

Vägtransportsystemets produkter, tjänster och effekter:

Säkerhet för alla trafikanter

UNIVERSELL UTFORMING

- EN NØDVENDIG DEL AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET?

Bente Skjetne
Statens vegvesen
Norge

bente.skjetne@vegvesen.no

Mitt navn er Bente Skjetne og kommer fra Norge. Jeg vil gjerne få lov til å takke for at jeg får lov til å delta på denne fantastiske kongressen, Via Nordica 2008 i Helsingfors. En konferanse med mange spennende tema og en by som har satt universell utforming på dagsorden.

Jeg jobber til daglig i Statens vegvesen, som seksjonsleder ved Lillestrøm trafikkstasjon, hvor vi bla utsteder førerkort, sensurerer førerprøver samt ulike trafikksikkerhetsoppgaver. Tidligere har jeg jobbet i Norges Handikapforbund og Sosial- og helsedirektoratet med temaer som universell utforming/tilgjengelighet for alle innenfor transport- og infrastrukturuområdet. Jeg har også tidligere vært medlem av Ad-hoc utvalget, temagruppe B, handikapfrågor, som var et givende og utviklende samarbeid med de nordiske landene. Mitt tema her i dag på kongressen, er å se på om universell utforming er en nødvendig del av trafikksikkerhetsarbeidet. Gjennom innlegget skal jeg prøve å besvare dette spørsmålet.

Mobilitet er en nøkkel til selvstendighet og sosial inkludering, og er en forutsetning for deltakelse og likestilling på alle livsområder. Tilgjengelige uteområder og transportmidler må derfor planlegges og utvikles slik at det blir brukbart for alle uten store anstrengelser.

Hovedmål i transportpolitikken

To av i alt fire hovedmål i den norske transportpolitikken/¹/ omhandler trafikksikkerhet og universell utforming.

- Bygge transportpolitikken på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i transportsektoren (Nullvisjonen)
- Transportsystemet skal være universelt utformet

De to siste hovedmålene omhandler bedre fremkommelighet, reduserte avstandskostnader og konkurransekraft i næringslivet, og reduksjon av miljøskadelige virkninger av transport. Mitt innlegg vil i hovedsak være knyttet til de to første hovedmålene.

Nullvisjonen ble lansert i Norge i 2000 etter en modell fra Sverige. Ideen om et vegtransportsystem hvor ingen blir skadd eller drept ble lansert. Dette var en ny tenkning med fokus på de alvorligste ulykkene og en tenkning som skapte nye muligheter og motivasjon innenfor dette området. Visjonen er basert på tenkningen om at mennesket kan gjøre feil og har som utgangspunkt, menneskets tåleevne.

Mål om tilgjengelighet for alle ble introdusert som et hovedmål ved Stortingets behandling av Nasjonal Transportplan 2006-2015. Den er i siste forslag til Nasjonal Transportplan for perioden 2010-2019 videreutviklet til et mål om universell utforming.

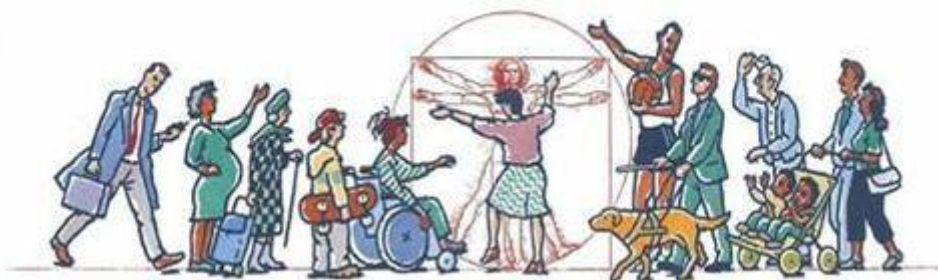
Hva er universell utforming?

Begrepet universell utforming^{2/} blir ofte brukt synonymt med "Tilgjengelighet for alle" og "Design for alle". I engelskspråklig litteratur benyttes begrepene Universal design, Design for all og Inclusive design. Innholdet i begrepet universell utforming ble hentet til Norge på midten av 90-tallet fra USA og bygger på utviklingsarbeidet som er gjort ved The Center for Universal design ved North Carolina State University.

Universell utforming^{3/} er utforming av produkter og omgivelser på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker,

- i så stor utstrekning som mulig
- uten behov for tilpassing og en spesiell utforming

Bilde 1: Ole Torleif Bommen, gjennomsnittsmennesket



Hensikten med universell utforming er å forenkle livet for alle ved å lage produkter, kommunikasjonsmidler og bygde omgivelser mer brukbare for flere mennesker, med små eller ingen ekstra kostnader. Både kunnskap og kompetanse om hvem alle er, blir viktig for å skape et inkluderende samfunn.

"I så stor utstrekning som mulig" er et ideelt mål, slik vi finner i nullvisjonen. Det blir viktig å finne de beste løsningene for å komme så nær opptil visjonen som mulig. Det er ikke hensikten å etablere tilgjengelige løsninger fordi noen krever det, men fordi det er en utvikling mot likestilling i samfunnet. Det gir mulighet for å strekke seg ut over tidligere minstekrav på dette området.

"Uten behov for tilpassing og en spesiell utforming" innebærer en inkluderende tilnærming hvor likestillings- og diskrimineringsstenkingen er sterk. Mennesker skal behandles likt. I Norge blir dette nå fulgt opp av en egen antidiskrimineringslov som blir et rettslig vern mot diskriminering og fysisk utestengelse. Den vil tre i kraft 1. januar 2009.

Hva betyr universell utforming i transportsammenheng, og er det forskjell på tilgjengelige løsninger og universell utforming?

Det foregår ulike diskusjoner knyttet til universell utforming og hvordan tilnærmingen skal gjennomføres i praksis. Er det i det hele tatt mulig å oppnå en utforming av omgivelser og produkter som ivaretar alle menneskelige behov til enhver tid? Det er mange utfordringer, men målet må hele tiden være å skape et så inkluderende, trafikksikkert og ikke diskriminerende samfunn som mulig.

Hovedambisjonen i universell utforming er tilgjengelighet og brukbarhet for alle gjennom de ordinære løsningene. Er det mulig å knytte denne ambisjonen sammen med trafikksikkerhet

og i overordnet planlegging? Tilgjengelighet er et nøkkelord i planleggingen av det fysiske miljøet, og små og store hindringer påvirker livskvalitet og livsutfoldelse hos den enkelte. Tilgjengelighet handler i stor grad om grunnleggende menneskelige rettigheter og demokratiske verdier, og om å kunne leve et selvstendig liv.

Bilde 2: Rullestolbruker forsøker å komme med bussen



Bilde 3: Førerløs Metro i København gir selvstendige mennesker



Små detaljer avgjør kvaliteten

Det er både viktig og vanlig å ta hensyn til estetikk og sikkerhet i utformingen av gatemiljø, men det er ikke like vanlig å tenke universell utforming. I mange tilfeller er det kvaliteten som avgjør om en løsning er universell utformet. Det finnes mange eksempler fra uteområder og infrastruktur, hvor hensikten er god, men hvor materialvalg eller praktisk tilnærming gjør løsningen ubrukbar^{4/}. Ofte er det små detaljer som avgjør om resultatet blir godt eller ikke, og om funksjonshemmede vil komme til å benytte løsningen.

Bilde 4: Ledelinjene leder synshemmede i feil retning



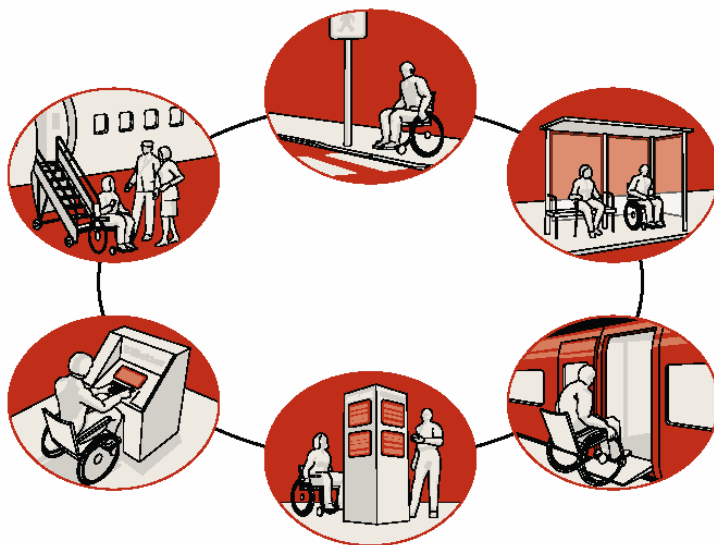
Bilde 5: Trinnfritt krysningspunkt og ledelinjer



Hele reisekjeden

I prinsippet begynner hver reise hjemme, og den reisendes opplevelser handler i stor grad om den totale reisen fra dør til dør, hele reisekjeden^{5/}. Hele reisekjeden kan deles inn i seks elementer: veien til/fra holdeplass, holdeplassen/terminalen, transportmiddel, informasjonssystemene, billett- og betalingssystemer, og service og opplæring. Mange opplever brudd i reisekjeden. Det kan for eksempel dreie seg om at en holdeplass eller terminal er tilgjengelig, men at på/avstigning til transportmiddel er utilgjengelig. Eller det kan være at det ikke finnes informasjon via høyttaler eller på skilt ved holdeplass/terminal og i transportmiddel.

Bilde 6: Hele reisekjeden



For mange er veien til og fra holdeplass/terminal avgjørende for om de velger å reise kollektivt eller ikke. Lange avstander, materialvalg, utforming av områder og anlegg samt bratte stigninger gjør at mange velger å holde seg hjemme. Reisekjeden er ikke uttømmende, men er en synliggjøring av de ulike elementene som er gjensidig avhengig av hverandre. En kjede er kun så sterk som det svakeste ledd. Det er derfor en forutsetning at hele reisekjeden, fra reisen starter til den avsluttes, er utformet etter prinsippene for universell utforming. Stikkordet er KVALITET i alle ledd. Løsningene finnes, men på ulike steder og de henger ofte ikke sammen.

Bilde 7: Krysningspunkt med kontraster og ledelinjer



Bilde 8: Trinnfri atkomst til trikken



Hva er nytt i tenkemåten universell utforming?

Siden 2000 har arbeidet med nullvisjonen gitt gode resultater i forhold til drepte og hardt skadde i trafikken. Dette skyldes i stor grad at tenkningen gjennomsyrrer alt arbeidet som gjøres på dette området i Statens vegvesen og andre steder. Det er legitimt å tenke trafiksikkerhet og tenkningen blir omsatt i praksis gjennom etablering av gode løsninger basert på erfaring og fakta. Den nye tenkningen ga en ny dimensjon og skapte ny motivasjon i trafiksikkerhetsarbeidet. Arbeidet gjøres ikke fordi noen har sagt at det skal gjøres, men fordi alle har forstått hvor viktig det er. Kan denne tenkningen overføres til området universell utforming? Det vil kreve riktige holdninger, kunnskap om området og ikke minst kompetanse om hvem alle er. Vilje og mulighet til gjennomføring vil også være avgjørende.

Hva er nytt i forhold til tidligere tenkning rundt tilgjengelighet for funksjonshemmede? Alle skal følge samme trafikkstrøm, dvs en løype for alle. Det er fokus på å gjøre tiltak, og tenkningen er at "det nytter". En god universelt utformet løsning kan bidra til lavere risiko, mer forutsigbarhet for alle trafikanter, lavere kostnader og et mer inkluderende samfunn. Trafiksikkerhets- revisjoner og inspeksjoner^{6/} er et sentralt virkemiddel i nullvisjonsarbeidet. For vegplanleggere har det i mange år vært vanlig å tenke trafiksikkerhet. Universell utforming er litt mer fremmed, og mange tenker fortsatt funksjonshemmede og rullestolbrukere/evt. blinde og glemmer at befolkningen består av mye mer enn det.

Kan trafiksikkerhets- og tilgjengelighetsrevisjon/inspeksjon gå hånd i hånd?

Grunnlaget må være et system som fanger opp både trafiksikkerhetstenkningen og tenkningen om et samfunn for alle. Dette finnes allerede på trafiksikkerhetsområdet, noe som blir tatt i bruk på en selvfølgelig måte og som gir grunnlag for justeringer, gjennom trafiksikkerhets- revisjoner/inspeksjoner. Formålet med trafiksikkerhetsrevisjoner og trafiksikkerhetsinspeksjoner er å utforme nye og eksisterende veg- og trafikksystemer slik at det ikke oppstår ulykker med drepte eller varig skadde trafikanter (nullvisjonen). En trafiksikkerhetsrevisjon er definert som en systematisk og uavhengig granskning av trafiksikkerhetsforhold i en veg- eller trafikkplan. En trafiksikkerhetsinspeksjon er definert som en systematisk gjennomgang av et nytt vegprosjekt eller en eksisterende veg med tanke på å avdekke forhold som kan være til fare for trafikantene.

Dersom vi tar utgangspunkt i en trafikk sikkerhetsrevisjonsprosess, så vil den bli bestå av følgende punkter:

- Tre parter – samspill
- Initiating – kvalitets/fremdriftsplan
- Planlegging og forberedelser – etablere gruppe og revisjonsleder
- Gjennomføring
 - bruk av sjekklister
 - Skrive revisjonsrapport
 - Forslag til forbedringstiltak og prioritering
- Oppfølging og behandling av avvik
- Erfaringsoverføring

Er det mulig å se for seg en tilsvarende fremgangsmåte i forhold til universell utforming? Er det mulig å gjennomføre en tilgjengelighetsrevisjon, slik som allerede finnes i Danmark, og er det mulig å gjennomføre trafikk sikkerhetsrevisjon og tilgjengelighetsrevisjon samtidig? Det vil medføre til at sjekklisten bli noe lengre, at kompetanse og kunnskap om universell utforming må utvides, men kostnaden ved gjennomføring vil bli omtrent som i dag. En unngår på den måten å kjøre to parallelle løp. I tillegg vil tenkningen rundt nullvisjonen og universell utforming bli sett på som en helhet og i større grad bli integrert i den daglige tenkningen.

Kan trafikk sikkerhetsrevisjon/inspeksjon og tilgjengelighetsrevisjon/inspeksjon gå hånd i hånd? Universell utforming er en visjon om at alle behov skal dekkes gjennom det ordinære tilbudet. Nullvisjonen er en visjon om ingen drepte eller alvorlig skadde. Selv om visjonene kan synes som en utopi, vil visjonstanken føre arbeidet i riktig retning. Begge visjoner innebærer konkretiseringer i forhold til hva en ønsker å oppnå (standarder). Nullvisjonsarbeidet og budskapet om et vegsystem som ikke fører til tap av liv eller varig skadde har så langt vært vellykket. Dette skyldes nok i stor grad bevisstgjøring omkring temaet, større helhetstenkning og at nullvisjonen er implementert i tankesett, arbeidsmetode og i ulike arbeidsprosesser. Målet må være å komme like langt i tenkningen rundt universell utforming.

Tittelen på mitt innlegg er om universell utforming er en nødvendig del av trafikk sikkerhetsarbeidet? Jeg håper dere gjennom dette innlegget har fått noen nye tanker og svar i den forbindelse.

Selv er jeg overbevist om at universell utforming kan bidra til enda lavere risiko og tydeligere fokus i trafikk sikkerhetsarbeidet. Statens Vegvesen har de siste årene bidratt til at universell utforming har fått stor oppmerksomhet både i ulike dokumenter og i det praktiske arbeidet som utføres. I tillegg er de i gang med å utvikle en egen veileder innenfor området universell utforming. Målet må være at alle mennesker må kunne bruke omgivelsene på en trygg og likestilt måte. Vi har allerede nullvisjonen, og kanskje er det tid for å etablere et nytt begrep: Nulltoleranse for manglende tilgjengelighet?

¹ Statens vegvesen m.fl, 2008, Forslag til Nasjonal Transportplan 2010-2019

² Sosial- og helsedirektoratet, 2003, Universell utforming over alt!, Planlegging og utforming av uteområder, bygninger, transport og produkter for alle

³ Miljøverndepartementet, 2008, Universell utforming – begrepsavklaring

⁴ Norges Handikapforbund, 2002, Tilgjengelighet til offentlig transport, en eksempelsamling

⁵ Norges Handikapforbund, 2005, Kvalitetskrav – politiske og tekniske krav til kollektivtransporten

⁶ Statens vegvesen, 2005, Håndbok 222 Trafikksikkerhetsrevisjoner- og inspeksjoner