

Universell utforming er samfunnsøkonomisk lønnsomt

Av Trine Hagen, seniorrådgiver, Statens vegvesen Vegdirektoratet

I ”Når alt skal tilpasses alle” (Aftenposten søndag 6. september) leser vi filosof Lars Svendsens tolkning av prinsippet universell utforming. Han kommer med et par surmagede eksempler på hvordan han mener universell utforming er å gå for langt.

Svendsen har gått glipp av et par-tre sentrale ting med universell utforming. Statens vegvesens arbeid med universell utforming er et godt eksempel på hvordan universell utforming er enkelt, begripelig og til nytte for svært mange – ikke et ubegripelig begrep om at ”nå skal alle bli like”.

Folk er forskjellige og skal ikke bli like

Universell utforming er et hovedsatsingsområde for Statens vegvesen. Etaten arbeider med dette fordi universell utforming er et av fire hovedmål for transportpolitikken gjennom Nasjonal transportplan. Antidiskrimineringsloven og den nyreviderte plan- og bygningsloven legger klare rammer for at offentlige etater skal tilrettelegge slik at alle kan delta. Deltakelse i samfunnslivet er et demokratisk spørsmål, og transport er sentralt: Det hjelper ikke om velferdstilbudene er aldri så gode dersom man ikke kan reise dit velferdstilbudene gis.

Et sentralt premiss er at folk er forskjellige: Ulikhet og mangfold er et mål. Hensikten er altså ikke at alle skal bli like (som i Kambodsja under Røde Khmer, slik Svendsen foreslår) – snarere tvert imot: Det skal være mulig å være som man er, uten at det betyr at man ikke får delta.

For at alle skal kunne delta må tilpasninger gjøres, også i vegsystemet, særlig der folk ferdes til fots. Statens vegvesens undersøkelser viser at dette kan være nyttig, også ut fra et samfunnsøkonomisk synspunkt:

Universell utforming er samfunnsøkonomisk lønnsomt

Tiltak som gir bedre tilgjengelighet – som kollektivholdeplasser med høy standard - gir universell utforming og en svært synlig kvalitetsheving i kollektivtransporten. Tiltak som gir holdeplassene universell utforming er ikke tiltak for en liten gruppe, men tiltak som gagnar alle kollektivtrafikanter. Verdsettingsstudier viser at tilgjengelighetstiltak som lavgulvsentré, god plass inne på kjøretøyet, høy kvalitet på holdeplasser, trinnfri av- og påstigning og enklere informasjonssystemer verdsettes høyt av trafikantene (bl a Nossum og Killi 2006, Fearnley og Nossum 2004, Norheim og Stangeby 1993, Sjøstrand 1999).

Hvis kollektivtrafikanter opplever tilgjengelighetstiltak som en tilstrekkelig stor kvalitetsøkning vil dette føre til at flere velger å reise kollektivt, og at færre går over fra kollektivtransport til personbil. På sikt vil dette kunne bidra til en passasjerøkning for kollektivtransporten i områder der det satses målbevisst på å heve kvaliteten gjennom tilgjengelighetstiltak.

Fokus på universell utforming i Nasjonal transportplan, sammen med antidiskrimineringsloven og nyrevidert plan- og bygningslov, kan være starten på en historisk kvalitetsheving for kollektivtransporten.

Ikke en liten gruppe

Universell utforming i transporten gagnar altså ikke bare en liten gruppe trafikanter (funksjonshemmede), men alle reisende. Forskning viser at alle nyter godt av økt kvalitet i systemet. For øvrig opplever de aller, aller fleste av oss nedsatt funksjonsevne i løpet av livet: Vi brekker beina i skibakken, triller tvillingvogn på ubrøytete fortau eller sleper med oss tung bagasje i kollektivsystemet. Det er ikke lett. Antallet eldre øker også kraftig. I løpet av noen år er også filosofen gammel og dårlig til beins, og vil nyte godt av at samfunnet er mer tilgjengelig enn da han var ung.