



Hel reiseveg - Delrapport 1

Hvordan ivareta kvaliteten på hel reiseveg til og fra holdeplasser og knutepunkt, fra planfase til ferdigstilling?



Forord

Våren 2015 startet Samfunnsseksjonen ved Statens vegvesen, Region sør opp prosjektet «Hel reiseveg». I løpet av 2015 har prosjektets del 1 blitt gjennomført. Denne delen ser på interne utfordringer med planlegging for hele reiseveger hos Statens vegvesen, Region sør. Del 2 av prosjektet vil bli gjennomført i 2016 og vil ha hovedfokus på perspektivet til brukerne av kollektivtransporten, og hvilke kvaliteter de anser som viktig for hel reiseveg.

«Hel reiseveg» forventes ferdigstilt i løpet av 2017 og skal resultere i to delrapporter og en hovedrapport. Hovedrapporten vil ta sikte på å binde sammen vegperspektivet og brukerperspektivet til et helhetlig perspektiv basert på funn i prosjektets del 1 og del 2. Denne rapporten er *delrapport 1*, og presenterer foreløpige resultater fra prosjektets del 1, 2015.

Prosjektet «Hel reiseveg» er forankret i RLM, 2014, via *Strategi- og tiltaksplan for gåing, Region sør*.

Prosjektet gjennomføres og ledes av Kristina Ellwood og Regine Merethe Hildre fra Samfunnsseksjonen, Region sør.

Intervjuer og innledende analyse er gjennomført av Hanne Pauline Lie som var engasjert hos Samfunnsseksjonen, Region sør i perioden August–November 2015.

Vi ønsker å takke alle som har stilt opp på intervjuer og som har bidratt med data og innspill i forbindelse med prosjektet «Hel reiseveg».

Regine M. Hildre
Kollektiv- og klimakoordinator
Samfunnsseksjonen, Region sør

Kristina Ellwood
Gå- og klimakoordinator
Samfunnsseksjonen, Region sør

Sammendrag

For å få flere til å reise mer miljøvennlig kreves det en satsing på gående, syklende og kollektivtransporten i Norge. Prosjekt «Hel reiseveg» ser nærmere på hvordan Statens vegvesen, Region sør kan bidra til å få flere over på kollektivtransport ved å tilrettelegge for gående og syklende til og fra holdeplasser og knutepunkt. Prosjektet arbeider ut i fra følgende problemstilling: *Hvordan kan Statens vegvesen, Region sør, jobbe for å ivareta kvaliteten på hel reiseveg til og fra holdeplasser og knutepunkt, fra planfase til ferdigstilling?*

Denne rapporten presenterer foreløpige funn fra prosjektets del 1, *Vegperspektiv*, som har hatt fokus på vegvesenets interne prosesser. I løpet av 2015 ble det gjennomført intervjuer med ansatte hos Statens vegvesen, Region sør. I løpet av disse intervjuene kom det frem at Statens vegvesen, Region sør har en utfordring med helhetlig planlegging. Noen av årsakene som avdekkes i løpet av denne rapporten er blant annet; økonomi, to-delt budsjett, intern kultur og tradisjon, ledelse og prioritering og tverrfaglighet.

Det presiseres at funn som presenteres i denne rapporten kun er foreløpige da prosjektet kun er halvveis.

Innhold

Forord.....	1
Sammendrag	2
1 Innledning	5
1.1 Problemstilling og hypoteser	7
1.1.1 Del 1: Vegperspektiv	7
1.1.2 Del 2: Brukerperspektiv:.....	8
1.2 Begrepet «Hel reiseveg»	8
1.2.1 Prosjektets avgrensinger	9
3 Metode	10
3.1 Kvalitative intervjuer.....	10
3.1.1 Utvalg.....	10
3.1.2 Bearbeidelse av datamateriale	11
3.1.3 Fiktive navn på informantene	11
3.2 Registreringer av universell utforming i NVDB	13
3.2.1 Holdeplassutrusting	13
3.2.2 Gangadkomst.....	15
3.2.3 Knutepunkt	15
3.2.4 Utvalg av holdeplasser	16
4 Funn og drøfting.....	17
4.1 Hypotese 1:	17
4.1.1 Økonomi	17
4.1.2 To-delt budsjett.....	18
4.1.3 Internt kultur/tradisjon	18
4.1.4 Ledelse og prioritering	19
4.1.5 Tverrfaglighet	20
4.2 Hypotese 2:	21
4.2.1 Intervjuer:	21
4.2.2 Registreringer i NVDB.....	23
4.3 Hypotese 3:	28
5 Oppsummering.....	29
5.1 Vegen videre	30
5.1.1 Del 1: Vegperspektiv	30
5.1.2 Del 2: Brukerperspektiv.....	30

6 Kontaktinformasjon	32
Begrepsavklaringer:	33
Litteraturliste	35
Vedlegg 1: Eksempel på intervjuguide	36
Vedlegg 2: Analyseskjema	39
Vedlegg 3: Holdeplassutrusting – egenskaper (datakatalogen)	40
Vedlegg 4: Gangadkomst – egenskaper (datakatalogen)	41

Tabelliste

Tabell 1: Prosentandeler av tilbringereisen til kollektivtransporten fordelt på transportmiddel valg, Region sør 2013/14.	5
Tabell 2: Oversikt over informanter	12
Tabell 3: Status på holdeplassene det er gjennomført registreringer på i løpet av 2015.....	25
Tabell 4: Oppsummering av resultatene fra registreringene gjennomført i 2015.	26
Tabell 5: Oversikt over antall informanter som benytter seg av rapportmalene i NVDB.....	28

Figurliste

Figur 1: Eksempelbilde på gjennomført registrering hentet fra: www.vegvesen.no/vegkart . Informasjon på denne nettsiden er basert på NVDB og er åpen for alle.	14
Figur 2: Foto: Tor Arvid Austråt Gundersen	32

1 Innledning

Nasjonal Transportplan (NTP) 2014–2023 legger til grunn at all persontransport i storbyområdene skal tas med kollektiv, sykkel og gange (Det kongelige samferdselsdepartement, 2013). Dette er en målsetting som flere byområder i Region sør¹ har valgt å videreføre i egen transportpolitikk. For å kunne følge opp denne målsettingen er det avgjørende at det legges til rette for et tilgjengelig og attraktivt tilbud for de som går, sykler og reiser kollektivt. Dette bekreftes også av hovednotatet fra planfasen til NTP 2018–2029 «*Miljøvennlige og tilgjengelige byområder*» (Kystverket, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Avinor, 2015) som blant annet påpeker at et viktig grep for å sikre enklere og mer tilgjengelig kollektivtransport blant annet er å øke kvaliteten på de delene av reisen som foregår utenfor bussen. Mye tyder på at gange, sykkel og kollektiv vil få et betydelig fokus i den kommende NTP.

Tabellen under viser tall beregnet fra Reisevaneundersøkelsen 2013/14² over transportmiddelfordelingen på tilbringerreisene til kollektivreiser. Over 50% av tilbringerreisene til kollektivtransporten i Region sør utføres til fots. RVU 2013/14 er dessverre noe mangelfull i registreringen av tilbringerreisen, og mangler reisen etter gjennomført kollektivreise. Likevel fanger den opp tall som tydelig viser klare tendenser til at en stor andel går i forbindelse med kollektivreiser. Dette understreker viktigheten av å tilrettelegge for gangadkomster.

Tilbringerreisen til kollektivtransport, Region sør	
Til fots	51,5 %
Sykkel	0,6 %
Bilfører	2,5 %
Bilpassasjer	1,3 %
Med drosje	0,3 %
Ingen info	43,9 %
Total	100 %

Tabell 1: Prosentandeler av tilbringerreisen til kollektivtransporten fordelt på transportmiddel valg, Region sør 2013/14.

¹ Buskerud, Vestfold, Telemark, Aust- og Vest-Agder

² Dette er tall beregnet fra RVU 2014/13 rådata i SPSS format

Prosjekt «Hel reiseveg» ønsker å se nærmere på hvordan Statens vegvesen, Region sør kan bidra til å nå nasjonale målsettinger ved å tilrettelegge for gående og syklende til og fra holdeplasser og knutepunkt.

Målet med dette prosjektet er å avdekke eventuelle utfordringer og hva som allerede fungerer bra. Videre vil vi basert på funnene i prosjektets del 1 gjøre en vurdering på hvordan Statens vegvesen, Region sør kan bli enda bedre på helhetlig planlegging.

1.1 Problemstilling og hypoteser

Prosjektets problemstilling lyder som følgende:

Hvordan kan Statens vegvesen, Region sør, jobbe for å ivareta kvaliteten på hel reiseveg til og fra holdeplasser og knutepunkt, fra planfase til ferdigstilling?

For å kunne svare på problemstillingen er prosjektet delt inn i to deler:

Del 1: Vegperspektiv (2015)

Del 2: Brukerperspektiv (2016)

Fordi prosjektet tar ønsker å se nærmere på hvordan Statens vegvesen, Region sør kan bidra til planlegge for hel reiseveg ser vi det som hensiktsmessig å ta utgangspunkt i metoder vi allerede har, for å se hva som fungerer, og hva som eventuelt må forbedres/endres. Vi vil derfor i prosjektets del 1 se på objektene i Nasjonal Vegdatabank (NVDB) først for deretter å se om dataene som hentes inn kan tilpasses det som er viktig for de faktiske brukerne, mer informasjon om dette kommer i kapittel 5.1.2.

1.1.1 Del 1: Vegperspektiv

Prosjektets del 1 tar for seg Statens vegvesen sitt perspektiv når det kommer til tilrettelegging av gangadkomst til og fra kollektivtilbud i Region sør.

I denne delen arbeides det med følgende hypoteser for å kunne svare på problemstillingen:

1. Statens vegvesen, Region sør har en utfordring når det kommer til å planlegge for hel reiseveg.
2. Prinsippene om universell utforming som standard er ikke ivaretatt gjennom helereiseveger i Region sør.
3. Statens vegvesen, Region sør vil kunne ha nytte av å hente ut rapporter fra NVDB som gir informasjon om kvaliteten på hele reisevegen.

Denne rapporten presenterer de foreløpige resultatene for del 1 basert på datainnsamling gjennomført i løpet av 2015.

1.1.2 Del 2: Brukerperspektiv:

Prosjektets del 2 tar for seg brukerne av kollektivtilbudenes perspektiv på hvilke kvaliteter som oppleves som attraktive og viktige i forbindelse med kollektivanlegg i Region sør.

Her arbeides det med følgende hypoteser³ for å kunne svare på problemstillingen:

4. God adkomst til holdeplasser gir økt trivsel blant brukere.
5. God adkomst til holdeplasser kan gi flere kollektivreisende.
6. God kvalitet på hele reiseveger kan gi flere kollektivreisende.
7. Statens vegvesen, Region sør har behov for økt kunnskap og kompetanse om brukernes perspektiv når det kommer til hel reiseveg.

Prosjektets del 2 gjennomføres i løpet av 2016 og vil resultere i en delrapport 2 ved årsskiftet 2016/17.

1.2 Begrepet «Hel reiseveg»

I dette prosjektet er begrepet «Hel reiseveg» definert som følgende:

Universelt utformet og trafikksikker tilrettelegging for de myke trafikantene, i alle ledd av en reisekjede.

Definisjonen har blitt testet ut blant informantene som er intervjuet i løpet av 2015. De fikk spørsmålet «Hva tenker du når du hører begrepet «Hel reiseveg»?», under er noen utvalgte svar listet opp:

«Det er å komme fram til B uansett dag, vær og føre. Kanskje innom flere stopp på veien.»

«Jeg tenker jo på god lesbarhet og sammenheng. God tilgjengelighet for alt på reisevegen. At man må se hele reisevegen i sammenheng. Når man reiser så er man jo avhengig av at alle lenkene fungerer dersom tilbudet skal være attraktivt for folk å bruke.»

³ Merk at det ved oppstart av del 2 kan bli gjort endringer i hypotesene.

«Jeg tenker egentlig hvis at man får beskjed om å prosjektere ei busslomme så bør jeg tenke litt lenger enn akkurat selve busslomma, at man skal komme til og fra litte grann.»

1.2.1 Prosjektets avgrensinger

Dette prosjektet er avgrenset til holdeplasser langs fylkesveg i Region sør. Årsaken til at det kun er holdeplasser på fylkesveg er for det første at Statens vegvesen, Region sør ikke har noen holdeplasser langs riksveg som skal rustes opp i løpet av 2016 som det er aktuelt å gjennomføre for- og etterregistreringer på. Da det er Statens vegvesen som planlegger og bygger for fylkeskommunen på fylkesveg er det dermed aktuelt å gjennomføre for- og etterregistreringer på disse holdeplassene.

For det andre er ikke holdeplasser som ligger på kommunal veg lagt inn i NVDB, og er derfor ikke aktuelle å registrere i dette prosjektet.

Sykkel som framkomstmiddel til holdeplasser er ikke vurdert i like stor grad som gange i dette prosjektet. Dette fordi vi mener at prinsippene for framkommelighet for gående og syklende til holdeplass bunner ut i det samme. Med andre ord; dersom gående kommer seg fram til holdeplassene skal også syklende kunne komme seg til holdeplassen. Videre blir sykkel som tilkomstmiddel ivaretatt ved at det under objektet *holdeplassutrusting* i NVDB, er en egen egenskap for sykkelparkering med/uten tak ved holdeplassen.

Det er i denne omgang ikke gjennomført forregistreringer på knutepunkt fordi dette objektet ikke er klart i NVDB pr. dags dato. Likevel mener vi at holdeplassregistreringene kan løftes opp til å gjøre en vurdering av knutepunkt også, nettopp fordi objektet *knutepunkt* består av flere *holdeplassutrustinger*. Videre hadde vi ingen knutepunkt som skulle rustes opp i perioden 2015/2016 hvor det var mulig å gjennomføre for- og etterregistreringer.

3 Metode

I dette kapittelet vil de ulike metodene som er benyttet i prosjektets del 1: *Vegperspektiv* bli presentert.

For å kunne bekrefte eller avkrefte hypotesene i del en er det gjennomført kvalitative intervjuer med ansatte i ulike avdelinger i Statens vegvesen, Region sør. Videre er det gjennomført registreringer av universell utforming på holdeplasser og gangadkomst i NVDB.

3.1 Kvalitative intervjuer

I løpet av høsten 2015 har det blitt gjennomført totalt 10 dybdeintervjuer med ansatte fra ulike avdelinger i Statens vegvesen, Region sør. I forkant av disse intervjuene ble det gjennomført tre kartleggingsintervjuer.

Intervjuene ble gjennomført både ansikt til ansikt og over Lync (videomøte) avhengig av geografisk plassering. Årsaken til dette valget var for å rekke å gjennomføre så mange intervjuer så effektivt som mulig.

Alle intervjuene i del 1 ble gjennomført som individuelle intervjuer. Dette fordi vi her har vært ute etter den enkelte informants tanker, meninger og erfaringer rundt temaet hel reiseveg (Jacobsen, 2005). Under intervjuene ble det benyttet fleksible intervjuguiden tilpasset den aktuelle informant (se et eksempel i vedlegg 1). På denne måten var sannsynligheten større for at vi fikk svar på det vi lurte på og at intervjuene ville bære preg av å være en samtale (Repstad, 2007).

3.1.1 Utvalg

Som et ledd i alle intervjuene ble det avslutningsvis stilt spørsmål til informantene hvem i Statens vegvesen de tenkte det var naturlig for oss å snakke med i forbindelse med dette prosjektet. Disse svarene gav et vurderingsgrunnlag for utvelgelse av neste informant til intervju, fra ulike nivåer i etaten. Vi valgte også å kontakte ansatte i liknende stillinger i andre fylker i tillegg til de som ble nevnt av informantene som hadde blitt intervjuet for å sikre bredde og variasjon på informantene våre (Jacobsen, 2005).

Når det kommer til antall gjennomførte intervjuer (10) har vi valgt å benytte oss av et metningsprinsipp, det vil si at intervjuene avsluttes når intervjuene begynner å gi mye av den samme kunnskapen framfor å avdekke ny kunnskap (Repstad, 2007). Vi ser at det i løpet av del 1 at det er behov for videre oppfølging i løpet av 2016. Spesielt ser vi et behov for større bredde i informantenes rolle i Statens vegvesen. Dette vil vi komme tilbake til i kapittel 5.1.1.

3.1.2 Bearbeidelse av datamateriale

Under samtlige dybdeintervjuer ble det benyttet båndopptaker, med godkjennelse fra hver informant. Dette for å være sikker på at intervjueren fikk med seg alt som ble sagt i løpet av intervjuene. Videre så vi det som nødvendig at intervjuene ble transkribert slik at de lettere kunne analyseres (Kvale & Brinkmann, 2009). Alle intervjuene ble transkribert ordrett etter båndopptaket.

For å kunne analysere datamaterialet utarbeidet vi datastyrte koder (Kvale og Brinkmann, 2009) basert på begreper som var «gjengangere» i løpet av intervjuene. Basert på disse kodene utarbeidet vi analyseskjemaer for å kunne bearbeide intervjuene opp mot hypotesene våre (se vedlegg 2).

For å sikre kvalitet på analysene (Kvale & Brinkmann, 2009) gjennomførte Hanne Pauline Lie (intervjuer) innledende analyser av intervjuene. Deretter gjennomførte vi (Kristina Ellwood og Regine Merethe Hildre) separate analyser av det samme datamaterialet før vi diskuterte våre analyser i et arbeidsmøte.

3.1.3 Fiktive navn på informantene

For å sikre anonymitet på informantene våre har vi laget fiktive navn uavhengig av kjønn. Vi har også valgt å beskrive arbeidsoppgaver/roller ut i fra hvordan informantene selv beskriver dem for å sikre anonymitet. Informantene er også inndelt i om de jobber regionalt eller fylkeslokalt. Tabellen under viser en oversikt over informantene fra del 1, 2015.

Navn	Arbeidsoppgaver/roller, avdeling/seksjon	Regionalt/fylkeslokalt
Tone	Byggherrekoordinator, Prosjektavdelingen	Regional
Kurt	Regional fagkoordinator, Samfunnsseksjonen	Regional
Steve	Ansatt i stab, Prosjektavdelingen	Regional
Ola	Vegregistreringer, Geodata	Fylkeslokal
Lisa	Regional fagkoordinator, Samfunnsseksjonen	Regional
Kari	Prosjektering, Plan og Prosjektering	Fylkeslokal
Nils	Drift og vedlikehold, Drift og vedlikehold	Fylkeslokal
Bente	Handlingsprogram og budsjett, Styring og strategi	Regional
Truls	Fagkontakt og bypakke, Plan og forvaltning	Fylkeslokal
Cato	Drift og vedlikehold, Drift og vedlikehold	Fylkeslokal

Tabell 2: Oversikt over informanter

3.2 Registreringer av universell utforming i NVDB

I dette kapittelet vil det bli presentert metoden for å registrere universell utforming i NVDB, og bakgrunnen for utviklingen av denne metoden. Hensikten med å gjennomføre disse registreringene er at vi vil få en oversikt over faktisk status på utvalgte holdeplasser pr. dags dato. Videre vil også disse registreringene gjøre det mulig å evaluere gjennomført tiltak som er planlagt på og rundt holdeplassene i løpet av 2016.

3.2.1 Holdeplassutrusting

Statens vegvesen, vegdirektoratet og SINTEF transportforskning utarbeidet i 2012 en metodikk (*SINTEF-registreringer*) for å vurdere graden av universell utforming på holdeplasser og knutepunkt. Metodikken ble basert på et registrerings skjema som skal gi samme vurdering av holdeplasser og knutepunkter uavhengig av hvem som fyller dem ut. Registreringsskjemaene ble basert på krav i forskrifter og veiledere. De ga et forenklet bilde av virkeligheten med vekt på å vise om utviklingen går i ønsket retning. På bakgrunn av disse registreringene fikk holdeplassen gradering rød, gul eller grønn.

Pr. Juni 2015 kunne disse registreringene gjøres direkte inn i NVDB (Nasjonal Vegdatabank) ute i felten. Dette fører til at informasjonen om grad av universell utforming er blitt lettere å registrere. Noe som igjen fører til at informasjonen er tilgjengelig for flere, bildet under viser et skjermutsnitt fra vegkart.no som er tilgjengelig for alle. Dessverre er ikke graderingssystemet oppe og går i NVDB enda, graden av universell utforming er derfor beregnet manuelt ut i fra antall poeng holdeplassen får.

Registreringene har blitt gjennomført ved hjelp av nettbrett og GPS. Det jobbes pr. dags dato med å konvertere tidligere registreringer gjort i de gamle SINTEF-skjemaene inn i NVDB.

For oversikt over hvilke egenskaper i tilknytning til objektene i NVDB. som har blitt vurdert i løpet av registreringene se vedlegg 3.

The image shows a screenshot of a web application interface. On the left is a map of the Kongsberg and Lågen area, with a highlighted bus stop location. On the right is a data panel for the bus stop registration.

Holdeplassutrustning
142 treff 4 660 meter

Holdeplassutrustning

Vegreferanse: **0600 EV134 HP6 m833 - 876 (RIGHT)**

Gangadkomst (test): **Ja**

Gangadkomst, kryssingsmulighet (test): **Ja**

Gangadkomst, stigning (Test): **Inntil 1:15**

Holdeplasskilt (Test): **Nei**

Leskur, areal tilpasset rullestol (Test): **Nei**

Leskur, fri bredde innvendig (Test): **0.9 m**

Leskur, fri dybde innvendig (Test): **1.2 m**

Leskur/tak (Test): **Leskur**

Oppslagstavle for rutetabell (Test): **Ja**

Oppslagstavle rutetab, adgang (Test): **Nei**

Oppslagstavle rutetab, belyst (Test): **Nei**

Oppslagstavle rutetab, høyde overkant (Test): **208 cm**

Oppslagstavle rutetab, høyde underkant (Test): **107 cm**

Plattform, belegning (Test): **Asfalt**

Plattform, bredde (Test): **3.0 m**

Plattform, buss adgang til kant (Test): **Ja**

Plattform, dekkekvalitet (Test): **God**

Plattform, kantsteinhøyde avstigning (Test): **10.0 cm**

Plattform, kantsteinhøyde påstigning (Test): **10.0 cm**

Plattform, lengde (Test): **18.0 m**

Plattform, type (Test): **Sideareal**

På- og avstigning (Test): **Både på- og avstigning**

Rutebanken, holdeplassnavn (Test): **Bergmannsveien**

Rutebanken, holdeplassnummer (Test): **761024548**

Rutebanken, stoppnummer (Test): **762024549**

Sittemulighet (Test): **Ja**

Sykkelparkering (Test): **Ja**

Trafikkretning, geografisk (Test): **Sørgående**

Type: **Plattform og lomme**

Type transportmiddel (Test): **Buss**

Universell utforming, poeng beregnet (Test): **5.0**

Universell utforming, poeng mulig (Test): **11.0**

Viktighetsnivå (Test): **Standard holdeplass**

Objektid: **159622864**

Figur 1: Eksempelbilde på gjennomført registrering hentet fra: www.vegvesen.no/vegkart. Informasjon på denne nettsiden er basert på NVDB og er åpen for alle.

3.2.2 Gangadkomst

Juni 2015 ble det publisert en ny utgave av datakatalogen i NVDB. Datakatalogen inneholder informasjon om objekter, og de tilhørende egenskapene, som kan registreres inn i NVDB. I forbindelse med det nye objektet *Holdeplassutrusting* fikk vi opprettet et nytt datterobjekt i NVDB. Datterobjektet fikk navnet *Gangadkomst*, og gjør det mulig å registrere adkomster til og fra holdeplasser. Objektet opprettet i den nye datakatalogen i tett samarbeid med Geodataseksjonen i Vegdirektoratet og i Region sør.

Egenskapene som registreres på gangadkomsten til holdeplassen har som formål å si noe om graden av universell utforming og trafiksikkerhet på veg til og fra holdeplassen. Det er gjort et forsøk på å ha de samme egenskaper på gangadkomst til holdeplass som allerede eksisterte på objektet *gangadkomst til rasteplass og ferje* i NVDB. For full oversikt over egenskaper se vedlegg 4.

Ideelt sett skulle vi registrert reisevegen dør til dør, men da dette krever store ressurser utover hva prosjektet har økonomiske rammer til, har vi valgt å avgrense registreringene til følgende:

Beskriver hvordan hovedadkomst for gående er utformet, dette gjelder adkomst fra biloppstilling/kollektivtrafikk til angitt funksjon/sted innenfor tilhørende område.

Beskrivelsen er hentet fra datakatalogen til NVDB.

Erfaringer fra gjennomførte registreringer beskrives mer i kapittel 4.2.2.

3.2.3 Knutepunkt

Det har ikke blitt gjennomført registreringer på knutepunkt og gangadkomst dertil i dette prosjektet. Dette fordi dette objektet ikke har vært klart i NVDB ved oppstart av prosjekt «Hel reiseveg». Til tross for dette mener vi at resultatene fra registreringene av *holdeplassutrusting* og *gangadkomst* er overførbart til knutepunkt i NVDB. Dette fordi knutepunkt består av flere *holdeplassutrustinger*. Det vil si at det er tilsvarende registreringer som gjøres.

3.2.4 Utvalg av holdeplasser

Det har blitt gjennomført for-registreringer på holdeplasser langs fylkesveger i Buskerud, Vestfold og Vest-Agder. En full oversikt finner du under. Registreringer er gjennomført på holdeplasser hvor det er planlagt opprustning i 2016, med midler i budsjettet, meldt inn av kollektivkontaktene i de ulike fylkene. Det vil si holdeplasser hvor vi har mulighet til å registrere holdeplassene før og etter opprusting.

Buskerud

1. Fv. 11 – Bjørndalen
2. Fv. 11 – Åroskastet
3. Fv. 38 – Plysjetorget

Vestfold

1. Fv. 509 – Snippen
2. Fv. 303 – Granholmen
3. Fv. 325 – Bakkenteigen
4. Fv. 319 – Svelvik
5. Fv. 308 – Kirkeveien

Vest-Agder

1. Fv. 44 – Flekkefjord sentrum ved Parken
2. Fv. 452 – Justvik Båthavn
3. Fv. 452 – Justvik skole, høyre side
4. Fv. 452 – Justvik ved Joker
5. Fv. 453 – Småslettene
6. Fv. 953 – Nereid, Flekkefjord kommune

4 Funn og drøfting

I dette kapitlet vil hypotesene i del 1: *Vegperspektiv* bli drøftet opp mot funnene i datamaterialet samlet inn i 2015.

Funnene som presenteres og drøftingen av dem baseres i utgangspunktet på de 10 dybdeintervjuene. Dersom kartleggingsintervjuene benyttes vil dette bli spesifikt nevnt.

4.1 Hypotese 1:

Statens vegvesen, Region sør har en utfordring når det kommer til å planlegge for hel reiseveg.

I løpet av intervjuene som er gjennomført er det flere faktorer det pekes på som utfordringer i forhold til å planlegge for hel reiseveg. Punktlisten under viser noen av faktorene som er nevnt. Listen er ikke utfyllende fordi vi ser et behov for å gjennomføre flere intervjuer i løpet av 2016, men den gir likevel et bilde av hvilke tendenser vi har sett i del 1 av dette prosjektet.

- Økonomi
- To-delt budsjett
- Intern kultur/tradisjon
- Ledelse og prioritering
- Tverrfaglighet

4.1.1 Økonomi

Økonomiske begrensinger nevnes av de fleste som en utfordring for helhetlig planlegging, for eksempel sier Steve «*Et hinder kan være at vi er for kostnadsbevisste i bestillinger.*». Kari forteller også at det å gå for langt ut over bestillingene vil få konsekvenser for andre prosjekter, hun sier:

«Litt begrenset hvor mye utover holdeplassen vi kan gå, det er en pengepott som skal brukes. Og man bør prøve å holde seg sånn nogen lunde til bestillingen. Går man veldig mye utover så blir det mindre andre steder.»

Det er altså snakk om å prioritere de midlene man har for å få til så mye som mulig så godt som mulig. «*Mye er knyttet til kostnader. De pengene man har*

tilgjengelig. Så da blir det en prioritering da.» forteller Truls. Dette bekreftes av Tone som mener at man alltid kan ha gjort ting bedre: *«Men sånn er det hele tiden med at man alltid skulle ha gjort ting litt bedre. Blir en sånn ond sirkel, for det er jo en økonomisk siden av dette som man må forholde seg til.»*. Det kan virke som om økonomiske begrensinger er en hovedutfordring når det kommer til helhetlig planlegging, dette nevnes av flere informanter uavhengig av om de arbeider på regionalt eller fylkeslokalt nivå i etaten.

4.1.2 To-delt budsjett

I tillegg til de økonomiske begrensingene nevnes det at det kan være utfordringer med hvordan budsjettene er satt opp. Kurt sier: *«Tror ikke det er noe tradisjon der en ser investeringsmidler i sammenheng med driftsutgifter.»*. Det kan argumenteres at mye kan spares på drift og vedlikehold dersom man koster på seg litt mer i investeringsdelen, dette forutsetter selvfølgelig kvalitet på det man benytter i investeringsdelen. Denne antagelsen bekreftes også av Bente som sier *«Og at vi ikke er flinke nok til å se de i forhold til drift- og vedlikeholdspenger, og knipe det sammen til å få noen bedre løsninger.»*. Bente forteller videre at det har blitt gjennomført forsøk på å se disse to budsjettene i sammenheng med hverandre, men at dette ikke var noen suksess. Det bør derfor ses nærmere på erfaringer med dette forsøket.

Det bør også nevnes at to-delt budsjett muligens kan være en utfordring i forhold til at Statens vegvesen håndterer budsjett både på riksveg og på fylkesveg, Tone sier *«Så har man jo skille mellom riksveg og fylkesveg. Da har man også et todelt budsjettssystem.»*. Det bør ses videre på hvilke eventuelle utfordringer dette kan medbringe, hvilke likheter og ulikheter det er i budsjettene og om det er løsninger som fungerer bra og er overførbare mellom de to.

4.1.3 Internt kultur/tradisjon

At det har vært et skifte i fokusområder innen vegplanlegging er ingen nyhet. Steve bekrefter dette med følgende uttalelse: *«Det har vel heller ikke blitt tenkt hel reiseveg i femti år.»*. Statens vegvesen har gått fra å planlegge og bygge for bilen til å følge nasjonale målsettinger om nullvekstmålet. Dette

betyr at det også må prioriteres andre transportformer som sykkel, gående og kollektiv. *«Vi bygger ikke enkelt elementer lenger. Det man bygger skal kunne brukes og være attraktivt.»* sier Lisa.

Det virker som om det er delte meninger i om dette skiftet har blitt forankret i etaten. Kurt sier at det må en endring til internt: *«Det er mye intern kulturendring som må til (...). En ting er å følge systemet, en annen ting er å ville det.»*. Bente mener også at det fremdeles er mye gammel tradisjon igjen i etaten, hun sier: *«Jeg tror nok at en del av de som skrive prosjektarkene og sender til oss for prioritering er litt sånn tradisjonelle, eller tidligere, vegplanleggere eller noe sånn som ikke kanskje ... eller de løfter ikke blikket nok da, for å si det sånn.»*. Lisa støtter Bentes uttalelse med å si at det er en utfordring med vegingeniører som sitter på utdatert fagkunnskap og fremdeles tenker veg og vegelementer framfor transportplanlegging.

På den andre siden forteller Kari at hun tror det har vært en forbedring allerede: *«For jeg føler at tidligere så prata man ikke så mye sammen, men tror det er litt mer prating nå.»*. Truls forteller også at dialog er avgjørende, han sier: *«Det er veldig viktig for eksempel her vi sitter i huset, at vi har god kommunikasjon med de andre leddene, det tror jeg er veldig viktig.»*.

4.1.4 Ledelse og prioritering

Flere av informantene tar opp ledelsen som en viktig faktor for planlegging av hel reiseveg, men det er ulike oppfattelser om hvilken grad ledelsen fremmer eller hemmer en helhetlig tankegang. Tone peker på viktigheten med en tydelig ledelse, hun sier *«Jeg tror det med at det er klarhet og at det er en overordna ledelsesprioritering. Det vi bestiller skal vi ha. Det er positivt i seg selv. Man kan ikke velge selv hva man skal bygge.»*. Det er altså avgjørende at det er en felles forståelse for hva man skal ha, og at det ikke er opp til hver enkelt vegplanlegger hva man ønsker. På den andre siden kan dette også være en begrensning, Steve forteller at *«(...) det er en politikk fra ledelsen om at vi skal holde oss til bestillingene og ikke gjøre ekstra utenom. Og da er det bestillingen som er for snever hvis det blir gjort en dårlig jobb.»*. Det kan dermed virke som om for sterk politikk om å følge bestillinger til punkt og prikke kan begrense vegplanleggerne i å planlegge for hel reiseveg.

Hvordan ledelsen oppfattes å fremme eller og hemme helhetlig planlegging er noe som det bør ses mer på i dette prosjektet. Det virker som om det er delte meninger selv hos hver enkelt informant om hvilken rolle ledelsen i etaten har i forhold til å fremme helhetlig planlegging. Dette bør derfor være et tema i de kommende intervjuene i løpet av 2016.

4.1.5 Tverrfaglighet

På spørsmål om hva som kan være en utfordring for helhetlig planlegging svarer Tone «*Kan nok være litt den der tverrfagligheten.*». Likevel kan det virke som om dette også er noe Statens vegvesen begynner å bli gode på, for eksempel sier Steve: «*Jeg syns prosjektgruppen som jobber med dette her er flinke til å tenke sånn. De tar med seg mye. Tverrfaglig kompetanse er med (...).*».

Det å jobbe tverrfaglig innebærer ofte at noe går på bekostning av noe annet, Lisa sier at «*Det er ofte litt sånn at det ene slår det andre i hjel (...).*». Hun nevner flere ganger i løpet av intervjuet viktigheten av å planlegge for ruter og alle transportformene som skal benytte de ulike rutene. Å se helheten via ruteplanlegging kan også støttes opp for å bedre driften av strekningen, ifølge Nils er det ofte ikke mye som skal til: «*Det er veldig mange småting som kan gjøres for at reisevegen skal bli bedre på driftinga.*».

Det kan virke som om det er mye forbedringspotensial når det kommer til å jobbe tverrfaglig i Statens vegvesen, likevel viser informantenes svar tendenser til at dette begynner å falle mer og mer naturlig for flere. Tverrfaglighet bør ha et fokus i den videre delen av dette prosjektet. Det kan også virke som om det er viktig å få inn kunnskap og perspektiv fra eksterne, Cato understreker denne antakelsen: «*Jeg tror ikke vegvesenet kan sikre det alene. Jeg tror nok flere aktører må på banen. (...) Vegvesenet kan veldig mye. Men det vil være nyttig å få innspill fra andre tenker jeg.*».

4.2 Hypotese 2:

Prinsippene om universell utforming som standard er ikke ivaretatt gjennom hele reiseveger i Region sør.

For å kunne besvare denne hypotesen har vi basert oss på intervjuene gjennomført i 2015 og for-registreringene på de utvalgte holdeplassene, jf. Kapittel 3.2.4.

4.2.1 Intervjuer:

I løpet av intervjuene kommer det fram at det har vært og er utfordringer med å tilrettelegge for hel reiseveg. På spørsmålet om Statens vegvesen, Region sør gjør feil når det kommer til å følge kravene om universell utforming i bygging og opprusting av holdeplasser svarer Kari: «*He He, det er da litt feil. Egentlig ganske mye og har det vært.*».

Noen hovedutfordringer som nevnes flere ganger i løpet av intervjuene er:

- Snevre bestillinger
- Manglende kunnskap
- Kravene om universell utforming
- Økonomiske begrensinger

Snevre bestillinger nevnes som en utfordring av flere som har blitt intervjuet. Steve sier «*Det å plassere en busslomme uten tilkomst, det gjør vi ikke. (...) Men det som kan være i vegen i tilfellet, det er at vi får en for trang bestilling. At det er spesifikt hva vi skal bygge og at vi ikke kan utvide.*». Steve påpeker med andre ord at en utfordring for å ivareta universell utforming gjennom hele reiseveger i Region sør ligger i bestillingene. Dette bekreftes også av Tone som sier at det «*Gjelder å få med helheten. Tror ting kan bli bedre i plan og gjennomføring. Også bygger man ofte litt stykkevis og delt, men allikevel få det som en helhetlig reiseveg der man bygger tror jeg må være utfordringen.*». Dette støtter opp under utfordringen om ledelsen sin politikk om å følge bestillinger til punkt og prikke, nevnt i kapittel 4.1.4.

Når det kommer til **manglende kunnskap** nevnes dette indirekte flere ganger gjennom de ulike intervjuene. Kurt mener «*(...) at de prinsippene man skal bygge etter kanskje ikke er så godt kjent.*», når han sier *prinsippene* snakker

han blant annet om universell utforming. Videre påpeker også Nils at manglende kunnskap kan føre til en utfordring når det kommer til drift og vedlikehold av holdeplasser, noe som igjen gir utfordringer for brukernes framkommelighet. Nils forteller:

«Veldig mange sette kantstein i utkjøringen av busslommen. Ikke sant, man har kantstein ved repositet også har man lagt kantstein helt ut til den hvite stripa, det er ikke bra for drift. Hvis man ikke har den, og det er vanlig gang og sykkelveg bak så kan du dytte snøen ut i grøfta, dytte den gjennom busslommen og ut i grøfta. Det kan man ikke hvis det er kantstein i utkjøringa, da må man ta med snøen ut i vegen igjen, også lempe den ut på siden.».

Manglende kunnskap kan sies å prege både hvordan planleggingen gjennomføres, hvordan resultatet blir og hvordan resultatet er å drifte og vedlikeholde. I tillegg påpeker Lisa at Statens vegvesen er preget av det hun kaller *gamle sirkushester* som følger gamle tradisjoner for planlegging. Hun sier *«(...) altså, vi tenker fortsatt veg og vegelementer og ikke transportplanlegging.»*, med andre ord er ikke den nye kunnskapen og trenden med å fokusere på helhetlig planlegging godt nok innarbeidet og forankret i organisasjonen.

I tillegg til utfordringene med snevre bestillinger og manglende kunnskap påpekes også selve **kravene om universell utforming** som en utfordring i seg selv. Truls forteller at kravene om universell utforming til syvende og sist bunner ut i prioriteringer basert på **økonomiske begrensinger**. Dette kan føre til at prioriterte prosjekter ikke gjennomføres fordi det blir for vanskelig å gjennomføre etter kravene om universell utforming. Han svarer på påstanden om at universell utforming ikke er ivaretatt gjennom hele reiseveger i Region sør slik:

«Da tenker jeg jo at det stemmer. Igjen, mye av det jeg har nevnt tidligere med begrensede midler. Og da må vi prioritere ut i fra de. Og da er det vanskelig å ... hva skal jeg si ... universell utforming som standard, det er vanskelig å få til. Det er ikke så enkelt å gjøre, det tar tid, og igjen da hvor skal man da prioriterer først? Og da blir fort at man prioriterer der det bor folk, mye folk.»

Det kan virke som om kravene om universell utforming ofte justeres etter hvilke økonomiske rammer som ligger til grunn for prosjektene. Dette

bekreftes også av Kari som sier: *«Men man prøver å legge til rette så godt man kan, og følge de retningslinjene som er i forhold til universell utforming. Så det er jo det man bruker, selv om det ikke bestandig lar seg gjøre.»* I tillegg til økonomiske begrensinger påpeker Kari at en utfordring også kan være at man ikke får til en avtale med grunneier. Utfordringer knyttet til å få til en avtale med grunneier kan muligens også knyttes opp mot økonomiske begrensinger men også tidlige involvering av eiendomsseksjonen. Dette er kun en antagelse som vil bli fulgt opp i videre intervjuer.

På den andre siden må det påpekes at veldig mange av de intervjuede forteller at Statens vegvesen, Region sør har blitt bedre på å planlegge og å bygge helhetlig den siste tiden. Kurt sier for eksempel: *«Jeg tror vegvesenet er tydelig på at alt nytt og alt som skal oppgraderes skal være universelt utformet (...)*». Lisa støtter opp under dette og sier at *«På tross av dette så går det i riktig retning. Folk er mye bedre på dette nå enn før.»* Dette ble også bekreftet i løpet av ett av de tre kartleggingsintervjuene hvor det påpekes at vedkommende tror det allerede tilrettelegges holdeplasser og gangadkomster etter kravene om universell utforming.

4.2.2 Registreringer i NVDB

Graderingene av universell utforming i denne utredningen på *Holdeplassutrusting* (grad av universell utforming i tabell 3) er basert på prosenter fordi poengsystemet for gradering ikke er klart i NVDB enda. Graderingen i denne rapporten er som følger:

- 0–33 % = rød
- 34–66 % = gul
- 67–100 % = grønn

I denne rapporten er det kun grønn som er «godt nok». Likevel presiseres det at selv om en holdeplass får grønn gradering utelukker ikke dette behovet for opprusting. Dette fordi en holdeplass består av mange egenskaper som vil påvirke hvor brukbar og tilgjengelig den er for passasjerer.

Vegdirektoratet jobber pr. dags dato med å kunne gi holdeplassene en gradering av universell utforming direkte i NVDB basert på de beregnede poengene.

På *Gangadkomst* (Gangadkomst status i tabell 3) beregnes det ikke poeng i NVDB enda. På grunn av dette er det gjort subjektive vurderinger av innregistrerte egenskaper. Det er også her ønskelig med et poengsystem som automatisk graderer *gangadkomsten* direkte i NVDB, som kan settes i system med graderingen av *holdeplassutrustning*.

Graderingen av universell utforming på gangadkomst fordeles på følgende:

- Dårlig/finnes ikke = rød
- Middels = gul
- Ok = grønn

Videre er det på enkelte holdeplasser registrert flere gangadkomster på en holdeplass. Dette kommer frem av tabellene under.

Tabellen under viser graderingen på de ulike holdeplassene ved forregistreringer.

Holdeplassnavn	Fylkesveg	Fylke	Grad av universell utforming	Gangadkomst Status
Bjørndalen	Fv. 11	Buskerud	Grønn	Grønn
Åroskastet	Fv. 11	Buskerud	Rød	Rød
Plysjtorget	Fv. 38	Buskerud	Gul	Gul Gul Gul
Snippen, høyre	Fv. 509	Vestfold	Gul	Rød Rød
Snippen, venstre	Fv. 509	Vestfold	Gul	Gul
Granholmen, høyre	Fv. 303	Vestfold	Gul	Grønn
Granholmen, venstre	Fv. 303	Vestfold	Gul	Grønn
Bakkenteigen	Fv. 325	Vestfold	Gul	Grønn
Svelvik	Fv. 319	Vestfold	Gul	Rød
Kirkeveien	Fv. 308	Vestfold	Gul	Gul
Flekkefjord sentrum ved parken, høyre	Fv. 44	Vest-Agder	Gul	Gul Gul
Flekkefjord sentrum ved parken, venstre	Fv. 44	Vest-Agder	Grønn	Grønn Grønn
Justvik båthavn, høyre	Fv. 452	Vest-Agder	Rød	Rød
Justvik båthavn, venstre	Fv. 452	Vest-Agder	Gul	Grønn Grønn
Justvik skole, høyre	Fv. 452	Vest-Agder	Rød	Gul Rød
Justvik skole, venstre	Fv. 452	Vest-Agder	Gul	Grønn Grønn Gul
Småslettene	Fv. 453	Vest-Agder	Rød	Rød
Nereid, høyre	Fv. 953	Vest-Agder	Gul	Grønn Grønn
Nereid, venstre	Fv. 953	Vest-Agder	Rød	Rød

Tabell 3: Status på holdeplassene det er gjennomført registreringer på i løpet av 2015.

Tabellen under viser en oppsummering av fordelingen på de ulike graderinger av holdeplasser og gangadkomster. Totalt er det foretatt forregistreringer på 19 holdeplasser og 28 gangadkomster i tilknytning til disse holdeplassene.

	Rød	Gul	Grønn	Totalt
Holdeplassutrusting	5	12	2	19
Gangadkomst	8	9	11	28
Totalt	13	21	13	47

Tabell 4: Oppsummering av resultatene fra registreringene gjennomført i 2015.

I løpet av disse registreringene har vi fått bekreftet vår antagelse om at mange av eksisterende holdeplasser ikke er universelt utformet. Tabell 4 viser at kun 2 av 19 holdeplasser har fått grønn gradering. Det presiseres at disse holdeplassene ikke er tilfeldig utvalgt, men er valgt ut nettopp fordi de skal rustes opp i 2016. Disse dataene er dermed ikke generaliserbare til alle holdeplasser i regionen. På den andre siden er det overraskende mange gangadkomster som har fått grønn gradering i løpet av disse registreringene, 11 av 28. Selv om dette anses som positivt ser vi at det er et forbedringspotensial når det kommer til tilrettelegging for gangadkomster. Videre ser vi at det er en liten sammenheng mellom gradering på holdeplass og gangadkomst. Samtlige av holdeplassene med grønn gangadkomst har fått gradering 50 % eller mer. Dette kan tyde på at det flere steder planlegges helhetlig. Likevel er det ingen garanti at en grønn holdeplass har grønn gangadkomst, og omvendt. I løpet av etterregistreringene vil vi kunne se om det er en positiv eller negativ utvikling i sammenhengen mellom holdeplass og gangadkomst.

Erfaringer med registreringene

Punktlistene med erfaringer under er basert på et oppsummeringsnotat laget av sommerstudenter ansatt ved Samfunnsseksjonen, Region sør sommeren 2015.

Generell problematikk

- Kart fra NVDB kan henge etter når man kjører i høyere hastighet.
- Mangel på GPS-signal ute på veg, slik at det blir vanskelig å lokalisere holdeplassene.
- Tidligere feilregistreringer, for eks. noen holdeplasser har blitt lagt inn på feil side av vegen.
- Ulike måleenheter registreres, henholdsvis centimeter og meter. Dette bør være konsekvent.
- «Lomme» burde være et svaralternativ under «type» holdeplass
- Svært mange stopp mangler holdeplassnavn, som gjør det vanskelig å finne riktig holdeplass.

Dokumentasjon

- Muligheten for å «laste opp fil» forsvinner i NVDB, som gjør det vanskelig å laste opp bilde.

Gangadkomst

- Feilmelding har dukket opp i forbindelse med registrering av gangadkomst, dvs. NVDB finner ingen vegreferanse.
- Uklare definisjoner i forbindelse med «fra-til» -knappen. For eks. Hva er «høyre», «venstre», «bak» eller «frem»?
- Ikke alle holdeplasser er tilknyttet gangadkomster om man parkerer i nærheten av vegen. Dermed blir det vanskelig å gå fra bil til holdeplass.

Dekningsproblemer

- Ofte dekningsproblemer, både ved internett og GPS.
- Internettkapasiteten er dårlig (mangel på internett har gjort at man må laste opp datasettet før befarings).

Disse utfordringene er videreformidlet til Geodataseksjonen i Vegdirektoratet og vil bli tatt videre nasjonal.

4.3 Hypotese 3:

Statens vegvesen, Region sør vil kunne ha nytte av å hente ut rapporter fra NVDB som gir informasjon om kvaliteten på hele reisevegen.

Av de 10 som ble intervjuet i 2015 svarte 9 av 10 at de ikke benytter seg av rapportmalene som er tilgjengelige i NVDB, se tabell 5.

Henter ut rapporter fra NVDB	
Ja	0
Nei	9
Vet ikke	1
Totalt	10

Tabell 5: Oversikt over antall informanter som benytter seg av rapportmalene i NVDB.

På spørsmålet om han benytter seg av rapportene i NVDB svarer Steve «*Har ikke hatt bruk for det.*». Flere av informantene sier at de ikke har hatt bruk for rapportmalene som er tilgjengelige i NVDB, dette støttes også opp av Truls som sier «*Ja, jeg ser jo det i sidemenyen, men jeg har aldri brukt det.*». Disse svarene antyder at de som har kjennskap til rapportmalene ikke ser nytten av å benytte seg av dem. Videre er det flere som påpeker at de foretrekker å hente ut rapportmaler fra GISLINE fremfor NVDB. Nils forteller «*Bruker rapporter fra GISLINE. Er inne der og henter ut rapporter fra GISLINE i forhold til om det er noe jeg lurar på og at jeg får den informasjon som jeg trenger.*».

I tillegg er det flere som aldri har hørt om rapportmalene, for eksempel sier Cato «*Det finnes veldig mye i NVDB. Vet ikke helt konkret hva du tenker på?*». Ola forteller «*Rapportmaler og sånne ting har jeg ikke bruk for. Aldri vært borti de. Vet ikke hva jeg skulle brukt dem til.*».

På bakgrunn av intervjuene gjennomført i løpet av 2015 har vi sett at flere er usikre på hvilke muligheter som ligger i NVDB og i rapportmalene. Vi ser også at GISLINE og NVDB brukes litt om hverandre, og at dette ikke alltid virker som et bevisst valg blant brukerne.

5 Oppsummering

I løpet av denne rapporten har vi presentert de midlertidige funnene fra prosjektets Del 1. I dette kapittelet vil det bli kort oppsummert funnene for hver hypotese.

Hypotese 1: *Statens vegvesen, Region sør har en utfordring når det kommer til å planlegge for hel reiseveg.*

Funn: Det virker som om Hypotese 1 kan bekreftes. På tross av dette ser vi et behov for videre intervjuer for å sikre reliabilitet. Midlertidige funn viser at utfordringene for helhetlig planlegging ligger i følgende:

1. Økonomiske begrensinger
2. To-delt budsjett
 - a. Investering vs. drift og vedlikehold
 - b. Muligens også budsjett for fylkesveg vs. budsjett for riksveg
3. Intern kultur/tradisjon
4. Ledelse
5. Tverrfaglighet

Disse punktene vil få et ekstra fokus i de videre intervjuene som vil bli gjennomført i 2016.

Hypotese 2: *Prinsippene om universell utforming som standard er ikke ivaretatt gjennom helereiseveger i Region sør.*

Funn: Eksisterende holdeplasser og gangadkomster svarer ikke til prinsippene om universell utforming. Mulige årsaker til dette kan være:

1. Snevre bestillinger
2. Manglende kunnskap
3. Kravene om universell utforming
4. Økonomiske begrensinger

Til tross for disse årsakene kan det virke som om Statens vegvesen, Region sør har blitt flinkere på å ivareta universell utforming på holdeplasser og gangadkomst. I tillegg har overaskende mange gangadkomster grønn gradering. Det vil bli gjennomført etter-registreringer av de samme holdeplassene og gangadkomstene som vil gi svar på hypotese 2.

Hypotese 3: *Statens vegvesen, Region sør vil kunne ha nytte av å hente ut rapporter fra NVDB som gir informasjon om kvaliteten på hele reisevegen.*

Funn: Svært få benytter seg av eksisterende rapportmaler i NVDB, en god andel av informantene vet heller ikke hva rapportmalene er. Videre ser vi at de fleste som benytter seg av rapporter henter dette ut fra GISLINE framfor NVDB.

Funnene i del 1 av dette prosjektet viser et behov for en større evaluering og bearbeiding av rapportmalene. Dersom rapportmalene skal fungere som et enkelt verktøy for å hente ut informasjon fra NVDB må det tas noen grep både på utforming og opplæring. Dette er noe som bør tas videre på nasjonalt nivå av Vegdirektoratet, og ikke Region sør.

5.1 Vegen videre

Her vil det kort bli beskrevet det videre arbeidet med del 1 og del 2 som vil bli gjennomført i løpet av 2016.

5.1.1 Del 1: Vegperspektiv

I løpet av bearbeidelsen av dataene hentet inn i del 1 i løpet av 2015 ser vi et behov for videre datainnhenting. Vi vil derfor gjennomføre flere kvalitative intervjuer internt i Region sør på ulike nivåer i etaten. En årsak til dette er at vi ønsker å ha nok materiell til å kunne kvantifisere dataene for så å gjennomføre korrelasjonsanalyser av de tendensene vi ser gjennom intervjuene. En annen årsak er at det i løpet av de 10 første intervjuene har blitt tatt opp temaer av informantene vi ser er interessante for prosjektet, og derfor ønsker å se nærmere på.

5.1.2 Del 2: Brukerperspektiv

I denne delen av prosjektet ønsker vi å se nærmere på om det vi i Statens vegvesen anser som viktige elementer til/fra og på holdeplasser er i samsvar med det som anses som viktig for brukerne. Med andre ord vil vi se nærmere på prinsippene Statens vegvesen, Region sør bygger etter, og egenskapene som registreres inn i NVDB.

Datainnsamlingen i del 2 vil bestå av korte intervjuer med ulike brukergrupper. Vi ønsker å gjennomføre intervjuer om bord på busser og med ulike brukerorganisasjoner.

I denne delen vil vi også gjennomføre etter-registreringer av holdeplassene og gangadkomstene i Buskerud, Vestfold og Vest-Agder (jf. Kapittel 3.2.4). Disse registreringene vil bli benyttet for å se hvordan resultatene av opprustninger blir med tanke på gangadkomst. I tillegg ønsker vi å gjennomføre samfunnsøkonomiske analyser på disse holdeplassene.

Delrapport 2 vil bli ferdigstilt årsskiftet 2016/2017.

6 Kontaktinformasjon

Dersom du har noen spørsmål til rapporten eller prosjektet ta kontakt med:

Regine Merethe Hildre

Kristina Ellwood

Mail: regine.hildre@vegvesen.no

Mail: kristina.ellwood@vegvesen.no

Telefon: 90850935

Telefon: 90810945



Figur 2: Foto: Tor Arvid Austråt Gundersen

Begrepsavklaringer:

Begrep	Definisjon
Fylkeslokalt	Arbeider kun innad i et bestemt fylke i Region sør.
Hel reiseveg	Universelt utformet og trafikksikker tilrettelegging for de myke trafikantene, i alle ledd av en reisekjede.
Holdeplass	Fellesbegrep for alle stopp knyttet til kollektivtrafikk. Det gjelder både kantstopp og busslomme med eller uten refuge mot kjørebanelen. Holdeplass på begge sider av vegen regnes som to holdeplasser
Kantstopp	Holdeplass for buss i kjørebanelen
Kollektivknutepunkt/knutepunkt	Et sted i kollektivnettet der kollektivlinjer korresponderer med hverandre. Knutepunktet binder kollektivnettet sammen til et nettverk. De fleste knutepunkter har omstigningsmulighet buss-buss. Noen knutepunkter har omstigning til bane, tog, båt og ferje. Knutepunktet kan ha navn som inkluderer ord som terminal eller stasjon. Et kollektivknutepunkt kan inneholde flere holdeplasser.
Kollektivtrafikk	Kollektive transportmidler i rutetraffikk
Kollektivtransport	Offentlig tilgjengelige transportsystemer med fast rutetraffikk og/eller bestillingstrafikk i by eller region for alle reisende med gyldig billett.
Nasjonal vegdatabank (NVDB)	NVDB er et databasesystem som inneholder data om vegen,

	vegtrafikken og konsekvenser av vegtrafikken. F. eks ulykker, støy og holdeplassutrusting mm.
Regionalt	Arbeider på tvers av de fem ulike fylkene som er en del av Region sør.
Tilgjengelig	At det eksisterer en adkomst til holdeplass.
Vegeier	Eier og den som har ansvaret for drift og vedlikehold av vegen. Dette kan være Statens vegvesen (europaveger og riksveger), fylkeskommunen (fylkesveger), kommune (kommunale veger) eller private.

Litteraturliste

Det kongelige samferdselsdepartementet. (2013) Meld. St. 26 (2012–2013), Melding til Stortinget, Nasjonal transportplan 2014–2023. Oslo

Jacobsen, D. I. (2005). *Hvordan gjennomføre undersøkelser?: innføring i samfunnsvitenskapelig metode*. Kristiansand: Høyskoleforlaget.

Kvale, S., & Brinkmann, S. (2009). *Det kvalitative forskningsintervju*. Oslo: Gyldendal akademisk.

Repstad, P. (2007). *Mellom nærhet og distanse: kvalitative metoder i samfunnsfag*. Oslo: Universitetsforlaget.

Kystverket, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Avinor (2015) *Miljøvennlige og tilgjengelige byområder*. Oslo

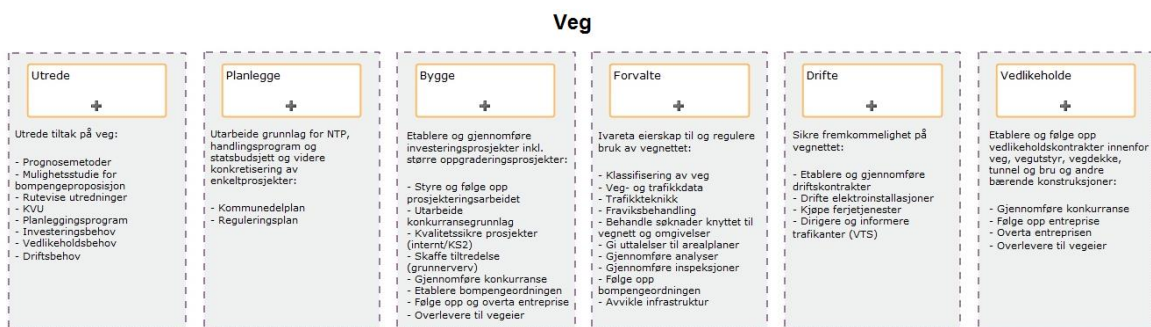
Vedlegg 1: Eksempel på intervjuguide

1. Hva innebærer dine arbeidsoppgaver?
2. Bruker du NVDB i dine arbeidsoppgaver?
 - a. Hva bruker du NVDB til? (Henter du ut informasjon eller laster du opp informasjon?)
 - i. Hvilke informasjon bruker du/legger inn?
3. Benytter du deg av rapportmalene i NVDB?
 - a. Hvis ja: Anser du rapportene som nyttige i ditt arbeid?
 - i. På hvilken måte/hvorfor ikke?
 - ii. Hvordan?
 - iii. Hvorfor/hvorfor ikke?
 - b. Hvis nei på spm. 2:
 - i. Hvorfor ikke?
 - ii. Hva må til for at NVDB skulle vært et nyttig verktøy for deg?
4. Hva tenker du når du hører begrepet «Hel reiseveg»?
 - a. Hvorfor det?
5. I dette prosjektet er begrepet «hel reiseveg» definert som et perspektiv, og som et avgrenset område. Perspektivdefinisjonen på «hel reiseveg» lyder som følgende: *Universelt utformet og trafikksikker tilrettelegging for de myke trafikantene, i alle ledd av en reisekjede.* Områdedefinisjonen er knyttet til NVDB og er for eksempel gangaadkomsten til en holdeplass. Har du noen mening om hvordan Statens vegvesen kan bidra til å sikre «Hel reiseveg»?

(Kan du utdype? Hvorfor? Hvorfor ikke?)
6. I sommer har gangadkomst blitt registrert som test i NVDB. Hvordan tenker du dette kan bidra til å sikre hel reiseveg?
 - a. Er det noen objekter du savner i NVDB for å sikre hel reiseveg?
7. Et av delmålene med prosjektet er å utvikle rapportmaler i NVDB som kan brukes som prioriteringsverktøy. Har du noen tanker rundt når tilgjengelighet som standard er bra nok, og når det kreves full

universell utforming? (Kan dette ha med viktigheten av holdeplassen å gjøre, antall av/påstigninger, i eller utenfor sentrum?)

8. Hva tenker du når vi sier reisekjeder? Hvilke elementer består en reisekjede av?
9. Vi ser gjennom våre funn at Statens vegvesen, Region sør har en utfordring når det kommer til å planlegge for hel reiseveg. Hva tenker du er hovedutfordringen?
 - a. (Kan du utdype?)
 - b. Har du noen tanker om hovedutfordringene i å planlegge for hel reiseveg ligger i systemet, eller om det ligger hos aktørene?
10. Prinsippene om universell utforming som standard er ikke ivare tatt gjennom hele reiseveger i Region sør. Hva tenker du om denne hypotesen? Stemmer den?
 - a. Hvis ja; hvorfor tror du det er sånn?
11. Se bilde: I hvilke av stadiene i kvalitetssystemet mener du at vi bør fokusere på i prosjektet «hel reiseveg»?
 - a. Hvorfor?



12. Hvor i kvalitetssystemet kommer du inn?
 - a. Kan du forklare litt rundt denne prosessen.
13. Er det noe i løpet av en prosess fra prosjektstilling til prosjektet er ferdigstilt du tenker kan være til hinder for å sikre «hel reiseveg»?
 - a. Kan du peke på noe i prosessen som fungerer bra med tanke på å sikre «hel reiseveg?»

14. Kan du kort beskrive saksgangen i det å behandle en byggesøknad?
 - a. For eksempel: Hvor kommer den fra? Hvilke kriterier behandler du ut i fra? Er prioriteringer en del av behandlingen? Hva skjer etter du har behandlet en søknad, sender du en bestilling videre?
15. I forhold til byggesøknader – har du vært bort i noen eksempler på «hel reiseveg» problematikk? Ser du noen potensielle problemer.
16. Vi ser gjennom våre funn at Statens vegvesen, Region sør har en utfordring når det kommer til å planlegge for hel reiseveg. Hva tenker du er hovedutfordringen?
 - a. (Kan du utdype?)
 - b. Har du noen tanker om hovedutfordringene i å planlegge for hel reiseveg ligger i systemet, eller om det ligger hos aktørene?
17. Har du vært borti noen eksempler på «hel reiseveg» problematikk i sammenheng med planarbeid?
 - a. Ser du noen potensielle problemer?
18. Er det noen andre i SVV du mener det er naturlig å snakke med i forbindelse med dette prosjektet?
19. Er det noen temaer som ikke har blitt tatt opp som du mener det er naturlig å snakke om i forbindelse med dette prosjektet?

Vedlegg 2: Analyseskjema

Fullstendige analyseskjemaer vil ligge som vedlegg til hovedrapporten.

Hypotese 1:

Hypotese 1: SVV, RS, har en utfordring når det kommer til å planlegge for hel reiseveg				
Intervjuer:	Finnes det en utfordring? (j/nei/vet ikke)	Hvor er utfordringen?	Hva er utfordringen?	Sitat

Hypotese 2:

2. Prinsippene om uu som standard er ikke ivaretatt gjennom hele reiseveger i RS (intervjuer og registreringer).						
Intervjuer.	Enig/uenig i hyp2.	Sitat				












































Hypotese 3:

3. SVV, RS, vil kunne ha nytte av å hente ut rapporter fra NVDB som gir informasjon om kvaliteten på hele reisevegen							
Intervjuer.	Bruker rapportmal ja /nei	Sitat					



Analyseskjema; datastyrte koder - flere begreper i det faktiske analyseskjemaet.

Hypotese 1: SVV, RS, har en utfordring når det kommer til å planlegge for hel reiseveg									
	1 = ja, nevnes som en utfordring	2 = nei er ikke en utfordring	3 = vet ikke, muligens utfordring	99 = missing					
Intervjuer	Budsjett	Manglende kunnskap	Økonomi	Bestilling med mal	Bestilling uten mal	Manglende dokumentasjon	Manglende informasjon	System	Aktør

Vedlegg 3: Holdeplassutrusting – egenskaper (datakatalogen)

Egenskapstype	↓ Nr
 Geometri, linje	
 Rutebanken, stoppunkt_ID (Test)	
 Rutebanken, holdeplassnummer (Test)	
 Rutebanken, holdeplassnavn (Test)	
 Rutebanken, stoppunktnummer (Test)	
 Type transportmiddel (Test)	
 Viktighetsnivå (Test)	
 På- og avstigning (Test)	
 Trafikkretning, geografisk (Test)	
 Universell utforming, poeng mulig (Test)	
 Universell utforming, poeng beregnet (Test)	
 Holdeplasskilt (Test)	
 Oppslagstavle for rutetabell (Test)	
 Oppslagstavle rutetab, høyde underkant (Test)	
 Oppslagstavle rutetab, høyde overkant (Test)	
 Oppslagstavle rutetab, adgang (Test)	
 Oppslagstavle rutetab, belyst (Test)	
 Sanntidsinformasjon (Test)	
 Høytaler (Test)	
 Belysning (Test)	
 Leskur/tak (Test)	
 Leskur, fri bredde innvendig (Test)	
 Leskur, fri dybde innvendig (Test)	
 Leskur, areal tilpasset rullestol (Test)	
 Sittemulighet (Test)	
 Sykkelparkering (Test)	
 Bilparkering (Test)	
 Plattform, type (Test)	
 Plattform, belegning (Test)	
 Plattform, dekkekvalitet (Test)	
 Plattform, lengde (Test)	
 Plattform, bredde (Test)	
 Plattform, punkthinder (Test)	
 Plattform, minstebredde u punkthinder (Test)	
 Plattform, kantsteinhøyde påstigning (Test)	
 Plattform, kantsteinhøyde avstigning (Test)	
 Plattform, buss adgang til kant (Test)	
 Taktile indikatorer til påstigning (Test)	
 Varselfelt langs perrongkant (Test)	
 Gangadkomst (test)	
 Gangadkomst, stigning (Test)	
 Gangadkomst, kryssingsmulighet (test)	
 Etableringsår	

Vedlegg 4: Gangadkomst – egenskaper (datakatalogen)

Egenskapstype	↓ Nr
 Adkomst fra til	
 Minstebredde	
 Belysning	
 Dekkekvalitet	
 Punkthinder	
 Nivåforskjell	
 Stigning	
 Belegning	
 Merknad	
 Byggeår	
 Geometri, linje	



Statens vegvesen
Region sør
Veg- og transportavdelingen
Postboks 723 Stoa 4808 ARENDAL
Tlf: (+47 915) 02030
firmapost-sor@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen