

• **Rikstrygdeverket**
• **Arbeids- og rehabiliteringsdivisjonen**

20 OKT 2005

Justis- og Politidepartementet
Pb. 8005 Dep.
0030 OSLO

JUSTISDEPARTEMENTET	
20 OKT 2005	
SAKSNR.:	200504026
AVD/KONT/BEH:	LOV/ED/HI
DOK.NR. 19	ARKIVKODE:



Trygdeetaten

Vår dato: 17. oktober 05
Vår ref: 2005/03643
Deres dato: 7. juli 2005
Deres ref: 200504026 EO HI/an

Saksbehandler: Ragna Flø
Direktenummer: 7422

Høring - NOU 2005: 8 Likeverd og tilgjengelighet

Syseutvalget har levert en fylldig og gjennomarbeidet utredning om hvordan et rettslig vern kan utformes i forhold til mennesker med nedsatt funksjonsevne, og hvilke samfunnsområder og diskrimineringsgrunnlag som bør omfattes av reguleringen.

Rikstrygdeverket støtter utvalget i deres syn når det gjelder behovet for en antidiskriminerings- og tilgjengelighetslov som skal bidra til nedbygging av samfunnsskapte barrierer og hindre at nye skapes. Vi mener at det foreslåtte lovutkastet vil bidra til å styrke likeverdet til mennesker med nedsatt funksjonsevne.

Rikstrygdeverket støtter også utvalgets konklusjoner i behovet for å presisere tilretteleggingsplikten i egne bestemmelser i den foreslåtte diskriminerings- og tilgjengelighetsloven. Tilgjengelighet er en forutsetning for samfunnsdeltagelse.

Rikstrygdeverket støtter utvalgets syn om at manglende tilgjengelighet er et likeverdsproblem, et demokratiproblem og ikke minst et problem for den enkelte som utestenges.

Prinsippet om universell utforming er et uttrykk for ønske om likestilling ved at man utformer varer, tjenester og omgivelser slik at alle kan benytte dem, i så stor utstrekning som mulig. Likestilling innebærer at man kan ta del i alle samfunnsområder uten å måtte henvises til spesialløsninger og særtiltak. Tilrettelegging basert på universell utforming vil tilgodese mange personer uavhengig av funksjonsevne.

Det finnes en rekke Stortingsmeldinger og politiske handlingsplaner, som legger vekt på universell utforming som strategi for å fjerne miljømessige barrierer. Tendensen er likevel at man ser på dette som sosialpolitikk og ikke som en del av den generelle samfunnsplanleggingen. Men samtidig som vi i Norge har gode rettighetsordninger for mennesker med nedsatt funksjonsevne, så har vi kommet forholdsvis kort sammenlignet med mange andre land når det gjelder generell tilgjengelighet til ulike samfunnsarenaer.

Postadresse:
Rikstrygdeverket
Arbeids- og rehabiliteringsdivisjonen
Postboks 5200 Nydalen
0426 OSLO

Kontoradresse:
Sannergata 2
OSLO

Telefon:
22 92 70 00

Gironr:

Foretaksnr:
NO 974 760 924 MVA

Internettadr:
www.trygdeetaten.no
E-postadresse:
rtv@trygdeetaten.no

Telefaks:
22 92 70 70

Det kan virke som EU er langt tydeligere og mer konkret i sin politikk på dette området enn det Norge er. Et viktig grunnlagsdokument for EUs politikk overfor mennesker med funksjonsnedsettelse er Europakommisjonens Meddelelse *Mot et Europa uten barrierer for mennesker med funksjonsnedsettelse* (COM (2000) 284 Final). Meddelelsen identifiserer nøkkelområder der EUs politikk særlig kan styrke medlemslandenes politikk. Meddelelsen bygger på antidiskrimineringslovgivningen i EU som er avledet av Artikkel 13 i Amsterdamtraktaten og som trådte i kraft i 1999. Men den er også et supplement som gir økte rettigheter for funksjonshemmede når det gjelder "fjernelse av adgangsbarrierer" innenfor områdene: arbeid, utdanning, transport, det indre marked, informasjonssamfunnet, ny teknologi og forbrukerpolitikk.

Meddelelsen anslår at 10 prosent av befolkningen i EU er direkte berørt av en eller annen form for funksjonsnedsettelse og at det i år 2000 utgjorde ca. 37 millioner mennesker. Disse støter i følge meddelelsen fortsatt på betydelige barrierer for deltagelse i alle aspekter av samfunnslivet. De miljømessige barrierer utgjør en større hindring for deltagelse i samfunnslivet enn funksjonelle begrensninger hos den enkelte. Selv om hovedansvaret for dette området ligger hos medlemsstatene, understrekes det at EU kan yte betydelig bidrag ved å fremme samarbeid mellom medlemsstatene, tilskynde til utveksling og utvikling av beste praksis mellom landene og gjennom utarbeidelsen av felles standarder.

I Meddelelsen legges stor vekt på sektoransvarprinsippet, dvs at de ulike enhetene av Europakommisjonen på sine områder sørger for at prinsippet om like muligheter og lik tilgjengelighet for alle integreres i så vel som politikk som lovgivning. Meddelelsen beskriver også behovet for å imøtegå mangler i politikken på tvers av sektorene. Meddelelsen sier blant annet at "*det vil ikke hjelpe noget at gøre transportmidler og rejseinformation mer tilgængelige, så længe der ikke har været foretaget en omfattende revurdering af hele transportkæden. Tilgængelige busser eller tog er ikke af stor hjælp, hvis bevægelseshæmmede ikke kan komme til busstoppestedet eller stationen, eller hvis de ikke kan avvende en billetautomat. En udbedring af sådanne mangler kræver udvikling af et netværk, der skal se på spørgsmål om tilgængelighed mellem transportsystemer, bygninger og andre offentlige områder. Sådanne rammer indebærer helt klart et tættere samarbejde mellem flere politikområder og myndighedsniveauer. Det er Kommissionens opfattelse, at Den Europæiske Union bør fremme tilgængeligheden ved en samordning af forskellige politikker. Dette ville bidrage til en forbedring af arbejdslivets, kvalitet, beskyttelse af forbrugeren og det europæiske erhvervslivs konkurrenceevne. Ja, politikere til fremme af handicappedes beskæftigelse vil ikke være effektive, med mindre de understøttes af effektive foranstaltninger til mindskelse og – hvor dette er mulig – eliminering af problemerne i forbindelse med handicappedes adgangsmuligheder*".

Meddelelsen presiserer den enkelte sektors ansvar for tilgjengelighet, men også betydningen av samordning på tvers av sektorene for å minske de miljømessige barrierer for samfunnsdeltagelse for mennesker med nedsatt funksjonsevne.

Syseutvalgets lovutkast er mest konkret og går lengst når det gjelder krav om universell utforming av bygg og anlegg rettet mot allmennheten. Utvalget foreslår at denne plikten skal gjelde for alle nye bygg og anlegg som oppføres etter 1.januar 2009 og for bygg som gjennomgår vesentlige endringsarbeider. For allerede ferdigstilte bygg, anlegg og opparbeidede uteområder rettet mot allmennheten, anbefaler utvalget at kravet til universell utforming inntreffer 1.januar 2019. Utvalget anslår kostnadene forbundet med det siste punktet til ca. to milliarder kroner i året fram til 2019. Det var uenighet i utvalget når det gjaldt de to

punktene om plikten til universell utforming av bygg og anlegg. Utvalgte delte seg i tre: ett flertall og to mindretall. Det ene mindretallet ville ikke ha med disse punktene og tok dissens. Det andre mindretallet tok dissens fordi de ville at plikten til universell utforming også skulle omfatte transport og informasjonsteknologi.

Turist næringen i Oslo, har nylig gjennomført en undersøkelse ved 67 av byens overnattingssteder, museer og restauranter. Oversikten viser at 62 av disse er utilgjengelige for rullestolsbrukere. Ett spisested, to hoteller og to museer fikk karakteren "noe tilrettelagt", noe som betyr at ingen av stedene innfridde kriteriene som stilles til "godt tilrettelagt" (Dagsavisen 19.juli 2005). Lignende beskrivelser finnes fra hele landet. Men det finnes også lyspunkter, Bærum og Kristiansand kommune har de senere årene jobbet systematisk med å tilrettelegge by og uteområder. Arbeidet har skjedd innenfor de ordinære budsjettene i de aktuelle kommunale etatene. Men uansett viser oppslaget i Dagsavisen behovet for en sterkere presisering av en tilretteleggingsplikt for bygg, anlegg og utområder rettet mot allmenheten. Spesielle brukerbehov har frem til i dag ofte blitt løst ved spesialløsninger som kommer i tillegg til de ordinære løsningene. Dette fordi krav utover det som er standard blir sett på som særkrav. I stedet for at brukbarhet for alle blir en integrert del av den generelle formgivningen, blir dette oftest vurdert på slutten av eller ved siden av den ordinære planleggingsprosessen. Det blir i mange tilfeller dyrere enn om tilgjengelighet hadde vært med fra starten.

Manglende tilgjengelighet gir også mennesker med funksjonsnedsettelse begrensede valgmuligheter når det gjelder bolig og bosted. I Norge er det for eksempel krav til heis i arbeids- og publikumsbygg med mer enn 3 etasjer og boligbygg med felles inngang til flere enn 12 boliger og mer enn 4 etasjer. Bygget kan i tillegg ha en underetasje eller garasjeplan uten at det kreves heis. Veiledning til forskriften sier at så vel antall boenheter som antall etasjer må overskrides før kravet om heis gjelder. Det stilles heller ikke krav til heis ved loftsutbygging (femte boligetasje). Norge har med dette noen av de svakeste heiskravene i Europa. I for eksempel Danmark og Sverige er det krav om heis i alle bygg på mer enn tre etasjer. Finland, Sverige og deler av Spania m.fl. har dessuten offentlige støtteordninger for etterinstallasjon av heis for at flere skal kunne bo lengre hjemme. Fra slutten av 1980-tallet har dette medført etterinstallering av heis i en størrelsesorden på 600-750 heiser årlig i Sverige til og med 2001. I Norge er det etterinstallert under 200 heiser i løpet av de siste 10 årene¹. Norge er derimot det eneste landet som har rettighetsfestet tilgang til hjelpemidler som kompenserer for manglende tilgjengelighet og som dekker utgiftene fullt ut. I Oslo og andre større byer, er det for eksempel en klar økning i antall installasjoner av trappeheiser i fellesopp ganger i blokker. Det er en kostbar, midlertidig og en lite funksjonell løsning, men som kompenserer for manglende tilgjengelige boliger.

Konsekvensen av denne boligpolitikken er i følge Norges byggforskningsinstitutt, at tilgjengeligheten i boligmassen er lav i Norge, anslagsvis 6 prosent og enda færre brukbare boliger for funksjonshemmede. Få boligblokker og bygårder har heis² og i tillegg er det som oftest en trapp (ca. en halv etasje) opp til første etasje som vanskeliggjør trinnfri tilgjengelighet. I følge Manneråkutvalget er en forklaring på dette er at boligbyggingen i stadig større grad styres av private utbyggere, og kommunene ikke stiller krav om livsløpsstandard i regulerings- og bebyggelsesplaner (NOU 2001: 22). Når dette sees i

¹ Opplysninger om etterinstallering av heis fra møte i Sosial- og helsedirektoratet 21.02.05.

² 20 753 boligblokker/bygårder uten heis av totalt 27 451 (Statistisk sentralbyrå 2004)

sammenheng med den demografiske utviklingen i retning av en stadig større eldre befolkning gir dette grunnlag til bekymring.

Ifølge St.meld.nr.23 (2003-2004) vil: *antall eldre over 66 år øke fra 610 000 i 2002 til nesten 1 million i 2030, og mellom 1,1 og 1,4 millioner i 2050. Økningen blant de aller eldste er enda større som følge av at folk lever lenger. Behovet for tilrettelagte boliger vil derfor øke.* I følge Handlingsplanen for økt tilgjengelighet (2004) utgjør tilveksten av ny bebyggelse ca. 2 prosent per år av den totale bygningsmassen. Oppmerksomheten må derfor også rettes mot å forbedre eksisterende bygg. En økning av tilgjengelige boliger vil bidra positivt til innsparinger for kommunene og staten ved at man kan bo lengre hjemme fremfor institusjon. Manglende tilgjengelige boliger vil øke folketrygdens utgifter til kompensierende særløsninger og hjelpemidler i årene framover med en stadig eldre befolkning.

Rikstrygdeverket støtter Syseutvalgets flertallsinnstilling om plikten til universell utforming av bygg, anlegg og uteområder og de foreslåtte tidsangivelsene for når plikten skal gjelde fra. Videre bør behovet for strengere krav til tilgjengelige boligblokker og bygårder også vurderes for å imøtekomme en voksende eldre befolkning.

Rikstrygdeverket har også forståelse for Syseutvalgets mindretall som tok dissens fordi de ville at plikten til universell utforming også skulle omfatte transport og informasjonsteknologi.

Transport og informasjonsteknologi

De fleste er avhengig av transport for å komme til og fra arbeid, studier, reise på ferie og for å kunne delta i samfunnslivet. Det antas at om lag 10-12 prosent av befolkningen i varierende grad har problemer med å benytte kollektivtransport. Problemene gjelder: atkomst til og ferdsel i terminaler, på- og avstigning, samt forholdene for passasjerer om bord i transportmidlet.

Flere politiske dokumenter fra 1990-tallet og utover, understreker målet om en kollektivtransport for alle. Nasjonal Transportplan³ fastholder også dette målet, men inneholder ingen tidsfrister for gjennomføring slik man har gjort i Sverige. Flere andre land, bl.a. England, Sverige og ikke minst USA, har en mer målrettet og effektiv virkemiddelbruk (lover, sanksjoner og konsesjonsbestemmelser, tidsbestemte handlingsplaner og økonomiske virkemidler) og kan vise til langt bedre tilgjengelighet i kollektivtransporten enn Norge, både når det gjelder busser og jernbanetransport.

EUs regelverk inneholder en rekke bestemmelser som tar sikte på å sikre tilgjengelighet innenfor transportsektoren og som forplikter Norge gjennom EØS-avtalen. Et av disse kravene er bussdirektivet som trådte i kraft 13. februar 2004 i Norge. Norge har ikke valgt å gå lenger enn direktivets minstestandard, selv om det er tillatt å stille høyere krav og/eller å innføre de samme kravene for andre busstyper. Finnmark fylkeskommune har stilt krav om at bussene som trafikkerer strekningene Karasjok – Lakselv – Nordkyn, skal ha heis slik at rullestolsbrukere skal kunne benytte seg av dette kollektivtilbudet. Her har fylkeskommunen valgt å være i forkant av offentlige pålegg. Bussdirektivets minstestandard vil uansett bety bedring av tilgjengeligheten til bybusser i Norge, men det tar imidlertid tid å bytte ut gammelt og ikke-tilgjengelig materiell med nytt tilgjengelig materiell.

³ St.meld.nr.24 (2003-2004) *Nasjonal Transportplan 2006-2015*.

Manneråkutvalget anslo kostnadene for å gjøre offentlig transport med tilhørende infrastruktur tilgjengelig innen 2012 til opp mot 26 milliarder kroner, eller ca. 550 millioner kroner per år. Det knyttes imidlertid stor usikkerhet til tallene, fordi merkostnadene for å gjøre bybusser tilgjengelige kan bli mindre enn anslått (NOU 2001: 22). Sverige har beregnet investeringskostnadene for å gjøre kollektivtrafikken på vei tilgjengelig innen 2010 til ca. 14 milliarder svenske kroner (Vägverket/Markör 2003). Den svenske regjering har som mål at all kollektivtrafikk skal være tilgjengelig senest innen 2010⁴.

I 2000 var 122 700 godkjente brukere av den fylkeskommunale TT-ordningen (tilrettelagt transport) på landsbasis. De fylkeskommunale utgiftene utgjorde 385 millioner kroner. For de fleste fylker innebærer ordningen refusjon av transportkostnader ved bruk av drosje eller spesialbiler. Brukernes egenandeler tilsvarer ordinær kollektivbillett. Folketrygdens utgifter til stønad til bil var ca. 840 millioner kroner i 2003. I tillegg gir folketrygden stønad til transport (drosje) til arbeid og utdanning for funksjonshemmede som ikke kan bruke kollektiv transport. I Sverige viser en undersøkelse at en tredjedel av de som benytter spesialtransport heller ville valgt offentlig transportmidler viss de hadde hatt valget (Vägverket/Markör 2003).

Investering i tilgjengelig kollektivtransport ville sannsynligvis kunne gjøres med bakgrunn i samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det ville kunne gi en større mulighet til å samordne kollektivtransporten og TT-ordningen. Det vil også kunne redusere folketrygdens utgifter til bilstønad. Erfaringer fra andre land, blant annet Sverige, viser også at tilgjengelighetstiltak gir bredere passasjergrunnlag og økt differensiert reisemønster (økt passasjergrunnlag utenom rushtidene).

Bygninger og opparbeidede uterom er allerede omfattet av plikten til universell utforming. Dermed er stasjoner og infrastruktur innen transportområdet omfattet av det foreslåtte lovutkastet og tidsfristene. Selve transportmidlene (buss, tog, passasjerskip) er omfattet av gjeldende og kommende EU-direktiv som stiller krav om tilgjengelighet og brukbarhet. Hvis plikten til universell utforming også blir gjeldende for transport ville man muligens få en bedre samordning mellom infrastruktur og transportmateriell. Manglende tilgjengelighet til transport er en stor samfunnsskapt barriere som hindrer mange menneskers mulighet for aktiv deltagelse både i arbeid og på andre samfunnsarenaer.

Når det gjelder informasjonsteknologi er dette blitt et stadig viktigere medium for kommunikasjon og samhandling. Informasjonsteknologi videreutvikles og fornyes i et hurtig tempo og får et stadig bredere anvendelsesområdet. Denne teknologien er også blitt stadig mer fleksibel og den raske utviklingen gjør det vanskelig å holde oversikt og vite hva man skal satse på når man skal kjøpe seg nytt utstyr. Utviklingen innen informasjonsteknologi innebærer også et brudd mellom den tradisjonelle måten å skille mellom ulike sektorer. Det er teknologi som griper inn i alle sektorer og virksomheter. Informasjonsteknologi er ikke lenger et eget virksomhetsområde. Teknologisk utvikling kan også skape problemer fordi endringer i teknologi raskt kan gjøre spesialutstyr utdatert eller ubrukelig. Teknologi kan virke både inkluderende og ekskluderende. Mennesker med funksjonsnedsettelse faller ofte

⁴ Ifølge regjeringen, innebærer det at alle som i dagliglivet i hjemmet, på jobben eller på studieplassen kan klare seg selv, også skal klare å foreta en kollektivreise uten behov for assistanse. Et tilgjengelig transportsystem innebærer at transporten ikke skal være det leddet som bryter den enkeltes mulighet til å leve et selvstendig liv.

utenfor fordi programvare og teknisk utstyr ofte er lite funksjonelt utformet. Uten en overordnet styring og plikt til universell utforming vil mennesker med funksjonsnedsettelse støttes ut fordi spesialiserte løsninger vil være dyre i innkjøp eller man blir avhengig av offentlige støtteordninger. Spesialiserte løsninger kommer dessuten etter standardløsninger, fordi de er utviklet for å bøte på mangler ved standardløsningene i forhold til behovene hos personer med ulike funksjonsnedsettelse. I dag utformes teknologi ofte ut fra den velfungerende samfunnsborger og som representerer det kjøpekraftige markedet. Dette kan være til hinder for den allmenne tilgjengeligheten til teknologien og virke utstøtende for grupper med behov for andre løsninger.

Med den raske utskiftningen man ser i dag innen informasjonsteknologi, så anser Rikstrykdeverket det som realistisk å kunne inkludere også dette innenfor den foreslåtte plikten til universell utforming. Kostnadene ved å inkludere informasjonsteknologi kan ikke anses å være store, spesielt viss man også tar i betraktning mulighetene for en framtidig reduksjon av folketrygdens utgifter til spesialløsninger til denne typen teknologi.

Tilgjengelighet til tolketjenester

Tolketjenester for hørselshemmede og døvblinde hjemles i stor utstrekning i Folketryktdoven. Det er allikevel manglende tilrettelegging for hørselshemmede og døvblindes behov for tolketjenester spesielt hos kommunen, helseforetakene og rehabiliteringsinstitusjoner. En persons språk er det viktigste kommunikasjonsverktøyet vi har i arbeidet med hørselshemmede og døvblinde. Der saksbehandler/helsepersonell ikke deler felles språk med bruker/pasient må det brukes tolk. Tolken oversetter et budskap fra et språk til et annet. Dersom saksbehandler/helsepersonell velger å skrive lapper til og fra bruker vil det kunne oppstå stor kommunikasjonsfeil. Eksempler er feilmedisinering, misforståelser av tidspunkt for avtale osv.

I Syseutvalgets forslag til § 4 forbud mot diskriminering, kan det synes som at å unnlate å gi vedkommende informasjon/tilrettelegging på vedkommendes språk kan være diskriminerende i den forstand at vedkommende blir forskjellsbehandlet eller stilles dårligere enn personer uten slik nedsatt funksjonsevne. Det er allikevel i vedlegg 2 definert slik at behov for tolk til sykehus er definert som et ansvar under universell utforming (jf. Vedlegg 1 pkt 6, side 335).

Syseutvalgets merknader under § 9 Plikt til generell tilrettelegging (universell utforming) definerer dette punktet at universell utforming menes utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen i de fysiske forholdene slik at virksomhetens alminnelige funksjon kan benyttes av flest mulig. Vi kan ikke se at dette tilfredstiller den tilrettelegging som må gjøres i forhold til informasjon på tegnspråk enten via videobaserte brosjyrer eller bruk av tolketjenester.

Offentlige anskaffelser

Manneråkutvalget la vekt på betydningen av bruk av offentlige anskaffelser som virkemiddel til å bekjempe diskriminering av mennesker med funksjonsnedsettelse. Storparten av kollektivtransporten får offentlig støtte, men staten har så langt ikke valgt å gjøre støtten avhengig av at tilbudet skal tilfredsstille en fastsatt tilgjengelighetsstandard som mange andre land har gjort.

EU har nylig revidert lovgivningen om offentlig anskaffelser og vedtatt to nye direktiver⁵. Disse åpner for at offentlige myndigheter kan stille sosiale krav bl.a. til universell utforming ved anskaffelser av produkter og tjenester. Direktivene sier at tekniske spesifikasjoner "whenever possible" skal defineres slik at det tas hensyn til tilgjengelighet eller universell utforming. Ved anskaffelse av produkter og tjenester er tekniske spesifikasjoner definert som anbudsdokumentene angivelse av påkrevde egenskaper ved ytelsen, som for eksempel krav om universell utforming, inklusiv tilgjengelighet for personer med nedsatt funksjonsevne. Direktivene trer i kraft januar 2006 i både EU og Norge.

I de nye direktivene er det også mulig å stille såkalte sosiale krav som svarer til behov hos spesielt vanskeligstilte befolkningsgrupper, forutsatt at tildelingskriteriene kan vurderes objektivt. Rekruttering av "handicapped persons" til arbeidslivet er spesielt nevnt som et mulig formål. Men sosiale hensyn er ikke obligatorisk lovfestet som kriterium for inngåelse av kontrakter for offentlige anskaffelser. Det åpnes også for at nasjonale myndigheter kan reservere enkelte anbud til vernede bedrifter. Det kan gjøres ved at myndigheter som inngår et visst antall kontrakter per år reserverer en prosentandel som oppfylles av vernede bedrifter, eller at en andel av det generelle budsjettet avsettes til kontrakter med leverandører/bedrifter som har et flertall ansatte med funksjonsnedsettelse.

I de nye direktivene vises det til to sentrale dommer: Nord de Calais saken, der kontrakten for bygging av en skole gikk til en leverandør som førte en politikk til fordel for sysselsetting av langtids arbeidsledige, men som ikke hadde det billigste anbudet (sosiale hensyn) og Helsinki buss-saken, der kontrakten ble tildelt ut fra miljømessige og ikke prismessige hensyn. I begge tilfeller gikk tilbyderne med det økonomisk mest fordelaktige anbudet til rettsak mot kontrakterende myndighet, men tapte fordi EF-domstolen ga myndighetene rett til å ta andre hensyn enn de rent prismessige. Dette er viktige prinsipper som vil kunne ha stor betydning når det gjelder å sette krav til tilgjengelighet for personer med nedsatt funksjonsevne.

Offentlige anskaffelser i EU utgjør 16 % av EUs bruttonasjonalprodukt, tilsvarende 1500 milliarder Euro og er sett på som et sentralt verktøy for å sikre økt tilgjengelighet. Det er et verktøy som ikke har vært benyttet i like stor grad i Norge som i en del andre europeiske land. Årlig anskaffes det offentlige varer, tjenester, bygg og anlegg for over 220 milliarder kroner (18 % av BNP) i Norge (Handlingsplanen for økt tilgjengelighet 2004). Syseutvalget understreker betydningen av at det ved offentlige anskaffelser stilles tilgjengelighets- og funksjonskrav til varer, produkter og tjenester der dette er mulig og hensiktsmessig. Utvalget viser blant annet til dokumenterte erfaringer fra andre land, som har vist at krav og vilkår knyttet til offentlige innkjøp kan være et svært effektivt virkemiddel for å øke brukervennligheten for personer med ulike former for nedsatt funksjonsevne.

Offentlige anskaffelser er et viktig verktøy som burde kunne utnyttes i langt større grad for å redusere en ekskluderende utforming av samfunnet, også i Norge. Det er av stor betydning at kunnskap og forståelse om de mulighetene som ligger i de nye direktivene blir spredd til statlig og kommunal sektor.

⁵ Directive 2004/17/EC of 31 March 2004 coordinating the procurement procedures of entities operating in the water, energy, transport and postal services, Directive 2004/18/EC of 31 March 2004 on the coordination the procedyres for the award of public work contracts, public supply contracts and public service contracts.

Avslutning

Utformingen av ulike samfunnsarenaer i Norge preges av at det er den velfungerende samfunnsborger som blir brukt som modell. I realiteten er store deler av samfunnet ikke tilgjengelig for mennesker med nedsatt funksjonsevne, men preget av utilgjengelig og ekskluderende utforming av det fysiske miljøet. Dette utgjør som Syseutvalget presiserer et likeverdsproblem og et demokratisk problem. Norge har samtidig gode stønadsordninger som skal kompensere for disse barrierene, som ofte er fordyrende særløsninger og hjelpemidler. Dette bidrar til å gjøre mennesker med nedsatt funksjonsevne avhengig av offentlige støtteordninger.

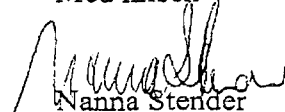
Universell utforming og tilgjengelighet er begreper som er fremhevet i både nasjonale og internasjonale målsetninger. I de senere årene er det blitt vanlig å vise til universell utforming i politiske visjoner og handlingsplaner, uten at det har medført særlig konkret handling i Norge sammenlignet med mange andre europeiske land. Regjeringen har i prinsippet anerkjent disse satsingsområdene, men som Syseutvalget presiserer vært reservert med hensyn til forslag om utbedring på grunn av kostnadene forbundet med det. Erfaringer fra Bærum og Kristiansand viser at med en helhetlig og systematisk planlegging så kan man få til mye innenfor de ordinære budsjettene.

De politiske visjonene gjenspeiles også i Handlingsplanen for økt tilgjengelighet (2004) som sikter mot *"fullverdig tilgjengelighet med varige virkninger"* og har universell utforming som strategi. Den består i stor grad av mange enkelttiltak uten en synlig overordnet strategi. Syseutvalget sier også at selv om sektorprinsippet ligger til grunn for forvaltningen av regelverk, må det sikres en klar politisk forankring av nødvendig sektoroverskridende planlegging, initiering og oppfølging av arbeidet for bedret tilgjengelighet. Det er de sentrale myndighetenes oppgave å sikre at dette arbeidet ikke forsinkes eller nedprioriteres unødig.

Det kan virke som det er EU-direktivene som sikrer tilgjengelighet i Norge gjennom konkrete standarder, spesielt innenfor transportsektoren. Forpliktelsene til å gjennomføre kravene i norsk lov, medfører at EU spiller en sentral rolle for utviklingen av tilgjengelighetskrav i norsk lovgivning. Krav om tilgjengelighet til for eksempel bygninger, transport og informasjonsteknologi vil dessuten være av betydning for å kunne redusere offentlige utgifter til kompenserende særløsninger overfor eldre og funksjonshemmede.

Syseutvalgets lovutkast om tilretteleggingsplikt for bygg, anlegg og opparbeidede uteområder rettet mot allmennheten er en viktig forutsetning for å endre samfunnsutviklingen slik at den tilgodeser flest mulig uavhengig av funksjonsevne.

Med hilsen



Nanna Stender
Trygdedirektør



Tøne Mørk
Divisjonsdirektør