

Deltasenteret
v/ Tove Svanøe Endresen
Postboks 2233
3103 Tønsberg

Vår dato: 2. apr. 2013

Vår referanse:

Deres dato: 21. mars 2013

Deres referanse: 2013/65453

Innspill til "Norge universelt utformet 2025"

Vi viser til deres brev datert 21. mars 2013, hvor dere ber om innspill til hvordan satsingen på universell utforming bør følges opp fra 2014.

Transportøkonomisk institutt har nylig gjennomført et forskningsarbeid på oppdrag for Statens Vegvesen Vegdirektoratet og Direktoratet for byggkvalitet, hvor vi har:

- a) Gått gjennom dagens standarder, anbefalinger, kunnskap og praksis om veifinning i transportsystemet, med særlig vekt på naturlige og kunstige ledesystemer, hvor hele reisekjeden sees samlet.
- b) Kommet frem til anbefalinger for videre arbeid og/eller behov for endringer i anbefalinger og krav til bruken av ledesystemer i transportsystemet, hvor hele reisekjeden sees samlet.

Prosjektet bestod av en grundig gjennomgang av dagens standarder, håndbøker og veiledere, intervjuer med eksperter og praktikere, samt to arbeidsseminar hvor sentrale aktører deltok og kom med innspill til våre funn. I vårt oppdrag ble det fokusert på synshemmede, og våre innspill vil derfor kun dreie seg om denne gruppen.

Forbedring av standarder/håndbøker/veiledere

Idealet er at det bygde miljøet skal utformes på en slik måte at synshemmede kan orientere seg og finne veien, uten bruk av kunstige ledesystemer. Vi har likevel funnet at det mangler både kunnskap om og fokus på tilrettelegging for synshemmede ved hjelp av naturlig leding. For å sikre at slik tilrettelegging finner sted, bør standarder, veiledere og håndbøker være mer utfyllende og konkrete i beskrivelsen av hvordan synshemmede faktisk benytter det bygde miljøet til å orientere seg. De som planlegger, prosjekterer, bygger, drifter og vedlikeholder de bygde miljøene bør også få bedre kunnskap om hvordan man sikrer og opprettholder brukbare miljøer for synshemmede.

Videre har vi funnet at både de vi har snakket med, samt standarder, veiledere og håndbøker, sier at kunstige ledesystemer skal begrenses og kun benyttes i visse situasjoner. Likevel mangler det klarhet i anbefalinger om når kunstige ledesystemer *skal* benyttes, og når de *ikke* bør benyttes. Samtidig vil, som nevnt over, det at planleggere og prosjekterende mangler kunnskap om hvordan synshemmede orienterer seg både kunne føre til utstrakt bruk av kunstige ledesystemer og at man ikke klarer å tilrettelegge det bygde miljøet på en måte som gjør at det alene er brukbart for synshemmede. Samtidig er det meget viktig at kunstige ledesystemer brukes konsekvent og standardiseres. Dette er spesielt viktig når det

kommer til bruk av farefelt og ved fotgjengeroverganger, slik at potensielt farlige situasjoner grunnet uklare bruk av taktile heller kan unngås. Det er derfor viktig at arbeidet med å harmonisere og videreutvikle standarder, håndbøker og veiledere fortsetter.

Viktige forskningsbehov

Det viktigste funnet vårt er kanskje likevel at det mangler systematisk og forskningsbasert kunnskap om hvordan synshemmede bruker elementer i det fysiske miljøet når de orienterer og finner veien, og at dette kanskje også er hovedforklaringene for mangler ved standarder, håndbøker og veileder, samt ved praksis.

Først og fremst bør det gjennomføres studier hvor synshemmede, og ikke de fysiske miljøene, er forskningsobjekter. Fokus bør være å få registrert og forklart hvordan synshemmede orienterer i både kjente og ukjente miljøer, samt å få innspill til hvilke endringer de synshemmede selv mener kan forenkle deres orientering. Slik forskning kan gjøres ved følgestudier med påfølgende dybdeintervjuer, og bør omfatte minst 50-100 synshemmede med ulik grad av synstap. Dette bør gjennomføres både sommer og vinter for å fange opp de ulike utfordringene årstidene gir.


Videre bør orienteringsproblemene synshemmede opplever vinterstid inkluderes i forskningen, og resultater bør formidles og inkluderes i standarder, håndbøker og veiledere. Vi vil anbefale at man ser på brukbarhet på vinter og sommer som to ulike, men overlappende, systemer, og at løsninger for hvordan brukbarhet og orientering opprettholdes også på vinteren studeres nøyer.

Vi fant også at kunnskapen om ulike materials holdbarhet og slitestyrke var mangelfull, og anbefaler at det gjennomføres systematisk forskning på dette området. Dette kan bidra til at kunstige ledesystemer opprettholder brukbarheten for synshemmede lenger, samt at dem som planlegger og prosjekterer ulike prosjekter kan gjøre gode, kunnskapsbaserte vurderinger av lønnsomheten ved de ulike materialvalgene.

Sist, men ikke minst, bør det søkes å forklare hvilke mekanismer som bidrar til at kunstige ledesystemer bygges i situasjoner og på steder det ikke er nødvendig, og hvor annen type tilrettelegging burde vært valgt. Dette krever grundige studier av ulike plan- og prosjekteringsprosesser gjennom dokumentstudier, intervjuer og befaringer. Slike studier bør besvare hvem som bringer ønsker og krav om kunstige ledesystemer inn i prosessene, hvilke diskusjoner som oppstår, hvilke kunnskapsgrunnlag som legges til grunn for diskusjonene og hvilke argumenter som vinner frem.

Vennlig hilsen
for TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT


Aud Tennøy


Kjersti Visnes Øksenholt