

Rapport fra «Universell utforming i transportsystemet i Salzburg»



Studietur 9.- 13.september – Reisestipend 2013

Randi K. Øverland Trafikksikkerhet (teamleder). Strategi-, veg- og transportavdelingen
Anders Dalen Trafikk Oslo. Vegavdeling Oslo
Sigrid Skjølås Overordnet planlegging og styring. Strategi-, veg- og transportavdelingen
Auden Andersen Utbygging Hedmark. Vegavdeling Hedmark

Innhold

Innledning.....	4
Fakta om turen	4
Hva ble gjort	5
Hvem ble besøkt.....	6
Salzburg kommune.....	6
Fra befaring i Salzburg.....	6
Transportselskapet StadtBus.....	9
Landesbaudirektion.....	11
Asfinag – statlig aksjeselskap som bygger motorveier i Østerrike	12
Salzburg Mainstation.....	13
Rasteplasser.....	14
Ansfelden.....	14
Lindach	16
Mondsee.....	17
Historic Old Town of Enns	18
Nytteverdi.....	19
Utbytte av turen	20
Overføringsverdi til egen organisasjon	20
Gjøres kjent for kollegaer/erfaringsoverføring	21
Kopi av rapporten leveres til:	21
Vedlegg.....	22
Vedlegg 1 Powerpoints.....	22
Vedlegg 2 - Søknadstekst.....	22
Vedlegg 3 Svarbrev	23
Vedlegg 4 Salzburg vinner EU-prisen for handicap-vennlige byer	24
Vedlegg 5 Forespørsel til Salzburg kommune	26
Vedlegg 6 Program	27
Program September 9 th -13 th 2013	27

Innledning

Universell utforming er et av 4 hovedsatsningsområder i NTP. I kriteriene for å søke reisestipend var fagområdet «universell utforming» ikke nevnt spesifikt. 4 av medlemmene i Team universell utforming fikk allikevel tildelt reisestipend på bakgrunn av begrunnelse vi gav (se Vedlegg 2). Salzburg fikk prisen fra EU i 2012 «Access city award» for sitt arbeid med bedring av tilgjengelighet. Derfor valgte vi Salzburg som reisemål.

Deltagerne arbeider innen ulike områder fra overordnet planlegging, trafikk, plan, utbygging og trafiksikkerhet. Alle er deltagere i Team universell utforming og har spesiell fokus på dette. Vi sitter på kontorer som er spredt i Region øst: Lillehammer, Hamar og Oslo. Turen var en fin anledning til å bli kjent over tid, snakke sammen om faglige ting og delta i uformelle diskusjoner om ulike tema innen planlegging og bygging av vegsystemet både i Østerrike og hjemme i Norge.

Fakta om turen

Vi hadde 5 dager til disposisjon der hovedprogrammet ble lagt til tirsdag- onsdag- torsdag (se vedlegg 2). Mandag og fredag ble reisedager, og selve reisen var også en erfaring - vi fotograferte tilgjengeligheten på transportmidlene underveis. Hovedprogrammet ble lagt på tirsdag - onsdag - torsdag. Det var viktig å få en spredning av kunnskap fra ulike organisatoriske nivå, fra private selskap til kommune og region (Salzburg Land).

Vi hadde avtalt møter med de sentrale personene i

Salzburg kommune - 2 personer som jobber spesifikt med universell utforming (bakgrunn innen kommunikasjon og universell utforming, en av disse er rullestolbruker)

Transportselskapet StadtBus som har fokus på transport for alle. 1 person som har vært politiker for «De grønne» i 3 perioder)

Landesbaudirektion – tilsvarende Statens vegvesen – 2 personer (dr. ingeniører) som har ansvarsområde vegbygging i Salzburg og omegn (Salzburg Land)

Befaring på **Sentralbanestasjonen** i Salzburg (2 personer med bakgrunn fra ledelse og planlegging/bygging/ ombygging av ny «Hauptbahnhof Salzburg»)

Sabine Neusüess, Angelica Gasteiner og Friedrich Wernsperger var kontaktpersonene. Disse tre laget et program for tirsdag og onsdag. Torsdag besøkte vi 3 rasteplasser mellom Salzburg og Wien. Rasteplassene var anbefalt som gode eksempler på «Barrierefrei Raststätten» av et turistbyrå i Østerrike. Vi besøkte også den historiske byen Enns, som var oppført som et svært godt eksempel på barrierefritt miljø i verneverdige omgivelser. Besøkene er beskrevet nærmere i kapittelet «Hvem ble besøkt?»

På **Marionette-teateret i Salzburg** så vi «Sound of music» på tirsdag kveld. Det var en imponerende forestilling. Lokalene var tilgjengelige for rullestolbrukere, og handlingen ble oppsummert på tekst-tavler med stor skrift, på sideveggene. Teksten var på 5 ulike språk.

Vi besøkte også **Salzburgs borg**, som ligger på en høyde, med utsikt over byen. Transporten opp dit gikk med en taubane lik fløybanen i Bergen. Det var flere med rullestol og barnevogn med banen og videre oppover i borgen var det gelender som gjorde det tryggere for synshemmede å gå i trappene.

Matkulturen i Østerrike var ikke så forskjellig fra Norge. De spiser mye kalv- og svinestek og pølser. Vi vil aldri glemme den enorme ekte Wienersnitzel som ble servert i Wien. Østerrike har gode kaker, blant annet Sachertorte og Apfelstrudel. På Cafe Fingerlos i Salzburg er eieren av denne er verdensmester i patisserie (kakebaking). Østerrike har også lange tradisjoner med ølbrygging og vinproduksjon.

Hva ble gjort

Sigrid Skjøelås som er medlem av Team universell utforming Region øst foreslo dette på mail til teamet: Kanskje det kunne være en ide å søke om reisestipend for uu-teamet i 2013? Nå vet ikke jeg om UU står på SKUP-planen, men jeg mener absolutt det er en kompetanse som er kritisk for vegvesenet. <http://intranett.vegvesen.no/Etat/S%C3%B8k+reisestipend+for+2013.410519.cms?a=1>

Randi Øverland svarer: Håper på et godt nytt år! Reisestipend?

<http://intranett.vegvesen.no/Etat/S%C3%B8k+reisestipend+for+2013.410519.cms?a=1>

Søknadsfristen er veldig knapp. Nyheten ble lagt ut den 20. des – da gikk jeg i juleferie.. Frist er 21. januar- dagen før vi har uu-møte. Men hva tror dere? Er det noen som evt. kunne tenke seg å delta? Send tilbakemelding til meg, hvem som ønsker å søke. Hver og en må sende en individuell søknad selv om vi reiser i gruppe og det ser ut til at det er ønskelig med små grupper (2-4 personer).

Det må klareres med nærmeste leder før dere sender søknaden. Jeg kan prøve å formulere innholdet og sende til dere, slik at dere bare kan klippe det inn i søknadsskjema'et. Er det aktuelt våren eller høsten 2013? Hvor? Jeg foreslo tidligere Salzburg i Østerrike, som ble kåret til den byen i EU som hadde gjort mest ihht universell utforming i 2012. Andre forslag? <http://www.universell-utforming.miljo.no/tema/internasjonalt/1305-salzburg-er-mest-tilgjengelige-by>

Vi spurte om SKUP hadde noen tanker om det med å søke på midler i et område som ikke var nevnt spesifikt i kompetanseutviklingsplanen i Statens vegvesen. Flere ble kontaktet: Giselle Jensen, Marit Brantsegg, Kjersti Kvalheim Dunham og Ingrid Øvsteng. Vi fikk svar fra Øvsteng i VD om at dette måtte være et svært relevant område å søke reisestipend på.

4 medlemmer av Team universell utforming søkte reisestipendet, og alle deltok på turen. Da vi hadde fått tilsagn om reisestipend, tok vi kontakt med ulike instanser. Vi fikk tilbakemeldinger fra Salzburg om at de kunne ta imot oss på studietur integrationsbeauftragte@stadt-salzburg.at

Vi hadde også kontakt med NHO-reiseliv innlandet Tore Haug, og Christian Hellevang, KS som er kjent med reiselivet i Østerrike og som har arrangert studieturer i andre land.

Hvem ble besøkt

Salzburg kommune

Vi møtte Sabine Neusüß i Mirabell castle, "Beauftragtencenter". Hun fortalte om arbeidet med «barriere free good practice» i Salzburg kommune. Kontoret ligger i en historisk bygning, og kommunene har gjort mye godt arbeid for å få bygningsmassen tilgjengelig uten store og synlige inngrep.



En av de ansatte rådgiverne i universell utforming i kommunen er rullestolbruker. De presiserte at Salzburg fikk EU-prisen for sitt arbeid og sin innsats for å få implementert universell utforming i byen og i transportsektoren. Det er mye som står igjen for å kunne si at det er tilgjengelig for alle, men de har stort fokus på dette. Vi så mange turister og innbyggere i byen som var rullestolbrukere, mange med barnevogn og mange syklistere og gående.



Sabine Neusüß og hennes kollega (på bildet over). Presentasjonen finner du her:

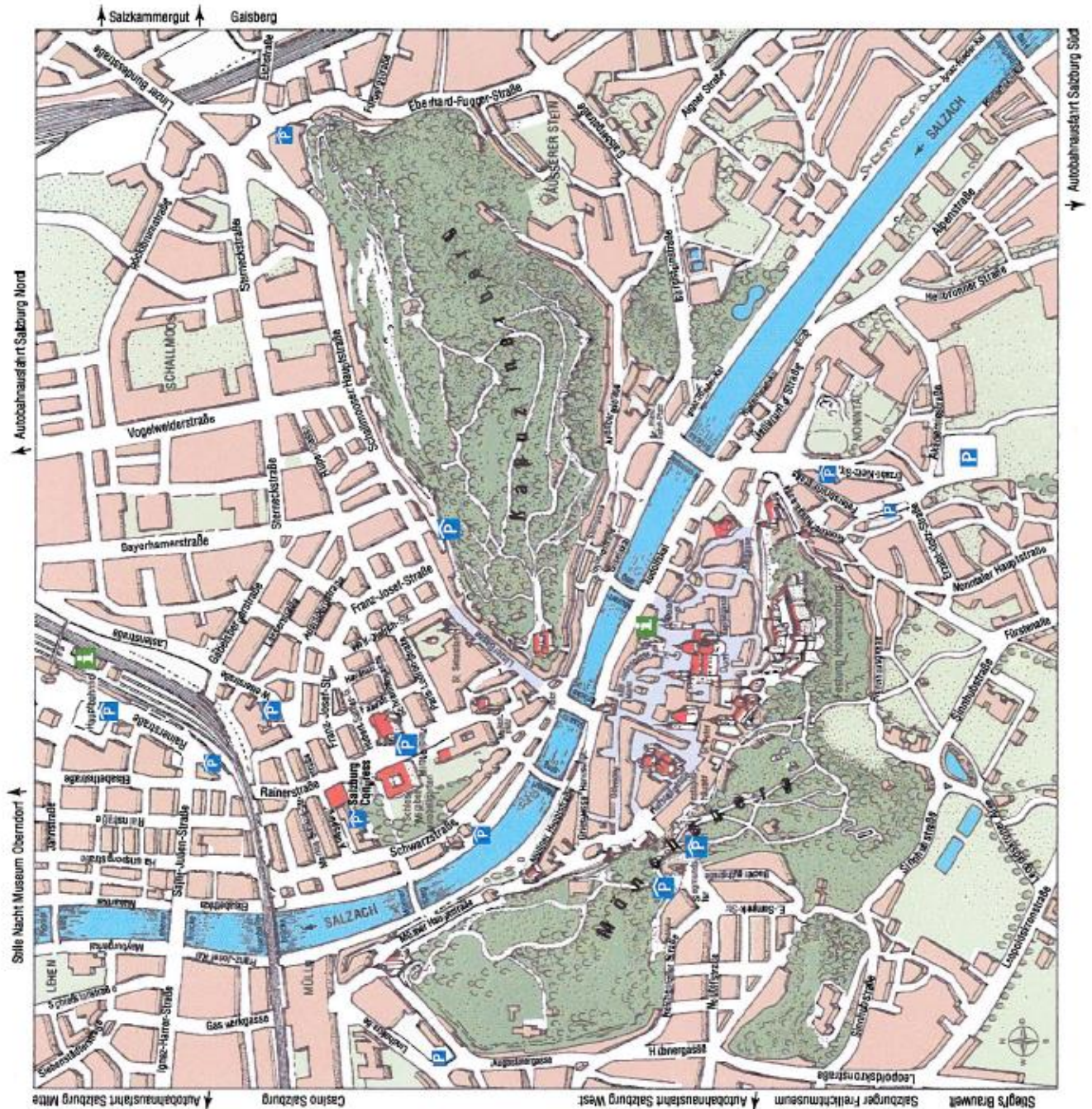
<O:\1\VT\18030 Trafikksikkerhet\Universell utforming\Studietur-reisestipend\Power Point Behindertenbeauftragte korr .pptx>

Fra befaring i Salzburg

Salzburg bruker brostein som ledelinjer og taktile elementer, for å bevare det historiske preget i den gamle byen. Byen er godt tilrettelagt for gående og syklende og terrenget er lett. Sentrumsområdet er flatt og lett tilgjengelig. Symboler malt på asfalt i vegbanen blir mye brukt på områder for syklistere og

gående. I farlige kryss blir det dessuten brukt rød asfalt for å få bilistene til å bli ekstra oppmerksomme på syklister og gående.

Kart over Salzburg by:



På neste side er det foto av gangfelt med oppmerksomhetsindikator og farefelt i brostein. Foto 2 viser en fredelig og vakker sykkelveg langs elven og nederst ser vi rød asfalt (arbeidet er ikke ferdigstilt- asfalten skal gå over hele kjørebanelen) og markeringer i vegbanen.



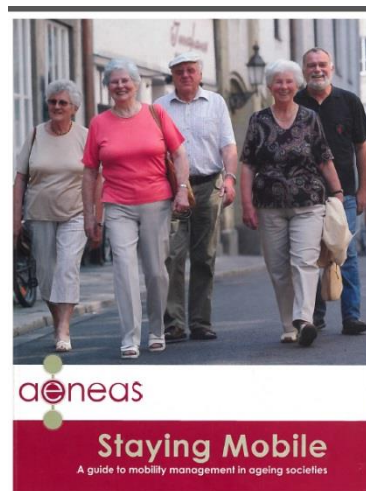
Transportselskapet StadtBus

Angelika Gasteiner presenterte “Measures for Older Passengers in public transport. Best practice in Salzburg. EU Project AENEAS”.

Hun har tidligere vært kommunepolitiker i Salzburg for partiet “De grønne”. Hun hadde selv tatt initiativ til å opprette sin nåværende stilling for å arbeide for at folk flest - også flere personer med funksjonsnedsettelse - skulle velge å ta offentlig kommunikasjon (ECO-mobility = økologisk mobilitet). Hun har deltatt på mange møter i offentlige sammenhenger og i lag og foreninger for å snakke om hvor viktig det er å delta i samfunnet for å bevare en god helse i godt voksen alder. De regner eldre fra 75+.

Gasteiner initierte kampanjer, utformet og delte ut brosjyrer, var på skoler og orienterte om eldre og deres behov for å bli ivaretatt på bussen. Bussene har ekstra trykknapp for ved seter for eldre som fungerte, slik at brukere fikk bedre tid før døren ble lukket ved avstigning. Hun hadde et eget opplegg for å bevisstgjøre de unge på å være oppmerksomme mot de gamle på bussen, og overlate seter i nærheten av utgangsdører til de som trenger det mest. Hun hadde også kurs for bussjåfører for å poengtere behovet for å bruke de tilgjengelighetstiltakene som fins i bussene – senkefunksjon, ramper osv.

Angelika Gasteiner



AENEAS- EU-prosjekt
Angelica Gasteiner

Hvordan en aldrende
befolkning klarer å holde
seg mobile/ i aktivitet

<O:\1\VT\18030 Trafikksikkerhet\Universell utforming\Studietur-reisestipend\DSSpedestrianPT.ppt>

<O:\1\VT\18030 Trafikksikkerhet\Universell utforming\Studietur-reisestipend\epf.ppt>

Gasteiner holder også kurs for pensjonister for å gjøre det *tryggere* å velge offentlig transport. Mange eldre har mistet sertifikatet på grunn av helseproblemer. Mange damer har ikke kjørt på mange år fordi de har overlatt dette til sine menn, og mange enker trenger transport for å kunne komme ut i sosiale sammenhenger når de ikke lenger har en mann som kan kjøre. Fordi de har manglet kjøretrening i mange år, er det mange kvinner som ikke lenger ønsker å kjøre bil igjen. En rekke kvinner av dagens pensjonister har aldri hatt sertifikat.

Gasteiner holder kurs for pensjonister om hvordan man bruker offentlig transport – hvordan komme seg trygt inn på bussen, i bussen og komme seg av bussen, hvordan skaffe seg billett, hvordan finne ut av ruter og rutetider. På kursene lager hun en trygg atmosfære. Det skal ikke koste for mye, det skal være en hyggelig atmosfære, det må være tillitsvekkende og trygt. Det fokuseres på sikkerhet og faremomenter. Ulykker skjer ofte når man er stresset eller utrygg, da gjør man ofte uoverveide ting som kan medføre feil og i verste fall ulykker. Kursene kalles «Training for seniors». Hun brukte KISS som prinsipp: «Keep it short and simple».



Tydelige bussholdeplasser og informasjon, skilting for syklist, ledelinjer og farefelt for gående i stedsriktig brostein. Stolpen er et orienterende element som står utenom naturlig ledelinje i gangstien.

Landesbaudirektion

På onsdag hadde vi møte med Landesbaudirektor Mr. Christian Nagl, leder for byggseksjonen i Landesbaudirektion Salzburg (heretter kalt Land Salzburg) og leder for avdelingen for regionale vegger, Dr. Friedrich Weinsperger. Landesbaudirektion har ansvar for de regionale (fylkesveier), mens Salzburg by har ansvar for de kommunale vegene. Nagl hadde en tidligere karriere i motorvegselskapet Asfinag (se s. 12).

Det er ingen som arbeider med universell utforming spesielt i Land Salzburg. Hensynet til universell utforming blir i stor grad til økonomiske spørsmål. De hadde liten innsikt i de demografiske utfordringer Europa står overfor innen kort tid. Randi Øverland hadde en presentasjon av arbeidet med universell utforming i Norge, SVV Region øst. Presentasjonen ble også vist for Sabine Neusüess i Salzburg kommune dagen før.

<O:\1\VT\18030 Trafikksikkerhet\Universell utforming\Studietur-reisestipend\pp-Study trip to Salzburg.pptx>

I Landesbaudirektion Salzburg hadde de ingeniører og fagarbeidere i sin organisasjon. De ble interessert i å høre om Statens vegvesens arbeid og fagområder - at vi har ingeniører og fagarbeidere, men i tillegg har ansatt psykolog, antropolog, arkitekt, landskapsarkitekt, ergoterapeut og arkeolog for å nevne noen av yrkesgruppene. De var interessert i vår Strategi- og tiltaksplan og lurte på om de kunne få en engelsk versjon av denne fordi de mente at den inneholdt viktige elementer som de synes var interessante. Foredragene deres dreide seg mye om deres arbeidsoppgaver, hvordan fordelingen av ansvarsområder er i Østerrike, hvem som har ansvar for vegutbygging i ulike kategorier, og lite om universell utforming.



På kartet over ser vi Salzburg Land. Salzburg Land er delt inn i 4 regioner, nord, sør, øst, vest. Når det gjelder drift, så har de ansatt egne folk i de ulike regionene. Byen Salzburg får penger av Salzburg Land for å ta ansvar for bygging, vedlikehold og drift av fortauene. Landesbaudirektion i Østerrike tilsvarende Statens vegvesen i Norge, men i tillegg har de ansvar for jernbane (delt i to: nasjonalt og regionalt) og shipping. De har "Federal roads" (A), "Regional roads" (B+L) og "Municipal roads" (kommunen). Landesbaudirektion har ansvar for vedlikehold av alt utenom kommunale veier. I tillegg har de ansvar for vedlikehold av festivaldistrikt, skoler, kulturminner, museer og gamlebyen. De mener det er en fordel å ha sine egne ansatte som gjør arbeidet med drift og vedlikehold. De kjenner arbeidsoppgavene og det blir en kontinuitet, og de slipper å bruke tid og penger på anbudsrunder, ansettelse, opplæring og avtaler.

Asfinag – statlig aksjeselskap som bygger motorveier i Østerrike

Østerrike har organisert veibyggingen sin på en interessant måte. Det er tre veinivåer i landet. Motorveier, finansiert, vedlikeholdt og byggeorganisert gjennom det statlige aksjeselskapet Asfinag. Hovedveier, bygget av de ni provinsene eller «Bundesländer». De får penger fra finansdepartementet. Lokale veier, bygget av kommuner og landsbyer, «Gemeinde», får penger fra provinsstyrelsen.

De viktigste veiene å få bygd har vært motorveiene. Østerrike er – ulikt Norge – et transittland for trafikk mellom nord og sør i Europa som betyr stor slitasje på vegnettet. De har hittil hatt gode forhold på vegene, men nå som det er finanskrisen i Europa ser de at de vil få økte problemer framover. De ønsker å få mer transport over på jernbanen. Mindre tungtransport vil gi mindre slitasje på vegnettet, og det vil gi mindre trafikk og tryggere veier for andre trafikanter. I tillegg er det mer miljøvennlig med jernbane. Det skjedde på 1960-, 70- og 80-tallet systemet med vegbygging ble etablert. Hovedaktøren heter Asfinag, et statlig aksjeselskap som utfører alt som gjelder motorveiene etter oppdrag fra myndighetene. De låner penger i markedet, kontakter og har oppsyn med private entreprenørselskaper som håndterer selve byggingen av veiprojektene, og de samler inn penger fra bilistene for å finansiere nybygging og vedlikehold.

Vi kjørte motorveg A1 mellom Salzburg og Wien og fant oss fort til rette på en motorveg med jevnt høy standard, der det vekslet mellom 4-felt og 6 felt. Vårt fokus var universell utforming av rasteplasser. Vi stoppet på 3 rasteplasser (se s. 14). Felles for alle stedene var en tydelig skilting og et oversiktlig kjøremønster, som var dimensjonert for stor trafikk inn og ut av rasteplassene. Parkeringsarealene var romslige med adskilt parkering for store kjøretøy og for personbil. Det var private vegkroer i tilknytning til rasteplassene, der det hele var bundet sammen av et logisk og i nokså stor grad universelt utformet vegsystem.

Fra mai i fjor til februar i år stoppet Østerrikes myndigheter over 300 vogntog med overopphetede motordeler fra å kjøre inn i Karawanken-tunnelen. Termoskanning viser opphetede deler. I 2017 får landets lengste tunnel, Arlberg-tunnelen, samme teknologi. – «Dette er vi veldig fornøyd med. På den måten eliminerer vi en risiko for brann, og vi vet at trailere som tar fyr kan skape store branner», sier Alexander Holzledl, pressetalsmann for selskapet Asfinag. «Vogntogene som er for varme blir stoppet, og trailersjåføren får beskjed om å vente til vogntoget kjøles ned før han kan kjøre videre. Dette er et effektivt sikkerhetstiltak», sier Holzledl.

Det var særlig brannen der 39 mennesker døde i Mont Blanc-tunnelen mellom Italia og Frankrike i 1999, som gjorde at man i Østerrike startet en kraftig oppgradering av tunneler. Holzledl fra Asfinag

sier de i alt har brukt mer enn fire milliarder euro på opprustningen. Arlberg-tunnelen får i tillegg til termoskanning 37 ekstra rømningsveier og nytt brannvarslingsanlegg. Mange andre tunneler har fått et ekstra løp, for å enveisdirigere trafikken.

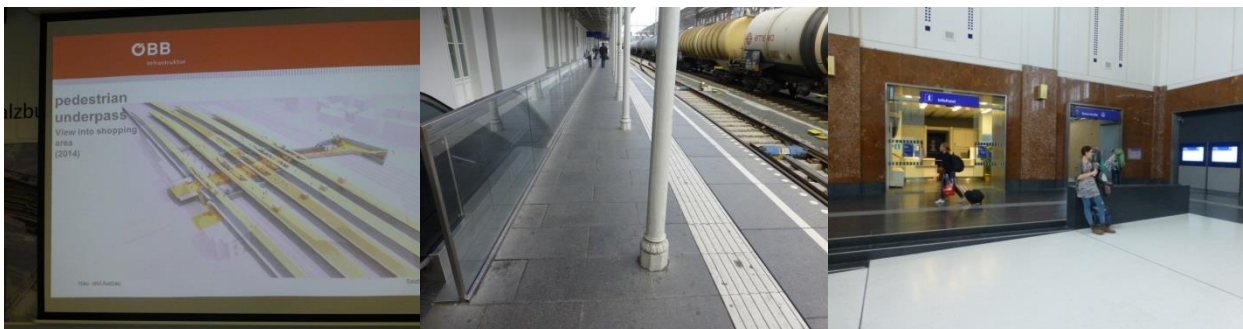
Sjåføren som kjørte traileren som tok fyr i Gudvangatunnelen i Norge i 2013 ble [siktet for brudd på veitrafikklovens paragraf 13](#). Politiet mener tekniske feil ved vogntoget førte til overoppheting og deretter brann.

Salzburg Mainstation

Mr. Thomas Wörndl (ÖBB - Austrian Federal Railways) informerte om den pågående utbyggingen av sentralbanestasjonen i Salzburg. De har koblet sammen retning nord- sør, som tidligere var endestasjoner i Salzburg. I tillegg har de laget løsninger som gjør at det er barrierefritt til perrongen gjennom å lage lyse trygge lokaler under sporene. Området skal på sikt utvikles til kjøpesenter, slik at det blir et aktivt og trygt område å ferdes i. Vegger og gulv er lyse med mørke ledelinjer. De har kontrast på ledelinjene. Der hvor det er mørkt underlag er ledelinjene lyse.



Jernbanesporene ligger på gateplan. Takene over sporene var restaurert og de hadde bygget transparente tak i gammel stil. Det gjør at jernbaneområdet oppleves som attraktivt. Det er muligheter for personlig assistanse for de reisende, som er tilgjengelig døgnet rundt. På perrongen var det lagt ledelinjer, og en hvit stripe og prikker ytterst, som ikke var taktilt. Ledelinjen på det midterste bildet under, er etter vår mening unødvendig, den ligger for tett inntil søylene. Glass-gelenderet kunne vært brukt som naturlig ledelinje. I tillegg burde det være taktil varsling på perrong-kanten.



Rasteplasser

Vi besøkte 3 rasteplasser mellom Salzburg og Wien, Ansfelden, Lindach og Mondsee. Mye var bra og det var godt mulig for rullestolbrukere å bruke stedene. Men anleggene hadde mange besøkende, som gjorde at stedene var slitt og preget av stor trafikk. Enkle grep kunne ha gjort stedene mer attraktive og tilgjengelige.



Rasteplassene Mondsee (rød), Lindach (grønn) og Ansfelden (turkis)

Ansfelden

<http://www.oeamtc.at/?id=2500,1322868,500411,1938&search=YmxkPU9iZXLdtnN0ZXJyZWJjaDpCZWhpbmRlcnRlbmdlcmVjaHQ9YmVoaW5kZXJ0ZW5nZXJlY2h0>

Rasteplassen Ansfelden har skråparkering hvor man logisk blir ført inn og ut på området i riktig retning. Det er 2 plasser med HC (handicap-) parkering ved inngangspartiet med tydelig skilting og malt symbol i gategrunn.





Stedet har gode trapper med markering av alle trappeneser, gelender i to høyder gjennom hele trappens lengde, via et hvirepos midt i trappen. Gjennomgående gelender gjør det trygt for synshemmede og andre å bruke trappen. Det er en fin, jevn gangsti mot inngangspartiet, med belysning langs hele veien fra parkering til servicebygg. Lyset hadde skjerm over pæren slik at blinding unngås. Det var telefonbokser med telefoner i to høyder, slik at også rullestolbrukere kan anvende telefonboks.

Lindach

<http://www.oeamtc.at/?id=2500,1322881,500411,1938&search=YmxkPU9iZXLDTnNOZXJyZWljaDpCZWhpbmRlcnRlbmdlcmVjaHQ9YmVoaW5kZXJ0ZW5nZXJlY2h0>



Rasteplassen Lindach hadde et Gaudi-inspirert og hyggelig servicebygg med en ren og lett sti fram til inngangspartiet. Inngangsdøra her var også tung og uten automatikk, men lokalet var romslig og lett å bruke for alle. Trappen foran bygningen var derimot svært farlig med ujevn brostein, trinn som lå i svinger og var uregelmessige og uforutsigbare, uten gelender. Men den passet fint til bygget. Så lenge det var et likelydende alternativt valg til inngangen kan det være akseptabelt, men trappen kan forårsake skader på uoppmerksomme turister.

Uteområdene på Lindach er ikke vedlikeholdt, og her er det kun trappeadkomst. Denne plassen ville vært svært attraktiv dersom den hadde blitt opprustet. Her kunne det lett ha blitt lagt en tilgjengelig sti med varierte møbler, også møbler med ryggstøtte og armlener som en lett kan reise seg fra. Det var god plass, skyggefulle områder og mye grøntareal. Reklamen tok mye fokus vekk fra det idylliske området som dette egentlig var. Parkeringsplassen skiller området fra motorvegen slik at uteplassen ligger skjermet fra trafikkstøy og støv. Reklamen kunne med fordel ha vært brukt som skjerming mot bilene nederst ved parkeringen. Den store parkeringsplassen imellom ville gjøre at reklamen ikke blir forstyrrende for bilister i fart ute på motorvegen.



Mondsee

<http://www.oeamtc.at/?id=2500,1322861,500411,1938&search=YmxkPU9iZXLdtnNOZXJyZWljaDpCZWhpbmRlcnRlbmdlcmVjaHQ9YmVoaW5kZXJ0ZW5nZXJlY2h0>

Mondsee har et brosteinsbelagt inngangsparti, med et par "feller" for synshemmede og andre - utstikkende elementer som det er lett å krasje inn i hvis man er uoppmerksom. Trappene utendørs er dårlig vedlikeholdt og har ikke gelender. Men det er alternative stier som fører til inngangspartiet. De er «gjemt» bak vegetasjon og ikke så lette å finne. Men stiene har et underlag som er lette å trille på og har en fin stigningsgrad. Stiene glir fint inn i terrenget.

Uteområdet er tilgjengelig og svært godt planlagt i forhold til parkering/ utkjøring på en trygg måte. Det er laget tydelige stier og gangfelt på parkeringsområdet, som gjør det trygt for gående. Det er tilgjengelige møbelgrupper, med fast underlag. En av benkene kunne med fordel ha hatt ryggstøtte (se bilder neste side).



Inngangsdøra til servicebygget har dørpumpe og ikke dørautomatikk. Den er svært tung å åpne for hvem som helst. Butikken er trang og kassen i butikken er høy slik at det er vanskelig å få betalt i lav høyde. Men kafeen har sittegruppe som er tilgjengelige for alle og det er romslige lokaler på denne rasteplassen. Det er handikaptolett hvor en kan benytte Eurokey.

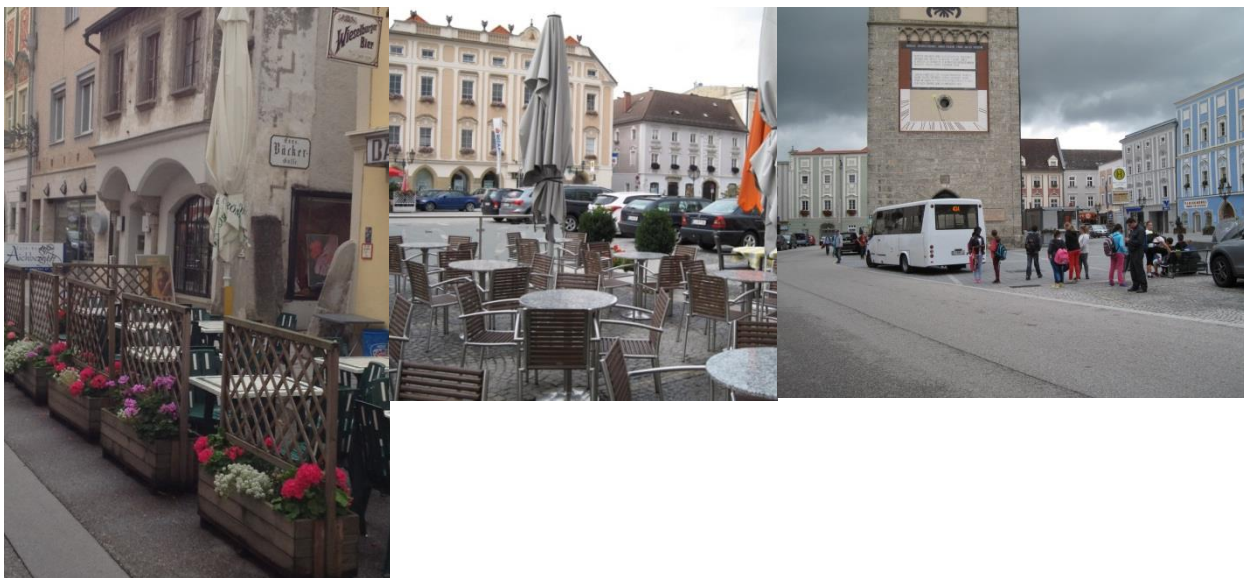


Alle funksjonshemmede i Østerrike (og alle andre EU-land) kan få en nøkkel som passer til alle HC-toaletter i europeiske land. Dette gjør at de slipper å be personalet om å låne nøkkel, og de kan benytte toalettene til alle døgnets tider, uten å være engstelig for at de ikke kommer inn eller at uvedkommende har brukt toalettet.



Historic Old Town of Enns

Den gamle byen Enns er betydelig opprustet med mange nydelige husfasader i alle farger. Den store plassen rundt tårnet har «shared space»: Biler, minibusser, syklistene, gående og uterestauranter går om hverandre. Dette kan anses som veldig vellykket, eller det motsatte. Det gir muligheter for et pulserende liv, men det kan også medføre trafikale utfordringer og farer. Hele byen har fartsgrense 20 km/t. Det så ut til at tempo blant de som oppholdt seg der var avslappet. Byen bærer preg av at de myke trafikantene har like mange (eller flere) rettigheter enn bilene har.



I Enns har de brukt små brostein i kontrastfarger for å markere parkering, retningsgivende piler osv. Det er definert parkering til scootere på de trangeste plassene. Vi kom når det akkurat var «siesta» og stengt i alle butikker i 2 timer, men det kom store grupper med syklistene, som tydelig stoppet i denne byen på gjennomfart. De hadde mye bagasje på sykkelene. Sykkelvegene til og fra byen var trygge. Landskapet var flatt og stigningsgrader så ut til å være et svært lite problem. Det er

sykkelstativer og bilparkering på definerte steder på det store torget. Uterestaurantene var trygt avgrenset med gjerder, slik at stoler og bord ikke skulle bli snublefeller for forbipasserende.



Nytteverdi

Team universell utforming synes turen var nyttig på mange måter. Reisen gav oss et innblikk i hvordan Europa arbeider med universell utforming. Det er viktig å få et større perspektiv når vi arbeider med dette her hjemme. Mennesker blir mer og mer mobile og reiser mye. Dette gjelder spesielt den voksne generasjonen. De vil sannsynligvis også fortsette å reise når de blir eldre. Mange pensjonister har god tid og ofte penger, men mange har større eller mindre problemer med helse. Det kan være bevegelsesproblemer, syns- og orienteringsproblemer, og mange kvier seg for å kjøre bil eller reise med kollektivtransport i andre land. Mange har også problemer med å forstå språk.

Det er derfor fint å se at vi nærmer oss et samfunn hvor likheten mellom landene er større enn tidligere. Vi bruker internasjonale pictogrammer for å informere om ulike service/ tjenester på

knutepunkt, vi har tilgjengelige løsninger som er bygget over samme lest, men med lokale variasjoner for eksempel ved materialbruk osv. Det fokuseres nå på at sosiale møteplasser - uteområder og lokaler - skal være lyse og vennlige slik at det skaper trygghet. Vegsystem og møteplasser/ knutepunkt skal være lettlest, slik at det er lett å finne fram. Skilting skal være tydelig og god for alle trafikanter, ikke bare for bilistene. Det er mer og mer aktuelt å legge til rette for gående og syklende, og gjerne separere disse to gruppene der hvor tempo er ulikt, på lengre transportetapper. Dersom syklene skal oppholde seg i vegbanen er det definerte baner til syklistene, med tydelig oppmerking i vegbanen med symboler, tekst og farger.

Utbytte av turen

Vi hadde godt utbytte av turen fordi vi ser at vi i Norge er på riktig veg til et mer universelt utformet og trygt trafikksystem. Vi ble stadig minnet på at den demografiske utviklingen i Europa gjør disse grepene nødvendig, og at vi som ansvarlige samfunnsaktører må ta denne utviklingen på alvor. Dersom alle menneskene som etterhvert befinner seg i «eldrebølgen» skal kunne være aktiv og deltagende, må nettopp transport være tilgjengelig.

I tillegg vet vi at vi vil ha stort behov for arbeidskraft når den store etterkrigs generasjonen går ut av arbeidslivet, og i tillegg lever lengre enn tidligere generasjoner. De små barnekullene fra 1970-tallet skal overta. Mangelen på kvalifisert arbeidskraft på mange samfunnsområder vil kreve at flere må få plass i arbeidslivet. Det gjelder mennesker med ulike funksjonsnedsettelse som har god utdannelse og erfaring. Og det gjelder eldre som ønsker å jobbe lengre. Arbeidsbygninger, offentlige kontorer og transportsystemet må være tilpasset dette behovet, og planlegging og bygging må ta hensyn til denne endringen i samfunnslivet.

Mange personer som i dag sitter i posisjoner som erfarne planleggere, har arbeidet i en tid hvor forutsetningene var helt annerledes enn i dag. Mennesker med funksjonsnedsettelse levde i isolerte tilpassede samfunn på institusjon. Dagens lovverk med like rettigheter til deltagelse og et vanlig liv krever en helt annen måte å tenke på.

Mange planleggere er ikke klar over at vi hadde en «gullalder» på 1970-tallet: Det var få barn og få eldre, men svært mange yrkesaktive. Når de eldre og de funksjonshemmede i tillegg var på institusjon, var det ikke mange hensyn å ta ved bygging. Planleggere må innstille seg på at dette ikke lenger vil være tilfelle, og planlegging og bygging må skje deretter.

Overføringsverdi til egen organisasjon

Det lokale, regionale, nasjonale og internasjonale arbeidet må kjenne til hverandre. På den måten får vi et tilgjengelig samfunn på tvers av geografiske grenser. Noen løsninger kan virke fordyrende i første øyekast, men når endringen blir et faktum vil det gi mange flere mennesker muligheter.

Samarbeid mellom etater, fylker og land gir en større forståelse for at dette er et viktig arbeid. Når vi er turister opplever vi alle behovet for universell utforming, fordi vi er prisgitt at det er lett å orientere seg, finne fram, lett å få med seg bagasjen, lett å sykle og gå osv. Dette bør Statens vegvesen ta inn over seg, lære av og ta på alvor. Norge ønsker å være et attraktivt land å leve i og reise i og da må forutsetningen ligge til grunn, for at folk velger Norge som reisemål. Universell

utforming gir således et konkurransefortrinn i markedsføringen av turistmål, blant annet for den store gruppen kommende pensjonister.

Gjøres kjent for kollegaer/erfaringsoverføring

Rapport, powerpoint og alle søknader, brev og henvendelser legges ut på fellesområdet O:

<O:\1\VT\18030 Trafikksikkerhet\Universell utforming\Studietur-reisestipend>

I tillegg leveres rapporten til kontaktperson for tildeling av reisestipend Klaus Breivik. Presentasjoner gjøres på de enkeltes seksjonsmøter. Trafikksikkerhet hadde en gjennomgang på seksjonsmøtet mandag den 30.november. Det vil bli informert om studieturen på en konferanse i universell utforming som Team universell utforming gjennomfører den 11. desember 2013. Konferansen vil ta for seg «universell utforming av transportsystemet»: landskapsarkitektur, bussholdeplasser, rasteplasser, bru og tunnel. Hovedvekten på innlegget om Salzburg vil bli lagt på universell utforming av rasteplasser. Linken til denne rapporten vil bli lagt ut på vegveven i forbindelse med markedsføring av konferansen.

Mandag, den 7.oktober 2013 - Lillehammer/ Hamar/ Oslo - Team universell utforming

Randi K. Øverland

Anders Dalen

Sigrid Skjølås

Auden Andersen

Kopi av rapporten leveres til:

Faglig enhet

Kontor for læring og organisasjon

Bibliotek i Vegdirektoratet

Klaus Breivik HR- Reisestipend

Vedlegg

Vedlegg 1 Powerpoints

[\\Svv1p05auser01\ranove\\$\documents\Salzburg\pp-Study trip to Salzburg.pptx](\\Svv1p05auser01\ranove$\documents\Salzburg\pp-Study trip to Salzburg.pptx)

Vedlegg 2 - Søknadstekst

I Nasjonal Transportplan er universell utforming ett av 4 hovedsatsningsområder. Statens vegvesen har et sektoransvar, og må således være proaktive i arbeidet med universell utforming.

Universell utforming er foranket i gjedne NTP og forslag til ny NTP. Behovet for kompetanse er også omtalt i planforslaget. Kompetanse på universell utvikling er spesielt viktig. Det er et forholdsvis nytt fagområde som er forankret i en rekke lover fra 2009-2010. Det gjelder Lov om offentlige anskaffelser, Plan- og bygningslov, Diskriminerings- og tilgjengelighetslov.

Universell utforming skal ivaretas i alle faser, planlegging/ prosjektering, gjennomføring/ bygging, drift og vedlikehold. Universell utforming skal også gjelde den bygningsmasse med uteareal som Statens vegvesen disponerer og i alle styringsdokumenter og kommunikasjon.

Fagområdet universell utforming er i stadig utvikling og det er mange i Statens vegvesen som trenger mer kunnskap om dette i arbeidet. Kunnskap gir raskere planlegging og et forskriftsmessig resultat, og vi unngår å måtte gjøre ting om igjen. Dette er besparende. Det å bygge universelle løsninger er samfunnsøkonomisk lønnsomt, da flere mennesker vil kunne delta i hverdagsliv, arbeidsliv og reiseliv.

Undertegnede er forholdsvis nytilsatt og har ikke tidligere mottatt stipend.

Arbeidet med universell utforming i bygningsmassen, vil kunne bidra til at flere kan delta i arbeidslivet lengre og dette er viktig med tanke på eldrebølgen, med påfølgende mangel på arbeidskraft i utsatte fagområder. Det er viktig å ivareta yngre arbeidstakere og gi de gode muligheter i starten av sin yrkeskarriere gjennom rekrutteringsprogram mm. Men det er også viktig å bevare erfaring og kunnskaper om fagområdet i etaten, som er utviklet over tid. Universell utforming vil ivareta eldre (og yngre) arbeidstakere med nedsatt syn, hørsel eller bevegelsesevne. Tilgjengelig offentlig transport til og fra arbeid er også en vesentlig del av Statens vegvesens ansvarsområde, ved å bygge holdeplasser og knutepunkter slik at folk flest kan føles seg trygge, og klare å benytte seg av kollektivtransport.

Likestilling gjelder ikke bare mellom kvinner og menn, men også mellom mennesker med nedsatt funksjonsevne eller annen kultur/ språk/ bakgrunn. Universell utforming gjør samfunnet mer lesbart og vil hjelpe nye landsmenn til å kunne benytte seg av det norske vegsystemet og kollektivsystemet. Universell utforming gir bedre trafiksikkerhet, og det bidrar til at flere ulykkesutsatte grupper blant annet innvandrere og eldre kan ferdes tryggere i vårt vegsystem.

Team universell utforming består av representanter fra hele region øst: Lillehammer, Hamar, Oslo, Moss. Disse har således et hovedansvar for fagfeltet på sine arbeidssteder. I tillegg har vi fordelt team-medlemmene på ulike fagfelt- utbygging, By- og kollektivplanlegging, drift, trafikk, trafiksikkerhet, overordnet planlegging. Vi mener det har stor verdi å reise med en slik tverrfaglig gruppe. Aktuelle medlemmer i teamet leverer individuelle søknader.

Reisemål blir valgt ut fra at de har fått EU's pris «Access City Award» og er altså den byen i EU som har gjort mest for å bli mer tilgjengelig.

Salzburg i Østerrike (Access City Award 2012)

The European jury selected Salzburg for its outstanding achievements in all key accessibility areas: the built environment and public spaces; transport and related infrastructure; information and communication, including new technologies, public facilities and services.

Vi ønsker å lage et program med befaring, omvisninger og møter/ informasjon med aktuelle personer i byen som har arbeidet med disse sakene.

Teamet vil videreformidle kunnskaper både i form av tekst og bilder slik at det kan brukes av alle i Statens vegvesen på landsbasis. Det vil også være viktig i det daglige arbeidet i dialog med medarbeidere både internt og eksternt.

Vedlegg 3 Svarbrev

Hei,

Viser til din søknad om reisestipend for 2013. Nedenfor her følger det informasjon til deg som har fått innvilget reisestipend for 2013.

Stipendet utbetales i forbindelse med den månedlige lønnsutbetalingen. Dette skjer ved at du tar kontakt med landsdekkende lønn, sender over ditt kostnadsoverslag og avtaler hva tid stipendet skal utbetales på din lønn. For å få utbetalingen på lønn den 12. er siste frist den 1. i samme måned. Når vedtak er fattet vil landsdekkende lønn være orientert om hvem som har fått innvilget stipendsøknad for inneværende år.

Viktig å merke seg; alle som reiser må samle på alle regninger, billetter og kvitteringer slik at utgiftene kan dokumenteres overfor skattemyndighetene. Den enkelte mottaker av stipend skal selv oppbevare denne dokumentasjonen.

Fremgangsmåte når reisen er gjennomført. Etter reisen skal det fylles ut et "Reiseregnskap" med dokumentasjon på utgifter til fly, tog og leie av bil, og øvrige faktiske reiseutgifter. Disse sendes Landsdekkende lønn sammen med "Kostnadsoverslaget" for stipulerte utgifter. Et eventuelt overskudd skal tilbakeføres. Reiseregnskap sendes lønn innen 1. måned etter at reisen er gjennomført.

Dette skjer ved at restbeløpet registreres som minus på lønns- og trekkart 5150 "Reisestipend", og godskrives budsjett for samme år. Ansvar 69023 Prosjekt 600477 bevilgningskode 0211 og fylke 00. Dette for å sikre at tilbakeføringer blir riktig registrert og at det blir gitt korrekt innberetning på lønns- og trekkoppgaven.

Det er viktig at tilbakeføring skjer i samme inntektsåret for at lønns- og trekkoppgaven skal bli korrekt.

Siste frist for tilbakeføring er derfor på lønnsutbetaling 12. desember i samme år. Stipendmidlene kan ikke overføres til neste år. Stipendet må benyttes i inneværende budsjettår. Dersom noen skulle bli forhindret fra å benytte stipendet i år, ber vi om at det meldes fra til oss så snart som mulig.

Rapport/etterarbeid

Vilkår for å få stipend er at det utarbeides en rapport fra turen innen 3 måneder etter at reisen er avsluttet. Rapporten skal inneholde alle fakta om turen, hva ble gjort og hvem har man

besøkt. Det faglige skal beskrives med vekt på nytteverdi og utbytte av turen. Overføringsverdi til egen organisasjon skal også omtales. Rapporten skal gjøres kjent for interesserte kollegaer og den skal leveres til faglig enhet.

Seksjonssjef eller avdelingssjef skal ta ansvar for at det legges til rette for kompetanseoverføring til andre enheter innenfor samme fagområde.

Ett eksemplar av rapporten skal leveres til Kontor for læring og organisasjon, og biblioteket i Vegdirektoratet så snart den foreligger. Erfaringsoverføring bør for øvrig også skje på konferanser, seksjonsmøter, i faglige nettverk o.l.

Med ønske om en god reise

Hilsen Klaus Breivik

HR-etat

Vedlegg 4 Salzburg vinner EU-prisen for handicap-vennlige byer

Salzburg wins EU award for disabled-friendly cities

http://europa.eu/rapid/press-release_IP-11-1492_en.htm?locale=en

Brussels, 1 December 2011 – The Austrian city Salzburg today won the Access City award 2012, the European prize for making cities more accessible to people with disabilities. The annual honour aims to award efforts to improve accessibility in the urban environment and to foster equal participation of people with disabilities. The European Commission commended Salzburg's long-standing commitment, coherent approach and excellent results in improving accessibility, achieved with the direct participation of people with disabilities.

Viviane Reding, the EU's Justice Commissioner, presented the award on the occasion of the European Day of People with Disabilities. The initiative – organised in partnership with the European Disability Forum (EDF) – is a key action under the EU's disability strategy ([IP/10/1505](#) and [MEMO/10/578](#)) and aims to promote accessibility initiatives in European cities.

"Making life accessible for everyone is at the heart of our strategy for a barrier-free Europe," said EU Justice Commissioner Viviane Reding. "The Access City award helps to highlight and promote good practice across Europe, at a time when an ageing population is making accessibility for all a necessity. Accessibility can be a stimulus for innovation and economic growth. This is particularly relevant in the current economic climate. I would like to see an Accessibility Act for Europe and intend to come forward with a proposal by the end of 2012."

The European jury selected **Salzburg** for its outstanding achievements in all key accessibility areas: the **built environment and public spaces; transport and related infrastructure; information and communication, including new technologies, public facilities and services.**

The other finalists were (in alphabetical order):

- **Krakow** (Poland), selected for its commitment to improving accessibility in the challenging context of an inaccessible infrastructure and for the special attention paid to access cultural heritage monuments;
- **Marburg** (Germany), chosen for its long-standing commitment to accessibility, a clear, long-term strategy for the future, and for the exemplary integration of people with disabilities in the municipality's accessibility projects, from the planning phase to execution;

- **Santander** (Spain), nominated as a finalist for its consistently accessibility-friendly urban programmes following a universal design approach, as well as for the quality and sustainability of the results achieved.

The second edition of the Access City award received nominations from 114 cities in 23 EU countries. Participating cities had to provide evidence of their efforts and achievements in guaranteeing equal access for everybody, regardless of age or ability. National juries composed of people with disabilities and experts on accessibility pre-selected thirty-one applicants for the European level selection.

Background

'Accessibility' means that people with disabilities have access, on an equal basis with others, to the physical environment, transportation, information and communications technologies and systems, and other facilities and services.

This is the second annual edition of the Access City award. The first went to Avila in Spain ([IP/10/1641](#)). In addition to the winner and three finalists, this year the jury also assigned special mentions to:

- **Grenoble** (France) for public facilities and services: a long-standing commitment to improving accessibility and a coherent social inclusion policy underpinned by accessible infrastructures;
- **Ljubljana** (Slovenia) for transport and related infrastructures: consistent and integrated to accessibility in the city centre (buses fitted with audio and video stop announcements, Braille signs at bus stops, city centre tactile map);
- **Olomouc** (Czech Republic) for information and communication, including new technologies: this has resulted in innovative projects such as a multimedia tourist guide - a novel interactive navigation tool including a GPS system as well as audio and visual information in several languages;
- **Terrassa** (Spain) for the built environment and public spaces: sustained efforts in making historical sites accessible; a focus on eliminating architectural barriers in residential buildings, parks, streets, squares and heritage buildings, including installation of lifts, ramps and bridges.

For more information

Justice Directorate General Newsroom:

http://ec.europa.eu/justice/news/intro/news_intro_en.htm

Access City Award

www.accesscityaward.eu

Homepage of Vice-President Viviane Reding, EU Justice Commissioner:

<http://ec.europa.eu/reding>

Contacts :

[Matthew Newman](#) (+32 2 296 24 06)

[Mina Andreeva](#) (+32 2 299 13 82)

Vedlegg 5 Forespørsel til Salzburg kommune

To a person in Salzburg stadt, who is working with universal design

(Design for all /barrierfree environments)

We are planning a study-trip on the 9.th-13.th September 2013, and wonder if Salzburg community can make a programme for us one of these days for example the 11th or 12th of September

We would like to hear how you are:

1. Planning
2. Building
3. Ensures good quality (as far as architecture and accessability are concerned)
4. Education/ competence - development

We will be 4-8 people, and all of us are working in the Norwegian road planning company. It includes roads, public spaces, infrastructure, rest areas, lookout points etc.

We have found that Salzburg city has won the Access city Award 2012. It was presented on our environmental-department's web-site as follows:

Salzburg wins EU award for disabled-friendly cities

Brussels, 1 December 2011 – The Austrian city Salzburg today won the Access City award 2012, the European prize for making cities more accessible to people with disabilities. The annual honour aims to award efforts to improve accessibility in the urban environment and to foster equal participation of people with disabilities. The European Commission commended Salzburg's long-standing commitment, coherent approach and excellent results in improving accessibility, achieved with the direct participation of people with disabilities.

Viviane Reding, the EU's Justice Commissioner, presented the award on the occasion of the European Day of People with Disabilities. The initiative – organised in partnership with the European Disability Forum (EDF) – is a key action under the EU's disability strategy (IP/10/1505 and MEMO/10/578) and aims to promote accessibility initiatives in European cities.

"Making life accessible for everyone is at the heart of our strategy for a barrier-free Europe," said EU Justice Commissioner Viviane Reding. "The Access City award helps to highlight and promote good practice across Europe, at a time when an ageing population is making accessibility for all a necessity. Accessibility can be a stimulus for innovation and economic growth. This is particularly relevant in the current economic climate. I would like to see an Accessibility Act for Europe and intend to come forward with a proposal by the end of 2012."

The European jury selected Salzburg for its outstanding achievements in all key accessibility areas: the built environment and public spaces; transport and related infrastructure; information and communication, including new technologies, public facilities and services.

We would like to have a map/ guided tour to see examples of good design in:

- the built environment
- rest areas
- lookout points
- public spaces
- transport and related infrastructure
- information and communication, including new technologies, public facilities and services

Please contact me on this mail-address or telephone. Thank you for helping us.

Med hilsen

Randi Katharina Øverland

Seksjon: Trafikksikkerhet

Postadresse: Statens vegvesen Region øst, Postboks 1010, 2605 LILLEHAMMER

Besøksadresse: Industrigaten 17, LILLEHAMMER

Telefon: +47 71440 **Mobil:** +47 93630226 **e-post:** randi.overland@vegvesen.no

www.vegvesen.no **e-post:** firmapost-ost@vegvesen.no

Tenk miljø - spar papir. Trenger du å skrive ut denne e-posten?

Vedlegg 6 Program

Team universal design Statens vegvesen, Region øst Studytrip to Salzburg

Program September 9th-13th 2013
Universal design in Salzburg – EU's Access City Award 2012



Monday September 9th

Train from Lillehammer: 06.10 (Arrival Gardermoen 08.01)
Train from Hamar: 06.07 eller 07.01 (Gardermoen 07.01 or 08.01)
Train from Oslo: 06.54 (Arrival Gardermoen 07.17)

Departure from Oslo: 09.55 Arrival München: 12.10
Train or bus to Salzburg: Arrival Salzburg:
Hotel: Kasererbräu, September 9-12th
Photographing good examples in Salzburg city

Tuesday September 10th

10:00 Meeting with Mrs. Neusüß in Mirabell castle, ground floor, "Beauftragtencenter"
11:00 Site visit with Mrs. Neusüß, barrier free good practice
12:00 Café Fingerlos, light lunch
13:00 Transfer to Plainstraße 70 (office Gasteiner)
13:15 Presentation "Measures for Older Passengers in public transport"
Best practice in Salzburg. EU Project AENEAS, Discussion, know how exchange
Angelika Gasteiner
16:30 Prelim. end

Design for all in crossings, natural and built guidelines, bus-stops, travel-chains, public spaces, facilities and services, transport and related infrastructure, information and communication, including new technologies, public facilities and services.

19.00: Sigrid, Randi. Auden, Anders: Marionette- theater "Sound of music"

Wednesday September 11th

Meeting with the road authorities in Austria. Building, operation and maintenance
Anders D.

10:00 Meeting with Mr. Nagl, Head of the Building Department of
Land Salzburg (Landesbaudirektion)

11:30 Site visit of the new railway station Salzburg Mainstation with Mr. Thomas Wörndl
(ÖBB - Austrian Federal Railways)

13:00 Lunch

Dr. Friedrich Wernsperger, Land Salzburg

E-mail: friedrich.wernsperger@salzburg.gv.at

Thursday September 12th

Excursion in the countryside (Roads, tourist attractions, resting areas, lookout points (can you recommend special routes) Randi Ø.

Here you will find information about barrier-free highway Raststätten (this information only in German):



Ansfelden Süd: Turquoise

<http://www.oeamtc.at/?id=2500,1322868,500411,1938&search=YmxkPU9iZXLDTnN0ZXJyZWljaDpCZWVhpbmRlcnRlbmdlcmVjaHQ9YmVoaW5kZXJ0ZW5nZXJlY2h0>

Lindach Süd: Green

<http://www.oeamtc.at/?id=2500,1322881,500411,1938&search=YmxkPU9iZXLDTnN0ZXJyZWljaDpCZWVhpbmRlcnRlbmdlcmVjaHQ9YmVoaW5kZXJ0ZW5nZXJlY2h0>

Mondsee: Red

<http://www.oeamtc.at/?id=2500,1322861,500411,1938&search=YmxkPU9iZXLDTnN0ZXJyZWljaDpCZWVhpbmRlcnRlbmdlcmVjaHQ9YmVoaW5kZXJ0ZW5nZXJlY2h0>

Voralpenkreuz: Blue

<http://www.oeamtc.at/?id=2500,1322839,500411,1938&search=YmxkPU9iZXLDTnN0ZXJyZWljaDpCZWVhpbmRlcnRlbmdlcmVjaHQ9YmVoaW5kZXJ0ZW5nZXJlY2h0>

Historic Old Town of Enns: Orange

Information about barrier-free sights you will found at

<http://www.oberoesterreich.at/en/activities/all-year/barrier-free/barrier-free-landmarks.html>.

Lentos - Museum of Modern Art Linz <http://www.oberoesterreich.at/en/activities/all-year/barrier-free/barrier-free-landmarks/austria/poi/401733/lentos-museum-of-modern-art-linz.html>

Hotel in Wien Thursday- Friday: Hotel Royal, Singerstrasse 3, 1010 Vienna-1, Bezirk <http://www.hrs.de/web3/showPage.do?page=showHotelData&activity=photo&hotelnumber=25326&lid=MAIL%3ABO%3AhotelInformationGreeting&client=en>



Friday September 13th

Departure from Wien: 10.20

Arrival Gardermoen Oslo: 12.45

Train to Oslo: Every 10 min

Train from Gardermoen to Hamar-Lillehammer: 13.59 – 15.47



Contacts:

Angelika Gasteiner
Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation
Salzburger Lokalbahnen
Kundenservice & Marketing
Plainstrasse 70
5020 Salzburg
angelika.gasteiner@salzburg-ag.at

Mag. Sabine Neusüß
Behindertenbeauftragte(r)
STADT:SALZBURG Magistrat, Service und Information
Mirabellplatz 4
Postfach 63
5024 Salzburg
Tel: +43 662 8072 3232
Fax: +43 662 8072 723232
Mail:sabine.neuess@stadt-salzburg.at
Web:www.stadt-salzburg.at

Besuchen Sie uns doch auch auf Facebook unter www.stadt-salzburg.at/facebook

Anmeldung zum Verkehrs-Newsletter:
<http://www.salzburg-ag.at/verkehr/obus/kontakt/>

Adress of the "Landesbaudirektion"
christian.nagl@salzburg.gv.at
landesbaudirektion@salzburg.gv.at

Land Salzburg
Dr. Friedrich Wernsperger
Referat 6/21: Straßenbau und Verkehrsplanung
A-5010 Salzburg
Postfach 527
Tel : +43 662 8042-4682
E-mail: friedrich.wernsperger@salzburg.gv.at
<http://www.salzburg.gv.at/verkehr>

ÖBB
Dipl.-Ing. Thomas Wörndl
Geschäftsbereich Neu- und Ausbau
Projektleitung Nahverkehr Salzburg
ÖBB Infrastruktur AG
5020 Salzburg, Weiserstraße 7
Tel.:+43 662 93000-4061
Fax:+43 662 93000- 4085
Mobil:+43 664 617 08 25
thomas.woerndl@oebb.at

Travel agency:
Veronika Obereder
Oberoesterreich Tourismus Information
Freistaedter Strasse 119
A – 4041 Linz
Tel.: +43 (0) 732 / 221022
Fax: +43 (0) 732 / 7277-701
info@oberoesterreich.at
<http://www.oberoesterreich.at>

Team universal design:

Auden Andersen
Seksjon: Utbygging Hedmark- Contracting and Construction Section
Postadresse: Statens vegvesen Region øst, Postboks 1010, 2605 LILLEHAMMER
Besøksadresse: Parkgata 54, HAMAR
Telefon: +47 62553814 **Mobil:** +47 93460962 **e-post:** auden.andersen@vegvesen.no
www.vegvesen.no **e-post:** firmapost-ost@vegvesen.no

Anders Dalen
Seksjon: Trafikk Oslo- Urban and Public Transport Planning Section
Postadresse: Statens vegvesen Region øst, Postboks 1010, 2605 LILLEHAMMER
Besøksadresse: Østensjøveien 34, OSLO
Telefon: +47 24058383 **Mobil:** +47 90607314 **e-post:** anders.dalen@vegvesen.no
www.vegvesen.no **e-post:** firmapost-ost@vegvesen.no

Sigrid Skjølås
Seksjon: Overordnet planlegging og styring- Planning and Management Section
Postadresse: Statens vegvesen Region øst, Postboks 1010, 2605 LILLEHAMMER
Besøksadresse: Industrigaten 17, LILLEHAMMER
Telefon: +47 61271447 **Mobil:** +47 48258970 **e-post:** sigrid.skjolaas@vegvesen.no
www.vegvesen.no **e-post:** firmapost-ost@vegvesen.no

Randi Katharina Øverland
Seksjon: Trafikksikkerhet- Traffic Safety Section/ Universal Design
Postadresse: Statens vegvesen Region øst, Postboks 1010, 2605 LILLEHAMMER
Besøksadresse: Industrigaten 17, LILLEHAMMER
Telefon: +47 71440 **Mobil:** +47 93630226 **e-post:** randi.overland@vegvesen.no
www.vegvesen.no **e-post:** firmapost-ost@vegvesen.no



