarbeid å lage egne prosjektrengskap i forhold til ulike tilskuddsordninger."*

*"Politikerne ser at de kan få gjennomført tiltak/prosjekter ved å bidra med en relativt liten andel selv."*

*"Kommunene ser at de får mye igjen for sine investeringer (egenandel). Dette er nok et viktig budskap også til politikere."*

*"Enkel og lite tidkrevende søknadsprosedyre."*

Det er imidlertid et lite mindretall som er uenig i at tilskuddsordningens søknads- og rapporteringsprosess er enkel: *"Alt for mye rapporteringskrav i forhold til mengden midler. For lite midler, det blir bare små prosjekter som ikke gir de store forbedringene i seg selv (men det blir bedre når alt settes i sammenheng)."*

Tilskuddsmidlene bevilges årlig gjennom statsbudsjettet. Selv om det er sterke signaler om at satsingen på universell utforming vil være et prioritert område i årene som kommer, og universell utforming har gått inn som én av fem satsingsområder i Nasjonal Transportplan (NTP) 2006-2015, er det ikke garantert at tilskuddsordningen vil videreføres fra år til år. Det er imidlertid bare to som påpeker at dette er en negativ side ved ordningen, hvorav en uttalelse er at (...) *Det mest negative er usikkerhet i høve til kor lenge denne tilskottsordninga vil eksistere.*



## 5. Effekten av tiltakene i tilskuddsordningen

Målene for BRA-programmet er, som tidligere nevnt, å sikre tilgjengelighet til kollektivtransport for alle, oppmerksomhet rundt verdien av dette og en bedre samordning av virkemidlene som brukes for å oppnå tilgjengelighet til kollektivtransporten.

Tilskuddsordningen er et av de sentrale virkemidlene i handlingsplanen til BRA-programmet (2006-2009). I dette kapittelet vil vi drøfte om tilskuddsordningen har bidratt til å nå BRA-programmets målsetting om bedre tilgjengelighet til kollektivtransporten. Vi vil også belyse om ordningen har bidratt til økt oppmerksomhet om verdien av universell utforming, og om den har ført til en bedre samordning av virkemidlene som brukes for å oppnå bedre tilgjengelighet til kollektivtransporten.

I dette kapittelet bruker vi i hovedsak rapporteringsskjemaene som kilde, men også svar fra internettundersøkelsen der dette er relevant.

### 5.1 Har tilskuddsordningen gitt bedre tilgjengelighet til kollektivtransporten?

#### **Vi vet lite om endringer i trafikantenes tilfredshet, eller om etterspørseffekten av tiltakene**

Målet med tilskuddsordningen er å gi bedre tilgjengelighet til kollektivtransporten. Tiltakene som er gjennomført kan tenkes å gi effekt for passasjerene på flere måter, avhengig av omfang og innretning:

- Flere er tilfreds med tilbudet, for eksempel med servicen eller tilgjengeligheten
- Færre klager over dårlig tilgjengelighet
- Flere reiser kollektivt

For å vite om tiltakene faktisk har ført til bedre tilgjengelighet til kollektivtransporten er det nødvendig med en eller annen form for telling, registrering eller undersøkelse i for- og etterkant av gjennomføring. Men det er svært få som har gjort denne typen kartlegging av tiltakene som er gjennomført.

Manglende kartlegging av trafikantenes reiseaktivitet eller tilfredshet med tilbudet betyr at vi har lite kunnskap om effektene av tiltakene. Det er derfor ikke mulig å trekke konklusjoner om tiltakenes effekt på bruken av, eller tilfredshet med, kollektivtransporten – og om noen typer tiltak har hatt bedre effekt enn andre tiltak.

I rapporteringene er det tre årsaker som går igjen som begrunnelse for manglende telling/måling/kartlegging:

- Tiltaket er nylig gjennomført, eller er forsinket - har ikke rukket å evaluere, men har planer om det.
- Tiltaket er en del av et større prosjekt, og det er planlagt kartlegging/evaluering når helheten er på plass.
- Planlegger å se på passasjerstatistikken når den foreligger.
- Tiltaket er for lite/begrenset til at det er hensiktsmessig å gjennomføre noen form for kartlegging.

Enkelte har gjennomført ulike typer kartlegginger i forkant for å finne ut hvor skoen trykker. Ullensaker kommune har i samarbeid med Statens Kartverk foretatt en kartlegging av tilgjengeligheten i uteområdene på Jessheim i forbindelse med utvikling av et tilgjengelighetskart.

Kartlegginger er først og fremst foretatt i forbindelse med utarbeiding av handlingsplaner for universell utforming. I forkant av utarbeiding av handlingsplan for universell utforming i Aust-Agder ble det for eksempel gjennomført kartlegging av tilgjengeligheten for funksjonshemmede til kollektive transportmidler. Kartleggingen besto bl.a. i å intervju utvalgte bussjåfører og være med på bussturer i det utvalgt området. Relevante beslutningstakere er også intervjuet for å få kartlagt i hvilken grad disse benytter seg av prinsippene for universell utforming i sin planlegging og utbygging på transportområdet. Et annet eksempel er Hordaland fylkeskommune, som i forbindelse med arbeidet med handlingsprogram for universell utforming av kollektivfasiliteter gjennomførte en registrering av fasilitetene ved alle kollektivterminaler i Hordaland og alle holdeplasser på strekningen Voss-Bergen-Flesland.

Det er bare i to rapporteringer, fra Østfold fylkeskommune og Rogaland fylkeskommune, at det vises til etterundersøkelser. I forbindelse med oppgradering av bussterminalene og en rekke holdeplasser i Fredrikstad og Sarpsborg er det gjennomført tellinger, men i rapporteringen står det at tellingene ikke er representative fordi det samtidig med tiltak innen universell utforming også er gjennomført endringer i priser, økte avganger og lignende. Rogaland fylkeskommune har gjennomført en evaluering blant sjåførene etter at de har gjennomført servicekurs. Sjåførene mener at kurset var nyttig, og at de vil ha nytte av kurset i sitt daglige arbeid. Men vi har ikke kunnskap om passasjerene med nedsatt funksjonsevne opplever bedre service i etterkant av kursingen.

### **Tilskuddsordningen har bidratt til å øke kvaliteten i kollektivtransportsystemet**

Av de som i rapporteringene gjør en egenvurdering av tiltakenes effekt, mener samtlige at de har gitt en bedre tilgjengelighet til kollektivsystemet. Noen eksempler fra rapporteringene:

*"Det er ikke gjennomført etterundersøkelser, og det er derfor vanskelig å gi en vurdering av tiltakenes effekt. Vi vet ikke om det har resultert i flere reisende osv. Men oppgradering av holdeplasstandard på 4 holdeplasser har gitt bedre kvalitet på ventearealene for de reisende, og det kan nevntes særskilt at det er lagt ledelinjer som er spesielt nyttige for blinde og svaksynte."* (Oppgradering av holdeplasser i Nedre Eiker kommune)

*"Standarden på holdeplassen er nå økt. Den har bedre tilgjengelighet. Det forventes en generell økning av passasjertallet."* (Oppgradering av holdeplasser i Drammen kommune)

*"(...) på generelt grunn kan vi si at oppgraderte holdeplasser vil gjøre det lettere for ulike brukergrupper å benytte seg av kollektivtilbudet. Det er som nevnt ovenfor betinget av andre tiltak på fungerer slik at reisekjeden gjøres så tilgjengelig som mulig."* (Oppgradering av holdeplasser, Arendal kommune)

*"Holdeplasstandard på rute M2 er hevet betydelig og det er lagt til rette for bussbruk for både bevegelseshemmede og blinde/ svaksynte (...) Rådet for funksjonshemmede er godt fornøyd med ombyggingen og mener dette vil bidra til økt bussbruk blant funksjonshemmede."* (Utbedring av holdeplasser langs linje M2, Kristiansand kommune)

Selv om manglende kartlegging betyr at vi ikke kan anslå etterspørselseffekten av tiltakene innen tilskuddsordningen, er det liten tvil om at midlene er brukt på tiltak som hever kvaliteten på kollektivsystemet. Det har skjedd en betydelig standardforbedring av en rekke holdeplasser, noe som både har forbedret tilgjengeligheten til selve holdeplassen, og gitt enklere av- og påstigningsforhold. Informasjonstiltakene, som for eksempel taktile kart, bedre skilting mv, har gjort det enklere å orientere seg i kollektivtransportsystemet.

Tidligere studier av trafikantenes verdsetting av tilbudsforbedringer har vist at denne typen tiltak verdsettes av trafikantene, men det er en stor spredning i trafikantenes verdsetting: For noen trafikantgrupper betyr denne typen tiltak mye, mens for andre betyr de "harde" faktorene langt mer, som frekvens, redusert reisetid mv. Et typisk eksempel på dette er verdsetting av lavgulvbusser. I en undersøkelse fra Oslo ga lavgulvbusser liten gjennomsnittlig verdsetting, mens den var den dominerende/viktigste faktor for 12 prosent av trafikantene (Norheim 2003).

Fearnley og Killi (2003) har benyttet spart reisetid som en indikator på trafikantnytt av enklere av- og påstigningsforhold (0,3 sek per passasjer), og med bruk av spart reisetid som indikator er det beregnet at denne typen tiltak er samfunnsøkonomisk lønnsomme (Odeck og Hagen 2008).

Vår gjennomgang av tiltakene som er gjennomført i de to første årene av tilskuddsordningen viser at mange av tiltakene er begrenset til enkeltholdeplasser, som ikke gir vesentlig grad av økt tilgjengelighet når hele reisekjeden sees under ett. Det er først når det satses mer helhetlig på å se hele reisekjeden i sammenheng at det kan forventes at tiltakene gjør det enklere for flere å reise kollektivt.

Det pågår for tiden et prosjekt i regi av Vegdirektoratet som har som formål å finne trafikantenes betalingsvilje for tiltak for universell utforming. I prosjektet er det valgt ut noen case fra tilskuddsordningen som har gjennomført en mer helhetlig satsing. Dette prosjektet vil kunne gi klarere svar på trafikantnytt av denne typen tiltak.

## 5.2 Økt fokus på universell utforming, og bedre samordning av virkemidlene?

### Tilskuddsordningen har satt universell utforming av kollektivsystemet på dagsorden

Gjennom vår kontakt med prosjektansvarlige har vi fått et klart inntrykk av at de som arbeider med tilskuddsordningen føler at de på mange måter er med på et nybrottsarbeid. Noen eksempler på formuleringer i prosjektrapporteringen:

*"Diskusjonen har blant annet gått på: Hva er universell utforming, og hva er ikke? Samarbeidet (...) har imidlertid gitt fruktbar forståelse/ oppklaring rundt temaet." (Karmøy)*

*"(...) har prosjektene fungert som en læringsarena for alle involverte parter." (Kongsvinger)*

Det er mange kommuner som i flere år har gjort en god jobb med å tilrettelegge kollektivtransporten for å sikre tilgjengelighet for trafikanter med nedsatt funksjonsevne. Men tilbakemeldingene fra internettundersøkelsen tyder på at tilskuddsordningen har bidratt til å sette universell utforming av kollektivsystemet på dagsorden på en annen måte enn tidligere. Blant de som har besvart internettundersøkelsen er det nærmest unison enighet om

at det har vært et økt fokus på universell utforming de siste tre årene (27 av 30 personer), og av disse mener 23 personer at det økte fokuset skyldes tilskuddsordningen.

At tilskuddsordningen har gitt et økt fokus på universell utforming er et aspekt som i internettundersøkelsen vektlegges av mange som en positiv side ved tilskuddsordningen:

*"Merkeemd på uu. Gir oss tid/kapasitet til UU-tenking og heilheitsperspektivet i ein travel arbeidsdag."*

*"Fokus på universell utforming. Forståelse for samferdsel for ALLE. Bevisstgjøring av holdninger og tenkemåte. "Starthjelp" for tiltak."*

*"Har satt i gang tankeprosessen rundt universell utforming, slik at dette inngår som en naturlig del ved andre kollektivprosjekter"*

*"Storre forståelse for betydningen av Universell Utforming og at helhet må ivaretas."*

### **Det er blitt igangsatt tiltak som ellers ikke ville blitt prioritert**

Størrelsen på tilskuddsmidlene, kombinert med en relativt lav egenandel, innebærer at satsingen på universell utforming har fått et betydelig løft i mange kommuner. Det er mange kommuner som fremhever muligheten tilskuddsordningen har gitt til å prioritere tiltak som ellers ikke ville blitt prioritert, eller som ville kommet i gang mye senere uten denne ordningen:

*"Gulrot - Det er gjennomført tiltak som ellers ikke hadde vært igangsatt - ihvertfall ikke på mange år."*

*"Kan sette i verk planarbeid vi ikke hadde mulighet til med bare kommunale midler."*

*"Kommunen får utført tiltak de ellers ikke ville prioritert. Politikerne ser at de kan få gjennomført tiltak/prosjekter ved å bidra med en relativt liten andel selv. "*

*"Dette hadde tatt mye lengre tid uten tilskudd. Tilskuddene har vært utslagsgivende for tiltakene."*

På grunn av mange ufullførte prosjekter har vi på nåværende tidspunkt ikke et bilde av hvor mye midler som er utløst lokalt, og om andelen er større enn de "obligatoriske" 25 prosentene. Dette bildet vil nok komme tydeligere frem når flere prosjekter er avsluttet, og når handlingsplanene skal iverksettes.

### **Mer helhetlig satsing?**

Ordningens bidrag til å kunne satse mer helhetlig, er også et aspekt som vektlegges i svarene i internettundersøkelsen:

*"Tilskuddsordningen har gjort det mulig for oss å få til gode, universelle løsninger i et stort prosjekt som uansett ville ha blitt gjennomført. Ordningen har hevet nivået når det gjelder universell utforming."*

*"Vi får gjort noe som kommer alle til gode. Bidrar til å heve kvaliteten på det samlede kollektivtilbudet."*

*"Gir oss mulighet til å vise gode eksempler på enkelte strekninger. Nødvendig mulighet for kommunen til å få utført oppgradering av kollektivtilbudet."*

Ansvarsområdene for driften av og infrastrukturen til kollektivtransporten er i dag organisert slik at både statlige, fylkeskommunale og kommunale rammebetingelser påvirker muligheten for å få et mer tilgjengelig kollektivtransportsystem:

- Staten har ansvar for riksveger, stamveger og holdeplasser langs disse vegene. Også jernbanen er et statlig ansvar.
- Fylkeskommunene har ansvar for fylkesveger med tilhørende holdeplasser, og for drift av kollektivtransport på veg.
- Kommunen har ansvar for kommunale veger og tilhørende holdeplasser.

Universell utforming av kollektivtransportsystemet forutsetter derfor at både statlige, fylkeskommunale og kommunale virkemidler bør sees i sammenheng. Tilskuddsordningen gjelder i dag ikke tiltak som er innenfor et statlig ansvarsområde. Begrunnelsen er at det forutsettes at statlige myndigheter har ressurser til å utforme veg- og jernbanesystemet i tråd med prinsipper om universell utforming uten midler fra tilskuddsordningen. Statens vegvesen har sektoransvar for universell utforming og arbeider for bedre koordinering mellom ulike transportformer og på ulike forvaltningsnivå. Dette er viktig for å sikre et helhetlig perspektiv på hele reisen, fra dør til dør.

Det er imidlertid mange som påpeker at det burde vært mulig å benytte tilskuddsmidler på statlig grunn for å sikre en mer helhetlig satsing på universell utforming av kollektivsystemet:

*"For at hele reisekjeden skal kunne ivaretas, er systemet avhengig av andre (dvs. operatører, vegvesenet o.l.) som ikke kan søke midler gjennom BRA-programmet."*

*"Gjelder ikke riks- og fylkesveger, der kanskje de viktigste holdeplassene er. Når investeringsbudsjettet ikke inneholder noe til dette, etterlater vi store huller."*

Vestviken kollektivtrafikk påpeker dette som et problem med planlegging av tiltak langs en busslinje som omfatter veger som ligger innenfor statlig ansvarsområde: *"Utfordringene i prosjektet er holdeplasser som ligger på riksveier som ikke blir oppgradert, det gjør at det blir noen hull i reisekjeden. Prosjektgruppen har en prioritert liste over holdeplassene som ligger på riksveier som vi må påvirke vegvesenet til å prioritere i forhold til BRA midlene for å få helhet på hele reisekjeden."*

Selv om det ikke nødvendigvis er hensiktsmessig at tilskuddsordningen omfatter statlig ansvarsområde, kan det være at en bedre dialog mellom statlige og kommunale myndigheter vil sikre en bedre samordning av tiltak. Som én formulerer det: *Mulig det burde vært tydeligere hvor staten parallelt gjennomfører tiltak på bane og riksvegnett slik at de kommunale og fylkeskommunale tiltakene i større grad hadde kunnet sees i sammenheng med det. jfr. behov for helhetlige opplegg dersom reisekjeden skal fungere.*

I kriteriene for tildeling av tilskuddsmidler prioriteres tiltak som bygger opp under statlig satsing. Etter vår vurdering er det et riktig grep for å sikre en samordning av virkemidler mellom ulike forvaltningsnivåer.



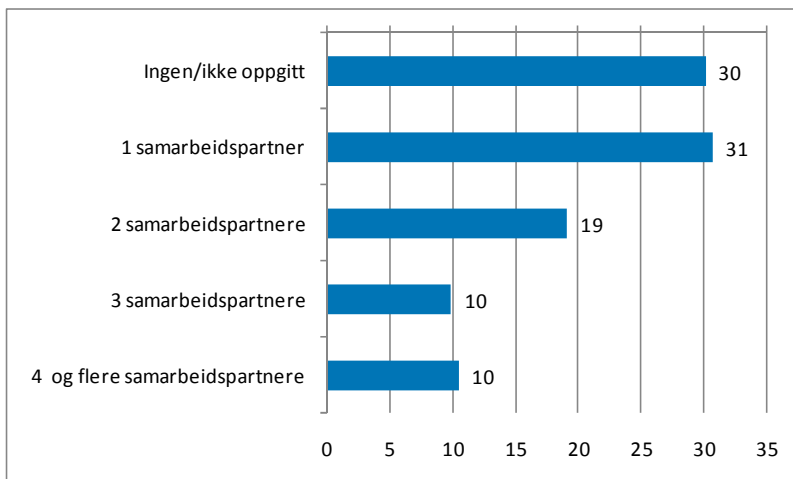


## 6. Lokalt samarbeid om tiltakene innen tilskuddsordningen

### 6.1 Hvilke aktører er involvert i samarbeidet?

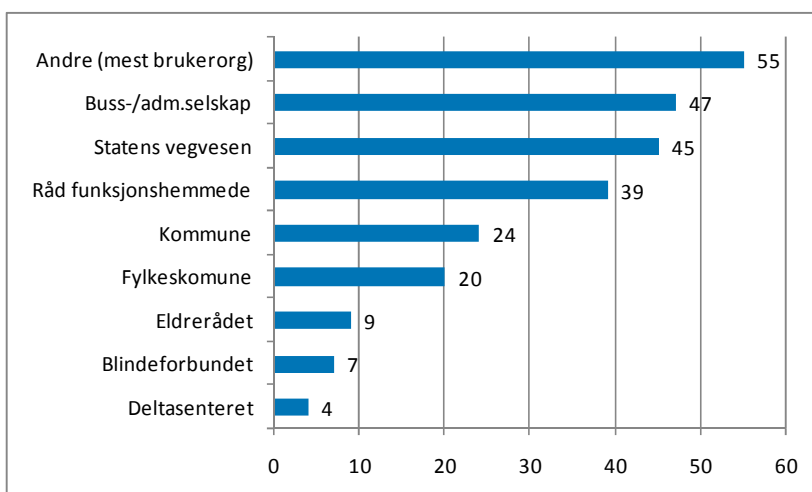
I internettundersøkelsen oppgir 72 prosent (21 personer) at det er etablert en prosjektgruppe som har fulgt tiltakene som er finansiert med tilskuddsmidler.

70 prosent av prosjektene som er rapportert har involvert en eller flere samarbeidspartnere. Over halvparten av disse igjen involverer flere enn én annen samarbeidspartner.



Figur 6.1: Prosentfordeling av antall samarbeidende parter som er involvert i arbeidet med tiltak innen tilskuddsordningen. Prosent. Kilde: Prosjektrapporteringene. Antall rapporteringer: 157.

Det er en rekke aktører som er involvert i samarbeidet om tiltakene. Det er flest som oppgir at de samarbeider med busselskap/administrasjonsselskap, tett etterfulgt av Statens vegvesen og rådet for funksjonshemmede. Det er også mange som oppgir at de samarbeider med kommuner og fylkeskommuner. Kategorien "andre" kommer høyt opp, i hovedsak er dette andre brukerorganisasjoner og Jernbaneverket.



Figur 6.2: Hvilke aktører det samarbeides med i prosjektene, 2006 og 2007. Antall svar: 250, fordelt på 121 rapporteringer.

## 6.2 Hvordan har samarbeidet mellom etater og med brukerorganisasjoner fungert?

I rapporteringsskjemaet er en bedt om å kommentere hvordan samarbeidet med andre aktører om tiltakene har forløpt: <Har prosjektets fremdrift gått som planlagt? Hvordan har samarbeidet med andre aktører fungert? Beskriv eventuelle organisatoriske hindringer eller utfordringer knyttet til gjennomføringen av prosjektet.> De fleste som kommenterer dette, fremhever at samarbeidet har fungert godt, og at det har vært en enighet om prioritering av tiltakene:

*"Alle deltagerne har deltatt aktivt og løsningsorientert. Dette har ført til gjennomtenkte løsninger."* (Planlegging av kollektivknutepunkter Vestre Toten)

*"Samarbeidet har fungert veldig bra, alle aktørene er interessert og syntes prosjektet er spennende."* (Videre planlegging av tiltak langs linje 10, Vestviken kollektivtrafikk)

*"Oppgradering av holdeplassen er foretatt innenfor et samarbeid der alle kommuner i Buskerud der linje 10 kjører, samt Nettbuss, Statens vegvesen, funksjonsbemedes organisasjon og Vestviken kollektivtrafikk er med. Prosessen startet tidlig, handlingsplan er laget og det har vært god prosess for drøfte og bestemme hvorledes denne bussruta og holdeplassene burde oppgraderes for å oppnå universell utforming. Drammen kommune har også et godt samarbeid med entreprenøren som utfører anlegget."* (Oppgradering av holdeplasser i Drammen)

*"Prosjektet har hatt en god organisering gjennom Fylkeskommunen, med deltakere fra HC organisasjoner, vegvesen og Gjøvik Kommune."* (Tilgjengelighetstiltak v/ holdeplasser , Lillehammer)

*"Prosessen og gjennomføringen har vært relativt grei, og samarbeid med grunneiere har vært uproblematisk."* (Innstigningshøyder, ledelinjer og varslingsfelt, Haugesund)

I internettundersøkelsen er det flere som vektlegger tilskuddsordningens bidrag til samarbeid på tvers av organisasjoner og etater som en positiv side ved denne ordningen:

*"Moglegheiter for samarbeid på tvers, brukarmedverknad osv. som vert mogleggjort ved prosjektsøknader."*

*"Knytte kontakter på tvers av etater/brukergrupper. Dei som har søkt/fått midler har vore flinke til å ha møter undervegs i prosessen slik at dei ulike interessene har blitt godt ivaretatt og dermed fått en helbetlig tenkning i prosessen."*

*"UU-arbeidet har kommet i gang i de etatene som har deltatt. Opparbeidet kompetanse og samarbeid på tvers av etatsgrenser. Bedret dialog med brukerorganisasjoner."*

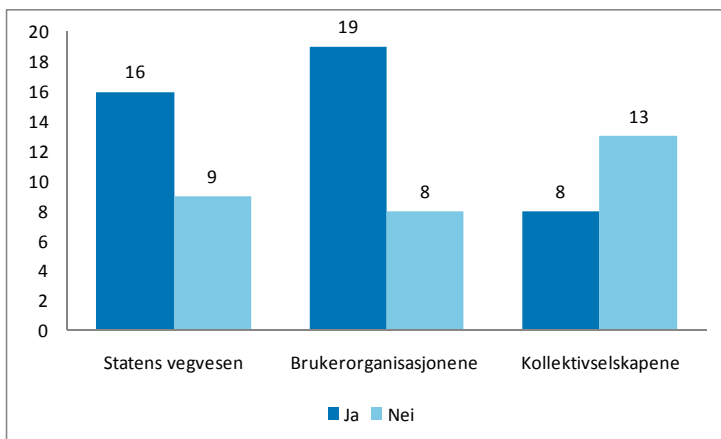
I den grad det meldes om utfordringer knyttet til samarbeidet, går dette på at det å involvere flere aktører innebærer at prosessen blir forsinket:

*"Det har til tider vært utfordrende å samarbeide med kommunen, da ansvarlig for prosjektering / utbygging (Statens vegvesen) hele tiden er avhengig av andre (kommunen) for å ta avgjørelser og erverve grunn med mer. Dette forsøker vi å forbedre ved at kommunene blir med på prosjekteringsmøter."* (Oppgradering av holdeplasser, sikre universell utforming gjennom planlegging og utbedring av infrastruktur, Bamble kommune)

I et rapporteringsskjema som er offentlig kan det være at de mer problematiske sidene ved samarbeidet ikke kommer frem fordi man ikke ønsker å offentliggjøre eventuelle konflikter eller uenigheter. I internettundersøkelsen ønsket vi derfor å gå mer i dybden av hvordan samarbeidet har fungert. Vi stilte spørsmål om tilskuddsordningen har ført til en annen type

samarbeid mellom ulike aktører, og i så fall på hvilken måte. Vi har også stilt spørsmål om det har oppstått konflikter eller uenighet mellom samarbeidende parter.

Svarene viser at et flertall mener ordningen har ført til en annen type samarbeid med Statens vegvesen og brukerorganisasjonene, mens det er et mindretall som mener det samme om kollektivselskapene. Kommentarene tyder på at det i første rekke har sammenheng med at samarbeidet med kollektivselskapene allerede er godt etablert, og at samarbeidet er videreført på samme nivå gjennom tilskuddsordningen. En typisk uttalelse her er: *"Egentlig ikke. Vi har i mange sammenhenger tett samarbeid med busselskap."*



Figur 6.3: Svarfordeling på spørsmålet "Har tilskuddsordningen medført en annen type samarbeid mellom kommuner/fylkeskommuner og hhv Statens Vegvesen, brukerorganisasjoner og kollektivselskap enn tidligere?" Internettundersøkelse blant aktører som er involvert i arbeidet med tilskuddsordningen. Åpent spørsmål som er kategorisert i etterkant. Antall svar.

### Samarbeid med Statens vegvesen

Alle som mener at samarbeidet med Statens vegvesen er endret, mener at det er endret i positiv retning. Nedenfor gir vi noen eksempler på svarene i undersøkelsen.

*"Ja vi har fått en flott dialog med Statens vegvesen, vi har nå møte 1 gang pr mnd. Kjempeflott."*

*"Ja, man har lært av hverandres forsøk og feil. Har bygget videre på allerede etablert samarbeid."*

*"Ja, ut fra mitt ståsted. Mer tverrsektoriell og dermed helhetlig tenking."*

*"Tilskuddsordningen har medført samarbeid om Universell Utforming mellom fylkeskommunen, kommuner og Statens vegvesen. Samarbeidsmøter og telefoner rundt prosjektene, aktuelle oppgaver og status/framdrift. Felles befaringer på gjennomførte tiltak gir økt felles læring."*

De som svarer at samarbeidet ikke er endret, nevner at et allerede godt samarbeid er videreført, for eksempel:

*"Egentlig ikke. Vi i mange sammenhenger tett samarbeid med fylke og vegvesen."*

*"Nei - Her i vårt fylke har vi et nært samarbeid med dei som har ansvaret for kollektivtransport og BRA-midlar i Statens vegvesen."*

*"Vi har gjennom flere år hatt et godt samarbeid med kommuner og SVV om utvikling av kollektivtilbudet i fylket. Dette gjelder også kravet til fysiske tilrettelegging av infrastrukturen."*

## Samarbeid med brukerorganisasjonene

Som vist i figur 6.2 har brukerorganisasjonene, for eksempel eldreråd, råd for funksjonshemmede og Norges Blindforbund, naturlig nok vært en samarbeidspartner i mange av prosjektene. I internettundersøkelsen stilte vi spørsmål om tilskuddsordningen har medført en annen type samarbeid med brukerorganisasjonene, og på hvilken måte. De fleste som svarer fremhever at samarbeidet med brukerorganisasjonene er styrket som følge av tilskuddsordningen:

*"Brukerorganisasjonene har blitt dratt mere inn for å komme med sine erfaringer og meninger. Dette har vært positivt."*

*"Brukerorganisasjoner er trukket inn i arbeid med prosjektene - i kompetanseutviklingsprosjektene/ sjåførkurs deltar de med orienteringer, i holdeplassprosjektene har de deltatt i utforming av "malen" som nyttes og i evaluering/ synfaring mm."*

*"Godt samarbeid har ført til "kortere" veier mellom ansvarlig personell i de forskjellige etater og organisasjoner. Gode menneskelige relasjoner."*

*"Tettere samarbeid. Nettverksbygging. Knytter kontakter som bruker på andre arenaer. Kompetanseutvikling (begge veier!) Vi har lært mye av hverandre!"*

Men ikke alle har fått til et tilfredsstillende samarbeid med brukerorganisasjonene.

*"Vi ønsket det i utgangspunktet, men har hatt litt problemer med å gjennomføre det. Dette vil vi gjøre noe med. Spesielt i forhold til kommunalt råd. Vi er pilotkommune for satsingen universell utforming og jobber en del med formalisering av samarbeid (form og innhold)."*

I rapporteringene nevner én kommune, Eigersund, at det har vært uenighet mellom brukerorganisasjoner om tiltakenes utforming. Brukerne er ikke én homogen gruppe, og det er ingen selvfølge at brukerorganisasjonene har samme behov. Et eksempel kan være ledelinjer, som er til hjelp for synshemmede, men som kan være en ny fysisk hindring for rullestolbrukere. Ulike behov kan i noen tilfeller være grunnlag for uenighet om virkemidler og prioritering av tiltak, noe rapporteringen i Eigersund er et eksempel på:

*"I planprosessen har det dessverre oppstått uenighet i prosjektgruppa. Råd for funksjonshemmede Eigersund ønsker en mer omfattende løsning og mener at planen ikke i tilstrekkelig grad tilgodeser funksjonshemmedes behov. Representant for Norsk Blindforbund oppnevnt av Fylkesrådet for funksjonshemmede mener at planen er en forbedring av dagens situasjon og støtter den. Flertallet i prosjektgruppa mener at planen ikke er optimal, men et første skritt i riktig retning, og at planen viser tiltak som er realistisk å få til på nåværende tidspunkt."*

### 6.3 Få konflikter mellom samarbeidspartnerne

I internettundersøkelsen ble det stilt spørsmål om det har vært uenigheter eller konflikter mellom samarbeidende parter. Omtrent halvparten av de som besvarer dette spørsmålet (11 av 22) svarer at det har vært uenigheter og diskusjon, men det er ingen som nevner at det har vært mer grunnleggende konflikter. I seks av tilfellene har uenigheten dreid seg om ulike syn på detaljutføring og arealbruk, mens fem er knyttet til at partene har hatt ulike forventninger til innsats i og resultater av arbeidet:

*"Noen uenigheter har det vært. Organisasjonene er kjempeengasjerte og sier at dette skal vi fikse, men når det kommer til stykket ønsker de ikke å delta. Blant annet på sjåfør opplæring hvor det er kjempeviktig at brukere forteller om sine erfaringer."*

*"Kom vel ikke så langt som til uenighet, men den tidligere private samarbeidsparten (grunneieren) hadde nok for liten vilje til å bidra og for store forventninger til det offentliges vilje og mulighet til å gå inn med tiltaksmidler. Ny grunneier opptrer innledningsvis mer realistisk i så måte."*

Det er ett svar som har en interessant refleksjon rundt årsaken til at det kan være uenigheter eller konflikter når ulike organisasjonskulturer møtes:

*"Andre off etatar som eg har kontakta har eg ikkje opplevd konflikter. Over i brukarorg er det klart at kulturen og dei organisatoriske ulikskapane kjem fram. Brukarorganisasjonen har ein "kampkultur", transportørane har ein "konkurranseskultur", og vi som offentlege verksemdar har kanskje ein "systemkultur?"*

Men vedkommende mener likevel at det først og fremst er personkjemien som avgjør om konflikten oppstår:

*"Eg meiner også at der vi opplever konflikter, har dette ofte med personane å gjere. Spesielt når du jobbar prosjektretta/målretta vel - i alle høve gjer eg det - vi dei personane som vi meiner er målretta og som har kompetanse på eit anna (tilstøytande)felt som har/kan ha betydning for om prosjektet vert vellukka og har framdrift eller ikkje. Ein må for all del ikkje velje dei som er lik seg sjølv og har tilsvarende kompetanse, men denne fella er fort å gå i."*



## 7. Skisse til nivåinndelt evaluering/kartlegging av tiltakenes effekt

Vi har tidligere i rapporten vist til at det ikke er foretatt evaluering av trafikantenes respons på tiltakene som er gjennomført. Dette skyldes tildels at tiltakene er begrensede, og at det er vanskelig å isolere betydningen av tiltaket. Mange av tiltakene er forsinket, og det planlegges i henhold til rapporteringen en eller annen for kartlegging på et senere tidspunkt. Effekten av planleggingstiltakene vil uansett ikke kunne evalueres før etter at tiltakene er iverksatt. Men manglende kartlegging av effekten skyldes også at det er få som har erfaring med å evaluere denne typen tiltak lokalt. I tilskuddsordningen stilles det heller ikke krav til noen form for evaluering, i motsetning til Samferdselsdepartementets tidligere insentivordninger for satsing på kollektivtransport (Forsøksordningen og Tiltakspakkene for kollektivtransport).<sup>3</sup>

### 7.1 Hvorfor evaluere?

Uten evaluering er det ikke mulig å si noe om de anvendte ressursene er brukt på en fornuftig måte, eller om tiltaket/tiltakene har bidratt til å påvirke utviklingen i ønsket retning.

Evaluering er også et viktig redskap for å kunne lære av hverandre, og for å kunne sammenligne resultatene med andre steder som har gjennomført lignende tiltak. Derfor er det viktig at kartleggingene/evalueringene som gjennomføres er noenlunde identiske, slik at det er mulig å sammenligne på tvers av kommuner. Samtidig er det store forskjeller mellom tiltakene som er gjennomført innen tilskuddsordningen, spesielt når det gjelder tiltakenes omfang. Dersom det igangsettes mindre tiltak, som oppsetting av skilt eller etablering av lehus på en holdeplass, er det ikke hensiktsmessig å gjennomføre et omfattende og kostbart evalueringsopplegg. Det viktigste er at kartleggingen/evalueringen danner et godt grunnlag for kunnskap om hvilke justeringer det er behov for, at resultatene faktisk brukes i videreutviklingen av prosjektene, og at den kan være til nytte for andre som gjennomfører lignende tiltak.

### 7.2 Planlegging i forkant gir et godt grunnlag for evaluering

Det er viktig å starte planleggingen av kartleggingen/evalueringen før tiltak settes i verk. Hvis ikke, kan effektene være vanskelige å måle. Mye verdifull informasjon går tapt dersom man ikke sikrer seg de dataene man trenger fra førsituasjonen.

Ulike undersøkelser gir svar på ulike spørsmål, og måler ulike effekter. Derfor er det viktig først å klargjøre følgende spørsmål:

- Hva ønsker vi å oppnå med tiltakene?
- Hvem er målgruppen?
- Hvilke områder blir berørt av tiltakene?
- Hva vil dere først og fremst ha svar på i kartleggingen/evalueringen?

---

<sup>3</sup> Innenfor dette prosjektet beskriver vi ikke evalueringsoppleggene i detalj. Det er tidligere utarbeidet en evalueringsveileder i forbindelse med tiltakspakkene for kollektivtransport som er relevant dersom en ønsker å vite mer om metodikk, fremgangsmåte osv (Renolen 1998).

Like viktig er det selvsagt å følge opp med etter-undersøkelser for å måle effekten av tiltaket/tiltakene.

I rapporteringsskjemaene er det mange som nevner at det er et mål med tiltakene å få flere til å reise kollektivt. For alle tiltak som har som målsetting å øke passasjertallet, vil passasjerstatistikk og eventuelle holdeplass-tellinger være en selvsagt del av evalueringen. Men denne statistikken gir ikke et bilde av hvordan tiltakene har påvirket passasjerutviklingen, isolert sett. Ytre rammebetingelser, som for eksempel endringer i biltilgang og bensinpriser, andre forbedringer av kollektivtilbudet, takstnivå, osv er med på å påvirke passasjerutviklingen. Dermed er det nødvendig å gjennomføre andre typer undersøkelser for å identifisere den isolerte betydningen av tiltakene som er iverksatt. Samtidig er de fleste tiltakene innenfor tilskuddsordningen såpass små og begrensende at det er lite hensiktsmessig at alle følger et omfattende evalueringssopplegg. Det er imidlertid mulig å tenke seg at det stilles krav til kartlegging/evaluering på et gitt nivå, avhengig av hva slags type tiltak som er gitt tilskuddsmidler, hvilken målgruppe tiltaket har, og hvor omfattende det er. Vi vil i det følgende kort skissere ulike evaluering-/vurderingssopplegg som tar hensyn til tiltakenes ulike karakter.

### 7.3 Informasjon i rapporteringsskjema

Den enkleste formen for vurdering av tiltakenes effekt vil være informasjonen som fremkommer i rapporteringen. Tiltak som kun evalueres på dette nivået vil være små enkelttiltak, eller ”punkt-tiltak”. Et eksempel på et ”punkt-tiltak” innenfor tilskuddsordningen er oppsetting av ordinære skilt ved en rekke t-banestasjoner i Oslo. Et annet eksempel er opprusting av enkeltholdeplasser.

Selv erfaringen med de små enkelttiltakene som ikke evalueres vil kunne gi en læringseffekt for andre gjennom informasjonen som fremkommer i rapporteringsskjemaene, for eksempel når det gjelder:

- Kostnader knyttet til tiltaket
- Spesielle utfordringer med gjennomføring underveis
- Hvilke aktører som var involvert

En del av enkelttiltakene som hittil er gjennomført innen tilskuddsordningen er av en slik karakter at det er nødvendig å tenke kreativt på hvordan effekten kan kartlegges på en enkel måte. Vi vil kort liste opp noen eksempler på enkle indikatorer som kan brukes når småtiltak vurderes:

Type tiltak	Indikator
Forbedret vintervedlikehold:	Antall klager på vedlikehold
Bedre kjøremateriell, for eksempel bredere dører:	Registrering av forsinkelser
Sjåførkurs	Tilbakemeldinger på sjåførene fra kundene

Vi vil imidlertid understreke at disse indikatorene må fortolkes med varsomhet fordi det er mange ”ytre” faktorer som kan påvirke for eksempel grad av vedlikehold, forsinkelser og klager på sjåførene.



## 7.4 Evaluering av tiltak rettet mot enkelte trafikantgrupper:

### Målrettet rekruttering

Målgruppen for mange av tiltakene som er gjennomført er personer med nedsatt funksjonsevne, for eksempel blinde og svaksynte, eller rullestolbrukere. Disse utgjør en marginal del av dagens trafikanter, og er vanskelig å nå gjennom passasjerundersøkelser.

For å vurdere tiltakenes effekt for disse gruppene er det nødvendig med en rekruttering som er mer direkte rettet mot målgruppen. En slik rekruttering kan enten skje ved å kontakte det kommunale rådet for funksjonshemmede, blindeforbundet el, eller det kan trekkes et tilfeldig utvalg fra et relevant register.<sup>4</sup> Det sistnevnte er mer arbeidskrevende, men sikrer samtidig en annen representativitet enn rekruttering via en organisasjon.

### Personlige intervjuer eller følgestudier

Én metode for å kartlegge målgruppens respons på tiltaket er å gjennomføre intervjuer. En vil da kunne gå mer i dybden av de ulike hindringene i kollektivsystemet, og om tiltakene har bidratt til at det har blitt mer aktuelt å bruke kollektivtransport. Intervjuene kan enten foregå per telefon, eller være "ansikt til ansikt"-intervjuer. Det førstnevnte gjør det mulig å nå flere til en lavere pris. "Ansikt til ansikt"-intervjuer gir imidlertid en mer personlig kontakt – og ofte en bedre dynamikk - mellom intervjuer og den intervjuede. Telefonintervjuer er dessuten problematisk for grupper med nedsatt hørsel eller taleevne.

Følgestudier kan være en interessant fremgangsmåte for konkret å kartlegge i hvilken grad en har lyktes med å gjøre kollektivsystemet mer tilgjengelig. En slik fremgangsmåte kan for eksempel innebære å følge en persons kollektivreise en tilfeldig valgt dag: For å sikre at alle elementer av reisen kartlegges, kan en på forhånd utarbeide en sjekklister (f.eks: hvor enkelt er det å orientere seg? Er betalingssystemene tilgjengelige? Er det fysiske hindringer i inngangspartiet til stasjonen som gjør det vanskelig å komme inn? osv) En vil da kunne kartlegge hvilke barrierer personer med nedsatt funksjonsevne møter i kollektivsystemet, og i hvilken grad tiltaket er med å gjøre reisen enklere. For å kartlegge om tiltaket innebærer forbedringer, bør samme følgereise gjennomføres både før og etter at tiltak er iverksatt.

## 7.5 Større prosjekter som omfatter flere trafikantgrupper

For prosjekter i et område eller langs en strekning som kan forventes å ha en mer merkbar effekt for flere trafikanter, vil det være aktuelt å gjennomføre målrettede undersøkelser, eller reisevane-/panelundersøkelser i befolkningen.

Passasjerundersøkelse gjennomføres ved utdeling av spørreskjema til kollektivtrafikanter før og etter at tiltak er gjennomført. Undersøkelsen gir først og fremst svar på hvordan trafikantene vurderer tiltakene som er gjennomført, hvem brukerne av tilbudet er og hvilke andre reisemuligheter de har, og hvordan tiltakene virker enkeltvis og sammen.

*RVU/panelundersøkelser* er før-/etterundersøkelser blant et tilfeldig utvalg av befolkningen - både brukere og ikke-brukere av kollektivtilbudet. Undersøkelsen gir først og fremst en oversikt over befolkningens reisevaner, i hvilken grad de har mulighet til å reise på ulike måter og hva som virker inn på deres transportmiddelvalg. Begrepet panel kommer av at man

---

<sup>4</sup> Det er mulig at NAV har et register som det kan trekkes et utvalg fra, men vi har ikke sjekket om dette er mulig i praksis.

benytter det samme utvalget personer i både før- og etterundersøkelsen. Dataene kan gi isolerte effekter av de endringene i reisevaner som skyldes endringer i rammebetingelsene (førerkortandel, biltilgang, forhold rundt arbeidsreisen, husholdsstørrelse mv.) og effekter av endringene i tilgjengelighet til kollektivtransporten.

Tiltakene som gjennomføres innen tilskuddsordningen er av en slik karakter at passasjerundersøkelser vil være å foretrekke. Brukerundersøkelsen er målrettet mot kollektivtrafikanter, og gir grunnlag for langt mer detaljerte analyser om de enkelte tiltakene, og variasjoner mellom ulike brukergrupper. De fleste tiltakene innen tilskuddsordningen omfatter bare et begrenset område., noe som vil gjøre det vanskelig å rekruttere et tilstrekkelig stort utvalg dersom en ikke rekrutterer direkte i kollektivsystemet. Selve gjennomføringen av RVUer er også mer ressurskrevende enn passasjerundersøkelser.

Det kan være mulig å se for seg at kommuner som over flere år har satset helhetlig på universell utforming av kollektivsystemet kan måle om befolkningens holdninger og reisevaner er endret som følge av denne satsingen. Men passasjerundersøkelsene er mer egnet for å måle de mer konkrete, kortsiktige effektene.

### **Eksempel: passasjerundersøkelse**

Et mulig evalueringssopplegg for mer omfattende prosjekter kan være passasjerundersøkelser før og etter gjennomføring av tiltak. For å få en mest mulig reell vurdering av tiltakenes effekt er det viktig å unngå at trafikantene i for stor grad "ledes" til å vurdere tiltaket som er gjennomført. Derfor bør spørsmålsstillingen være så generell som mulig. En gjennomføring av undersøkelser både før og etter tiltak, vil gi mulighet til å måle endringer i tilfredshet med ulike sider av tilbudet uten at trafikantene spores direkte inn på en vurdering av de konkrete endringene. Nedenfor beskriver vi et tenkt opplegg for evaluering med passasjerundersøkelser i for- og etterkant av tiltak.

I Storby planlegges gjennomføring av holdeplasztiltak langs en busslinje. Holdeplassene skal oppgraderes til uu-standard, med ledelinjer og kanthøyder som er tilpasset bussenes på- og avstigningstrinn. Forbedringene gjelder ca 70 prosent av holdeplassene langs linjen.

I forkant av undersøkelsen gjennomføres det en undersøkelse blant alle passasjerer på busslinjen en tilfeldig valgt dag. Undersøkelsen omfatter dermed også en kontrollgruppe som reiser fra holdeplasser som ikke er forbedret (de resterende 30 prosent av holdeplassene). Dette gir en mulighet til å kartlegge om de som reiser fra en oppgradert holdeplass har en større endring i tilfredshet med holdeplasstandarden enn de som reiser fra andre holdeplasser.

Rekruttering skjer ved at en skoleklasse leies inn for å dele ut og samle inn skjema på bussene noen timer på morgenen. Spørsmålene i skjemaet dreier seg ikke bare om selve holdeplasstandarden, men også om ulike sider av tilbudet.

*Vi vil nå be deg om vurdere ulike sider av tilbudet. På en skala fra 1 til 9: Angi hvor tilfreds du er med*

- *Holdeplasstandarden*
- *Antall avganger*
- *Informasjonen på holdeplassen*
- *Osv*

I tillegg til spørsmål om ulike sider av tilbudet blir det også stilt spørsmål om selve reisen, og om kjennetegn ved den som reiser (respondenten): Start- og stoppsted, formål, reisefrekvens med kollektivtransport, biltilgang og alternative reisemåter på reisen. Disse spørsmålene vil

gjøre oss i stand til å kontrollere for i hvilken grad bruken av tilbudet og kjennetegn ved respondentene, påvirker tilfredsheten.

Etter iverksetting av tiltak gjennomføres en tilsvarende undersøkelse på samme linje, og med samme rekrutteringsmåte.

Analyser av før- og etterundersøkelsen vil blant annet kunne gi svar på:

- Er trafikantene som reiste fra holdeplasser som er oppgradert mer fornøyd med holdeplasstandarden i etter- enn i førsituasjonen?
- Har det skjedd endringer i de øvrige passasjerenes opplevelse av holdeplasstandarden, og i så fall på hvilken måte?
- Hvordan har tilfredsheten med andre sider av tilbudet endret seg? Er det en generell økt tilfredshet med tilbudet, eller skiller tilfredsheten med holdeplasstandarden seg spesielt ut?
- Påvirker ulike kjennetegn ved reisen (formål osv) tilfredshet med ulike sider av tilbudet (og spesielt tilfredshet med holdeplasstandarden?)



## 8. Erfaringsdatabasen [www.bra-tiltak.no](http://www.bra-tiltak.no)

### 8.1 Beskrivelse av databasen

Alle rapporterte prosjekter legges inn i en allment tilgjengelig database. Dermed vil erfaringer som er gjort rundt om i landet kunne være til hjelp for søkere i planleggingsfasen av prosjekter. I tillegg vil Vegdirektoratet og andre bevilgende myndigheter ha enkel tilgang til informasjon om status og framdrift for de ulike prosjektene de har støttet. Andre interesserte vil også kunne lese prosjektrapportene om de ønsker.

#### Databasens utforming og funksjon i dag

Søkermenyen i databasen er enkel og intuitiv. Prosjektene kan kategoriseres etter fem forskjellige egenskaper:

- Type tiltak
- Sted (kommune, fylkeskommune)
- Område/lokalisering av tiltaket
- Målgruppe for tiltaket
- Økonomisk ramme for tiltaket

Ved å velge en av disse kategoriene vil en varierende mengde underkategorier vises på skjermen (de ulike typene av tiltak, de ulike kommune/fylkeskommuner som har rapportert prosjekter osv). Ved å klikke på en av disse, vil man få en oversikt over alle rapporterte tiltak som faller innunder kategorien man har valgt. Ved å klikke på en av prosjektitlene vil hele rapporten vises i en egen kolonne på skjermen.

Det er lagt inn et søkefelt i søkemenyen som vil gjøre det mulig med fritekstsøk. Når man bruker denne, vil databasen presentere en liste over alle prosjektene som inneholder det eller de ord man søker på.

#### Innlogging

Man gis muligheten til å logge på som enten administrator eller som bruker/søker. I tillegg er det en påloggingsmulighet for innsyn, som gir alle anledning til å lese informasjonen som ligger her.

Ved å logge inn som administrator kan man i dag redigere skjemaene i databasen. Foreløpig gis ikke denne muligheten for bruker/søker, men tanken er det skal utstedes unike brukernavn og passord for alle søknadene, slik at de som er ansvarlige for rapportering av prosjektene kan gjøre dette direkte i databasen. Slik kan man unngå den relativt tidkrevende prosessen det er å overføre informasjon fra rapporteringsskjemaer i ulike formater.

### 8.2 Videreutvikling av databasen

Databasen er ment å forenkle informasjonsstrømmen mellom ulike aktører innen tilskuddsordningen, og gjøre opparbeidet kunnskap tilgjengelig for alle interesserte.

Hensikten med erfaringsdatabasen er at brukerne selv skal fylle ut informasjonen rett i det nett-baserte skjemaet. Brukeren har unik adgang til dette skjema. Når brukeren har rapportert, meldes dette til databasens administrator, som ved å godkjenne rapporten

samtidig publiserer den i databasen. Inntil dette er dokumentet ikke tilgjengelig for andre enn bruker (og administrator).

### **Kostnader**

Flere etterspør mer detaljert informasjon om ulike kostnadsaspekter ved prosjektene. Spesielt er det interessant med mer kjennskap til langsiktige kostnader ved prosjektene. Vil nyoppført infrastruktur være mer sårbar på sikt, kreve dyrere vedlikehold eller stadig måtte skiftes ut?

### **Refleksjon**

”Hva ville vi gjort annerledes hvis vi kunne begynne på nytt?” En slik refleksjon og spesifisering av hvilke feller tidligere søkere har gått i, vil kunne gi viktig veiledning til nye søkere.

### **Leverandører**

Allerede i rapportfasen har noen søkere pekt på hvor mye tid som har gått med til å finne leverandører av produkter til universell utforming. De ønsker seg en database hvor man kunne få kjennskap til hvilke produsenter/ leverandører andre kommuner har benyttet seg av.

I tillegg til forslagene til utvidelse som er gjengitt her, har flere brukere pekt på viktigheten av tilgang til statistikk og visuell informasjon fra prosjektene. Dette er elementer som det i dag er mulig å legge inn i basen, men statistikk og undersøkelser fra prosjektene er så og si fraværende, og langt de færreste legger bilder av før- og ettersituasjonen med i rapporteringen.

Databasen er tenkt å ha en forside med linker til aktuell ekstern informasjon om universell utforming og relaterte temaer. Her bør man finne informasjon om søknadsprosessen, hvem som kan søke og hvilke krav som settes til søknaden.

### **Vil web-basert rapportering skape problemer for de rapporteringsansvarlige?**

Fra en av BRA-programmets store byer ble denne problemstillingen luftet. Kontaktperson og rapporteringsansvarlig sendte tidligere bare skjemaene videre til de som holdt oppsyn med de enkelte prosjekter, som siden returnerte disse til rapporteringsansvarlig. En slik framgangsmåte for rapportering vil muligens bli vanskeliggjort ved at skjemaene kun finnes på nett. Imidlertid er det Urbanet Analyses oppfatning at denne utfordringen ikke er uoverkommelig, og at det blir den enkelte søkers ansvar å løse dette. Distribusjon av innloggingsinformasjon er jo hovedsakelig et spørsmål den enkelte søker må vurdere.

## Referanser

Renolen, Heidi 1998

*Kollektivtransport. Praktisk evalueringsveileder for tiltakspakker i byer.* TØI rapport 388/1998.

Norheim, Bård 2003

”Stated Preference Surveys: Do we have Confidence Tests of the Results?” Artikkel publisert i Stopher and Jones (ed) (2003): *Transport Survey Quality and Innovation* (pp347-375), Pergamon forlag.

Fearnley, Nils og Marit Killi 2006

*Veileder: Virkningsberegning av enklere kollektivtransporttiltak.* TØI rapport 857/2006.

Odeck, James og Trine Hagen 2008

Universell utforming er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Artikkel publisert på <http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Universell+utforming>

Samferdselsdepartementet 2006

*Handlingsplan for tilgjengelighetsprogrammet BR-A 2006 – 2009. Bedre infrastruktur, Rullende materiell, Aktiv logistikkforbedring.* Kan lastes ned på [http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/rapporter\\_planer/rapporter/2006/](http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/rapporter_planer/rapporter/2006/)

## Andre dokumenter

Rapporteringskjemaer fra prosjektene som er bevilget midler fra tilskuddsordningen i 2006 og 2007.





## Vedlegg 1: Rapporteringsskjema



### Statens vegvesen

## Tilskuddsordning universell utforming og tilgjengelighetstiltak RAPPORTERINGSSKJEMA

### Kort navn på prosjekt

Saksnummer:		
ProsjektID		
Søker		
Navn:		
Adresse:		
Postnummer:		
Kontaktperson		
Navn:	Tlf.	
E-post:	Mobil	
År:		
Fylke		
Kommune		
Samarbeidspartnere: <a href="#">kontaktperson</a> , <a href="#">email-adresse</a> , <a href="#">tlf.</a>		
Finansiering (1000 kr)		
Egen finansiering	Tilskudd	Sum hele tiltaket
	480	

#### Type tiltak. Sett flere kryss hvis flere kategorier passer.

- |                          |   |
|--------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> | Infrastruktur (Is): Oppgradering av knutepunkt ved jernbanestasjon                |
| <input type="checkbox"/> | Is: Oppgradering av knutepunkt langs fylkes- eller kommunal veg                   |
| <input type="checkbox"/> | Is: Oppgradering av holdeplass langs fylkes- eller kommunal veg (f.eks busslomme) |
| <input type="checkbox"/> | Is: Bedre tilgjengelighet til holdeplass ved jernbanestasjon                      |
| <input type="checkbox"/> | Is: Bedre tilgjengelighet til holdeplass langs fylkes- eller kommunal veg         |
| <input type="checkbox"/> | Is: Bedre tilgjengelighet til kollektivtilbudet langs en strekning                |
| <input type="checkbox"/> | Is: Bedre tilgjengelighet til kollektivtilbudet i en sone                         |
| <input type="checkbox"/> | Planlegging: helhetlig plan   |
| <input type="checkbox"/> | Planlegging: av knutepunkt  |
| <input type="checkbox"/> | Planlegging av holdeplass(er)   |
| <input type="checkbox"/> | Planlegging av Prototyper   |
| <input type="checkbox"/> | Informasjon: I kjøretøyet   |
| <input type="checkbox"/> | Informasjon på holdeplassen   |
| <input type="checkbox"/> | Informasjon for planlegging av reisen   |
| <input type="checkbox"/> | Informasjon generelt  |
| <input type="checkbox"/> | Kjøremateriell: Buss  |
| <input type="checkbox"/> | Kjøremateriell: Trikk   |
| <input type="checkbox"/> | Kjøremateriell: T-bane  |
| <input type="checkbox"/> | Kjøremateriell: Taxi- Maxitaxi  |
| <input type="checkbox"/> | Kjøremateriell: Vedlikeholdsmaskiner  |
| <input type="checkbox"/> | Vedlikehold: Vinter   |
| <input type="checkbox"/> | Vedlikehold: Sommer   |
| <input type="checkbox"/> | Annet, spesifiser:  |

<b>Enkelttiltak eller del av flere tiltak</b>		
<input type="checkbox"/>	Enkelttiltak	
<input type="checkbox"/>	Del av flere tiltak/del av større prosjekt	
<b>Er tiltakene begrenset til en enkeltstrekning, eller gjelder tiltaket et område?</b>		
<input type="checkbox"/>	Langs strekning (for eksempel busslinje el. en vegstrekning)	
<input type="checkbox"/>	På knutepunkt	
<input type="checkbox"/>	Innenfor et avgrenset område/sone (for eksempel bydel, del av sentrum, boområde)	
<input type="checkbox"/>	I sentrum	
<input type="checkbox"/>	I kommunen for øvrig	
<input type="checkbox"/>	I fylket/flere kommuner (Modum, Nedre Eiker, Drammen)	
<b>Tidsramme</b>		
Påbegynnes: åååå-mm-dd		
Beregnet avsluttet: åååå-mm-dd		
<b>Hvis planleggingstiltak: Oppgi beregnet starttidspunkt for iverksetting av tiltak</b> (åååå-mm-dd)		
<b>Beskrivelse av prosjektet/tiltaket</b>		
Kort beskrivelse av prosjektet, der følgende elementer skal være med:		
- Mål		
- Hvilke tiltak skal iverksettes? Beskriv hvert enkelt tiltak så konkret som mulig.		
- Hva er forventet effekt?		
- Hvis tiltaket er en del av en større plan/et større prosjekt, gi en kort beskrivelse av dette.		
<b>Gjennomføring</b>		
<input type="checkbox"/>	Må reguleres	
<input type="checkbox"/>	Må erverves grunn	
<input type="checkbox"/>	Må lage byggeplan/anbud	
<input type="checkbox"/>	Kan gjennomføres umiddelbart	
<b>Beskrivelse av førsituasjonen</b>		
Beskrivelse av situasjonen før iverksetting av tiltaket, med bilder eller illustrasjoner der det er relevant. Situasjonskart/Detaljer etc. For planleggingsprosjekter: oversiktskart, f eks M=1: 50.000.		
<b>Målgruppe for tiltaket</b>		
Er tiltaket rettet mot en bestemt kunde-/brukergruppe – i så fall, hvilken?		
<b>Forventet effekt</b>		
Forventes det for eksempel at flere reiser kollektivt som følge av tiltaket? Eller forventes effekten å være forbedret tilgjengelighet generelt?		
<b>Tellinger eller gjennomførte undersøkelser i førstiasjonen</b>		
Er det gjennomført tellinger eller undersøkelser som sier noe om situasjonen før gjennomføring av tiltaket? Hvis det ble gjennomført brukerundersøkelse el.: Hvordan ble undersøkelsen gjennomført, og hvem var den rettet mot? Spørreskjema må vedlegges.		
<b>ETTER GJENNOMFØRING (fylles ut i etterkant av gjennomføring)</b>		
<b>Beskrivelse av tiltak som er gjennomført</b>		
Det kan være avvik mellom det som opprinnelig var planlagt og det som ble gjennomført. Hva har skjedd, og hvorfor? Bilder eller illustrasjoner vedlegges dersom det er relevant. For planleggingsprosjekter bør oversiktskart vedlegges, f eks M=1: 50.000		
<b>Kostnader (1000 kr)</b>		
Budsjettert	Faktisk forbrukt pr 31.12.06	Egenandel
<b>Tellinger eller gjennomførte etterundersøkelser.</b>		
Hvilke etterundersøkelser er gjennomført? Eventuelle spørreskjemaer må vedlegges.		
<b>Vurdering av effekter</b>		
Har tiltaket nådd målgruppen? Beskriv totaleffekten av tiltaket		
<b>Vurdering av prosessen</b>		
Har prosjektets fremdrift gått som planlagt? Hvordan har samarbeidet med andre aktører fungert? Beskriv eventuelle organisatoriske hindringer eller utfordringer knyttet til gjennomføringen av prosjektet.		



**Urbanet Analyse**

Urbanet Analyse AS  
Storgata 8, 0155 Oslo

Tlf: [ +47 ] 96 200 700  
urbanet@urbanet.no

