



Denne artikkelen er gjengitt i
Norsk vegmuseums årbok for 2023

Starten for universell utfor- ming i Statens vegvesen

AV BJØRN KÅRE STEINSET



Eksempler på universell utforming ved Olavsgård (øverst t.v), rv120 ved Kjeller, ved Strømmen stasjon og ved Lørenskog stasjon (nederst). (Foto: Bjørn Kåre Steinset)

Starten for universell utforming i Statens vegvesen

AV BJØRN KÅRE STEINSET

Etter Vietnamkrigen blei det mange krigsskadde soldatar i USA med ulike funksjonshemmingar. Etter kvart organiserte dei seg og kravde at samfunnet blei betre tilrettelagt for dei. Omgrepet «universell utforming» oppstod då. Til Norge kom dette omgrepet i 1997 gjennom heftet *Universell utforming: Planlegging og design for alle – utgjeve av Statens råd for funksjonshemma*. Da Nasjonal Transportplan for 2006-15 blei lagt fram for Stortinget våren 2004 vedtok dei at eit prioritert mål for samferdselspolitikken var *Eit transportsystem som er tilgjengeleg for alle og eit transporttilbod som gjer det mogleg for alle å leva eit aktivt liv*.

Dette ble fulgt opp i Statens vegvesen. -Det er gledeleg at det vi jobba med for 10-15 år sidan med omsyn til universell utforming, i dag er blitt standardløyningar, skriv Bjørn Kåre Steinset i denne artikkelen.

Aret 1981 var FN sitt år for handikappa. Dette blei markert i Statens vegvesen, og det blei utpeika eigne medarbeidarar til å følgje opp arbeidet.

Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet ga då ut ein del vegleiingshefte. I vegnormalane blei det teke meir omsyn til dei rørslehemma. Dei blinde og svaksynte må ha ein kant å orientere seg etter med blindestaven, men rullestolbrukarar ønska ingen nivåskilnad. Eit kompromiss med 2 cm høgde på kantstein ved gangfelt blei lagt inn.

Tidlegare var det *tilgjenge for alle*. I mange tilfelle var det via bakvegar. No skulle universell utforming vere hovudregel.

Diskriminerings- og tilgjengelegheitslova blei vedteken i 2009. Lova blei sist revidert i 2018. Namnet er endra til Likestillings- og diskrimineringslova. I §17 er universell utforming definert slik:

Bjørn Kåre Steinset var i 10 år (2002-12) med i eit utval i Nordisk vegforbund (NVF) som arbeida med universell utforming. Han arbeidde i Statens vegvesen i 37 år til han pensjonerte seg sommaren 2018.



Hans arbeidsoppgåver var i hovudsak knytt til trafikktrygging, trafikk-/transportplanlegging, arealplanlegging, gang- og sykkelveggar samt miljø- og kollektivtiltak.

Med universell utforming menes utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen i de fysiske forholdene, inkludert informasjons- og kommunikasjons-teknologi (IKT), slik at virksomhetens alminnelige funksjoner kan benyttes av flest mulig, uavhengig av funksjonsnedsettelse.



Spania var tidleg ute. Her nedsenka kantstein og tydeleg markering av gangfelt inntil La Rambla i Barcelona.

BRUKARMEDVIRKINGSFORUM

På slutten av 1990-talet blei krava frå dei funksjonshemma sterkare. I USA hadde rettane i ein del statar blitt lovfesta.

I 2001 blei det lagt fram ein omfattande NOU (2001:22 *Fra bruker til borger*) med drøfting av universell utforming. Arbeidet blei følgt opp gjennom stortingsmelding, handlingsplanar og tilskotsprogram (BRA).

Et viktig virkemiddel var sektoransvarsprinsippet. Kvar einskild sektor var ansvarleg for universell utforming innanfor sitt område.

Dei funksjonshemma sine organisasjonar fekk gjennomslag hos den politiske leiinga for at det skulle opprettast brukarmedvirkingsforum for veg, luftfart, tog og sjøfart der leiinga av dei ulike etatane deltok.

Brukermedvirkingsforum for handikapsprosmål innanfor Statens vegvesens ansvarsområde ble oppretta hausten 2002. I dette forumet deltok Statens vegvesen, som hadde det administrative og koordinerende ansvar, Norges Blindforbund var med, Norges Handikapforbund, Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon, Landsforeningen for Trafikkskadde i Norge, Sjøfartsdirekto-

ratet og Transportbedriftenes Landsforening.

Eg jobba frå 1998 til 2003 som kontorleiar for Transportplanlegging på Trafikkavde-

linga, og vi fekk ansvaret for sekretariatet for forumet for veg.

St.meld. nr. 40 (2002-2003) «*Nedbygging av funksjonshemmende barrierer*» var ei oppfølging av NOU 2001:22 «*Fra bruker til borger*». I stortingsmeldinga står om brukarmedvirkingsforumet:

Forumet skal bl.a. jobbe for en økt forståelse for de problemstillinger funksjonshemmede står overfor når de skal ferdes i vegtransportsystemet. Forumet skal også komme med innspill om målsetninger og strategier på vegtransportområdet ved rulling av planer.

Frå Vegvesenet deltok det i forumet medarbeidarar frå regionvegkontora, trafikant- og kjøretøy samt leiinga ved assisterande vegdirektør/trafikkdirktør.

Tilrettelegging av kollektivtransporten var eit viktig tema med perspektiv på heile reisekjeda frå «dør til dør».

Forumet hadde 3-4 møter i året. Vi var blant anna på studietur til Barcelona, som låg langt framme på området.

Eg var med i forumet til 2006/07. Forumet opphørte etter 2010. Då var universell utforming blitt meir integrert i den offentlege transportpolitikken f. eks gjennom Nasjonal transportplan (NTP).

Tilrettelegging av kollektivtransporten var eit viktig tema. Ein undergang er bygd ved Årnes stasjon.



UNIVERSELL UTFORMING OG NASJONAL TRANSPORTPLAN

Nasjonal Transportplan for 2006-15 blei lagt fram for Stortinget våren 2004. Etter initiativ frå samferdselskomiteen vedtok Stortinget eit femte hovudmål med følgjande ordlyd:

Eit transportsystem som er tilgjengeleg for alle og eit transporttilbod som gjer det mogleg for alle å leva eit aktivt liv.

Universell utforming blei såleis eit høgare prioritert mål i samferdselspolitikken. Statens vegvesen gjennomførte i åra framover omfattande revisjon av sine handbøker slik at universell utforming blei innarbeida og ei eiga handbok utarbeida med gode eksempel. Det blei særleg fokus på utforming av:

- busslommer og kollektivterminalar, taktile ledelinjer og trinnlaus tilkomst til buss og andre kollektive transportmiddel samt taktile informasjonstavler
- gangfelt og kryssingsstadar med nedsenka kantstein og taktile ledelinjer

- stigningsforhold ved ramper knytt til undergangar og bruer

Eg leia Plan- og utbyggingsseksjonen på Romerike distrikt frå 2003 til 2010 og deretter Utbygging på Romerike i vegavdeling Akershus til 2018. Vi prøvde så godt vi kunne å følgje prinsippa om universell utforming. Medarbeidarar blei sendt på kurs og etterutdanning innan universell utforming.

Av litt større prosjekt der vi prøvde å følgje opp med universell utforming, kan eg nemne:

- Strømmen stasjon – undergang og bussterminal
- Miljøgate Strømmen
- Olavsgaard bussterminal
- Lørenskog stasjon
- Lørenskog bussterminal
- Årnes stasjon - undergang
- Miljøgate Lørenfallet

NORDISK VEGFORBUND OG UNIVERSELL UTFORMING

Sverige låg langt føre Norge med omsyn



Svensk standard for gangfelt i Horngata i Stockholm. Busslomme med «Kesselstein» slik at bussen kjem godt inn til plattformen for å få trinnfri tilgjenge i Malmö (2004)



Trinnfri tilkomst og automatisk dørøpnar tilpassa rullestolbrukar i Helsingborg. Benk og trapp med riktig utforma handlistar i Helsingborg. (Alle foto: Bjørn Kåre Steinset)



Sverige låg ved årtusenskiftet langt føre Norge med omsyn til universell utforming. Til Via Nordica i 2004 laga det svenske utvalet ei fin demonstrasjonsbane der ulike hindringar blei vist. Her kunne ein få prøve seg som blind, med rullestol eller rullestol.

til universell utforming. Dei hadde utarbeida mykje godt vegleiingsstoff for fysisk tilrettelegging for alle og gjennomført kurs for kommunane.

Det svenske NVF-utvalet for utforming av vegar oppretta i 2000 eit adhoc-utval for handikapspørsmål. Dei andre nordiske landa blei invitert til å vere med og blei med frå 2002. I 2004 blei det eit eige utval (temagruppe) i NVF. Ei av oppgåvene var å få arbeidsfeltet integrert i dei andre utvala slik at utvalet blei overflødig.

Eg var med i dette utvalet fram til 2012, dei siste fire åra som leiar. I 2016 blei utvalet nedlagt, sidan dei andre utvala hadde teke oppgåvene inn i sine arbeidsområde.

Formål og oppgaver

Utvalet formulerte slik sine oppgaver for perioden 2004-08:

*Tydliggöra handikappfrågorna och integrera dem i övriga utskotts arbeten.
Verka för ett ökat intresset för arbetet med handikappfrågor i de nordiska länderna.*

For perioden 2008-12 blei følgjande arbeidsoppgåver meir konkretisert til:

1. *Tydliggjøre spørsmål knyttet til tilgjengelighet for alle og universell utforming samt samordne og integrere dette i øvrige utvalgs arbeid. Få til mer samarbeid med andre utvalg slik at helhetstenkning blir forsterket.*
2. *Arbeide for økt interesse for arbeidet med tilgjengelighet for alle og universell utforming i de nordiske landene.*
3. *Erfaringsutveksling og kompetanseutvikling mellom landene. Følge opp arbeidet med universell utforming som allerede skjer i organisasjonene. Arbeide for felles prosjekt over landegrensene.*
4. *Tilby og gjennomføre samarbeid overfor Baltic Road Association og PIARC om opplegg innenfor temaet tilgjengelighet for alle og universell utforming i forhold til veg- og trafikksystemet/området.*

I 2004 fekk eg og Marit Liv Solbjørg stipend frå NVF for å studere nærmare universell utforming i København, Malmö og Helsingborg.



Rapporten etter studiereisa i 2004 har som framsidebildet den svenske løysinga ved gangfelt. Til venstre for signalstolpen er det i same nivå for rullestolbrukarar og til høgre med vanleg kantsteinhøgde for blinde og svaksynte. Til høgre tilrettelegginga foran ei kyrkje i Uppsala.



I København fikk vi orientering om det danske opplegget for tilgjengelegheitsrevisjonar. I Danmark hadde dei i desember 2003 gjort ferdig handboka: «Færdselsarealer for alle». Denne handboka var grunnlaget for revisjonane og for eit kurs på 35 timar med ein skriftleg eksamen til slutt.

Metoden for tilgjengelegheitsrevisjonar tok utgangspunkt i dei prinsippa som ligg til grunn ved trafikksikringsrevisjonar.

I Malmö besøkte vi:

- Malmö bussterminal ved togstasjonen som dei hadde vunne ein pris for på grunn av god universell utforming
- Malmö sentrum
- Rosengård bydel
- Malmö syd. Eit nytt område som var under utbygging ved Øresund-forbindelsen med Touring Torso som nytt landemerke.

Skånetafiken hadde utarbeida ei eiga haldeplasshandbok. Gjennomføringa av tiltak var svært effektiv ved at rammeavtaler for bygging var inngått med tre entreprenørar.

I Helsingborg fikk vi orientering om arbeidet med tilgjenge i kommunen, samt gjennomgang av handbøker og anna materiell som kommunen hadde fått utarbeida.

Helsingborg hadde utarbeida eiga handbok med funksjonskrav og eksempel på gode løysingar. Handboka viste løysingar for torg og plassar, gangareal, gangfelt, gatemøblement, skilt, veglyss, kvileplassar mm.

VIANORDICA

NVF-utvala hadde ei funksjonstid på fire år. Arbeidet i utvala blei avslutta på dei fireårlege NVF-kongressane ViaNordica. Kvart utval skulle då bidra i programmet.

Til ViaNordica i København i 2004 bidro vi med å skaffe ein av hovudinnleiarane – Arnt Holte, som då var leiar av Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon (FFO) og seinare generalsekretær i Blindeforbundet.

Det svenske utvalet hadde fått laga ei fin demonstrasjonsbane der ulike hindringar blei vist. Her kunne ein få prøve seg som blind, med rullator eller rullestol. Bana var ganske godt besøkt.

Vi hadde også laga ei liste for kvar

Det var ulike anbefalte løysingar med omsyn til kantsteinhøgde ved gangfelt og kryssingspunkt. Blinde og svaksynte ønska 5 cm medan rørslehemma ville ha 0 cm. I Norge, Danmark og Island blei det brukt eit kompromiss på 2 cm medan Finland hadde 4 cm. I Sverige var det ei todelt løysing med 0 cm på eine sida og 5 cm på andre sida av ei refuge/ein stolpe. Denne løysinga er nok meir utfordrande ved snørydding.

nvf
Temagruppe Tilgjengelig for alle

Övergångsställen/Kryssningssteder
Två huvudtyper i Norden

"Kompromissen"			"Den tudelade"	
Island	Norge	Danmark	Sverige	Finland
Kantshöjd hela kanten:			Kantshöjd del av kanten:	
1,5 cm	2 cm	2,5-3 cm	6 cm	4 cm
En kant till hjälp för synskadade men den är låg för att underlätta för rullstolsburna m.fl.			En kant till hjälp för synskadade men på sidan om ett avsnitt utan kant för att underlätta för rullstolsburna m.fl.	

av dei nordiske landa over relevant litteratur om universell utforming/tilgjenge for alle.

På ViaNordica i Helsinki i 2008 heldt Bente Skjetne frå vårt utval innlegg på sesjonen «Säkerhet för alla trafikanter». Foredraget hadde tittelen: «Universell utforming – en nødvendig del av trafikksikkerhetsarbeidet?»

Ho avslutta med: *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?*

Vi hadde også eigen stand med eit biletspel med gode eksempel samt ei posterutstilling med plakatar.

I Reykjavik i 2012 hadde vi stand og tilgjengelegheitsrute for å prøve rullestol og blindestav utanfor kongressbygget Harpa. For første gong på ein NVF-kongress arrangerte vi eit eige seminar om universell utforming.

- Eg innleia generelt om utvalet og universell utforming

• Karin Renström fortalte om Idékatalogen og ulike løysningar i dei nordiske landa med omsyn til overgangsstadar, kunstige ledelinjer, busshaldeplassar/stopp og ramper/trapper

• Roger Johansson (Sverige) hadde foredrag om «Shared Space - Attraktiva stadrum för alla»

• Ingrid R. Øvsteng (Norge) snakka om «Universell utforming på hele reisen»

• Jacob Deichmann (Danmark) fortalte om «Hvad er tilgjengelighedsrevisjon? - En kommenteret rundtur i Reykjavik»

IDEKATALOG

Fram til kongressen i Reykjavik i juni 2012 utarbeida utvalet ein fin idékatalog med eksempel på løysingar der det var lagt vekt på universell utforming.

I katalogen er det med dei vanlegaste løysingane for auka tilgjenge for funksjonshemma.

Det er eksempel innan ulike område både frå Danmark, Finland, Island, Norge og Sverige.

Katalogen er inndelt i:

- Overgangssteder
- Ledeliner
- Busshaldeplassar
- Kollektivknutepunkt
- Ramper, trapper og heisar
- Gatemøblar og møblering
- Planlegging

I katalogen var det også opplysningar om kva regelverk/normalar som gjeld på dei ulike områda i dei ulike nordiske landa. Ein del var likt og ein del ulikt.

I 2008 hadde vi også eit eige seminar i Kaunas i Litauen.

- Karin Renström (Sverige) var leiar av utvalet på det tidspunktet. Ho opna seminaret med: *Tilgjengelegheit – for kven, kvifor og korleis*

- Tytti Viinikainen (Finland): *Tilgjengelegheitspolicy i Finland*

- Tore Amblie Bjørback (Norge): «*Heile reisa*» med fokus på gode eksempel

- Jan Moberg (Sverige): *Retningslinjer for utforming av gater og vegar*

- Roger Johansson (Sverige): *Utforming av gater og byområder for alle*

- Eg fortalte om måla i Nasjonal transportplan og tilskotsprogrammet BRA (*Bedre transportinfrastruktur, Rullende materiell, Aktiv logistikkforbedring*)

- Jens Pedersen (Danmark): *Tilgjengelegheitsrevisjonar i praksis*

- Mogens Møller (Danmark): *Utdanning av tilgjengelegheitsrevisorar*

Seminaret blei avslutta med ein biletka- valkade som viste gode eksempel frå Vilnius, hovudstaden i Litauen.

I evalueringa av seminaret kom det fram ønske om at det blei vist fleire gode eksempel. 94 % meinte dei kunne bruke

det dei hadde hørt og sett i sitt daglege arbeid.

Vi hadde tilsvarande seminar på Færøyane og på Island, i Stavanger, Svolvær og Stockholm. Frå alle landa blei gode eksempel vist fram. Dårleg eksempel skulle ikkje fokuserast på.

FUNN/ERKJENNINGAR

Problemstillingane i dei ulike land og løysingar var ganske like. Svenskane hadde best «forskningsmessig» grunnlag for sine val. Det var såleis ganske trygt å kopiere svenske løysingar og tilrådingar.

Det danske opplegget for uu-revisjonar med utdanning av uu-revisorar var nytt og burde vore kopiert i fleire land.

I arbeidet med universell utforming er det i nokre tilfeller naudsynt med kompromiss for å komme vidare. Eksempel på dette er kravet til kantsteinhøgde ved gangfelt og kryssingspunkt.

MØTE OG SEMINAR

Vi hadde fire møter i året. Dei nordiske språka blei då brukt, dvs. islendingane og færøyingane snakka dansk og finnane snakka svensk. Det la nok noko hemmingar, blant anna var ikkje alle finnane like stø i svensk og dei unge islendingane brukte meir engelsk som andre språk.

På møta blei det orientert om status og arbeidet i dei ulike landa og ulike tema/prosjekt. Nokre av møta blei kombinert med seminar. Møta blei kombinert med studiebesøk til diverse gjennomførte prosjekt og/eller seminar.

På Island og Færøyane var det løyve til å ha møte berre ein gong i fireårsperioden. Besøka blei då kombinert med at vi gjennomførte eit seminar om univer-



NVF Temagruppe Universell utforming 2008-12 ved et seminar i Reykjavik på Island i oktober 2010. Frå venstre: Karin Renström (Sverige), Ari Liimatainen (Finland), Bjørn Kåre Steinset (Norge), Jacob Deichmann (Danmark) – bak, Anette Rehnberg (Sverige) – foran, Roger Johansson (Sverige), Kristin Kråkenes (Norge), Oscar Grönvall (Sverige) – bak, Anna Laurentzius (Danmark) – foran, Wolfgang Liepack (Sverige), Marit Liv Solbjørg (Norge), Pálmi Freyr Randversson (Island), Erika Helin (Finland) og Ingrid Øvsteng (Norge). Bjørn Kåre Steinset var leiar for utvalet og Marit Liv Solbjørg sekretær i starten).

sell utforming. Seminara hadde bra med lokale deltakarar.

I samband med møta hadde vi som regel ein felles middag. Færøyingane er eit songglad folkeferd. NVF hadde eiga songbok. Dersom det var færøyingar med på middagane, blei det gjerne song.

Reisene til Island og Færøyane er dei mest minnerike. Då hadde vi ofte med våre ektefellar/sambuarar og tok nokre dagar ferie for å vere turistar. I 2008 var det finanskrisen og Island blei særleg sterkt ramma. Dette førte til at våre islandske kollegaer ikkje fekk dekkja reise ut av landet. Islendingane deltok såleis lite i perioden 2008-12, men vi kunne ha møte på Island der dei deltok.

Å delta i NVF-utvalet for Universell utforming var svært lærerikt. Det var gjevande å bli kjent med kollegar frå

dei andre nordiske landa og ikkje minst besøke stadar som jobba aktivt med universell utforming. Malmö, Helsingborg, og Göteborg var gode eksempel i Sverige.

AUKA FOKUS PÅ UNIVERSELL UTFORMING I VEGVESENET

Då eg som nyutdanna frå NTH begynte i Vegdirektoratet, blei eg med i eit utval som skulle lage forslag til nye vegnormalar for veg- og gateutforming. Utvalet blei leia av Egil Lundebrekke med Tor J. Smeby som sekretær. Utvalet la fram sitt forslag på slutten av 1988. Det var lærerikt å delta i dette arbeidet. Kvinner var den gong fråverande i utvalet. Det same galt omgrepet universell utforming.

I løpet av dei siste 20 år har det skjedd store endringar med omsyn til universell utforming av veg- og gatean-



Artikkelforfatteren saman med assisterande vegdirektør Kjell Bjørvig, vegdirektør Olav Søfteland og driftsseksjonsleder i Akershus Marita Birekeland utanfor kongressenteret Harpa i 2012.

legg i regi av Statens vegvesen. Eg vil her trekke fram følgjande områder:

- Ledeliner. Før 2000 var det nesten ikkje taktile liner å sjå. No er taktile ledeliner standard ved gangfelt, på busshaldeplassar og terminalar.
- Slakkare stigning på ramper. Tidlegare var 8 % (1:12) vanleg. No er 5 % (1:20) standard. Dette har gitt lengre ramper som også er gunstig for sykklistar.
- Busslommar/-stopp og kollektivterminalar. Etter dagens vegnormalar skal det vere 16-18 cm vis på kantsteinen i oppstillingsplassen si lengde for å få trinnfri inn-/utstiging. Tidlegare var det som regel 13 cm og det var nødvendig med ei rampe på bussen for å få til trinnlaus inn-/utgang.
- Nedsenka kantstein. 2 cm vis og med nedramping er no standard ved gangfelt og kryssingsstadar.

Trinnfri inn-/utstiging av bussane gir raskare av- og påstigning og kortare tid på haldeplass. Dette gir økonomiske innsparingar for kollektivtrafikkselskapa og det offentlege.

HALDNINGSENDRING

Det har skjedd ei stor haldningsendring dei siste 20 åra. Temaet har fått auka fokus. Statens vegvesen sin policy er no:

Infrastruktur som bygges av Statens vegvesen skal være universelt utformet, slik at alle kan reise.

Det betyr at vi skal bygge et transportsystem med god kvalitet der alle mennesker uavhengig av funksjonsevne kan ta seg frem.

Trinnfri atkomst, ledelinjer, tydelig informasjon og gangveier uten hindringer er sentrale elementer for at transportsystemet skal være tilgjengelig for alle.

Kompetansen i Statens vegvesen på universell utforming har blitt sterkt heva, særleg etter 2010. Det er utarbeida handbøker og eksempelsamlingar. Vegnormalar og andre handbøker er revidert. Handlingsplanar er utarbeida og kurs/etterutdanning gjennomført.

Det er gledeleg at det vi jobba med for 10-15 år sidan med omsyn til universell utforming, i dag er blitt standardløyningar.



Gode eksempel frå Norge: God kontrast på ledeline ved Strømmen stasjon. Inngangspartiet til Drammen stasjon passar til rullestolhjul og trillekoffertar.

Det er blitt god tilkomst for rullestolbrukarar ved ein kyrkjeinngang i Trondheim, og ved Olavsgaard kolkktivterminal på Romerike. (Alle foto: Bjørn Kåre Steinset)

