



Når planlægningen halter

- Et erfaringsbaseret casestudie om planlæggerens rolle for opfyldelse af menneskerettigheder

AF: RIKKE KROGH CHRISTENSEN

Engelsk titel: Equality through mobility for all - an experiential case study on the planner's role in human rights.

Studieretning: Master in Urban Planning & Management, Aalborg University

Projekt type: Speciale projekt 9. og 10. semester

Projektperiode: 1. september 2013 – 4. juni 2014

Deltager:

Rikke Krogh Christensen

Vejleder: Morten Skou Nicolaisen

Oplagstal: 3

Sideantal: 190

Bilag: 3 (CD vedlagt)

Afsluttet: 4.juni 2014

Rapportens indhold er frit tilgængeligt, men offentliggørelse (med kildeangivelse) må kun ske efter aftale med forfatterne.

Synopsis:

Nærværende speciale omhandler, hvordan mobilitet for nogle personer i samfundet kan være yderst problematisk, fordi det fysiske miljø ikke er bygget op til at kunne omfavne deres individuelle formåen. Det gælder særligt de gangbesværede, som derfor oplever en ulighed og diskrimination fra resten af samfundet. De er ekskluderet fra at deltage i samfundets aktiviteter, fordi de ikke kan flytte sig rundt som mange andre, noget der er så naturligt for mange, at de slet ikke tænker over det, når bussen eller toget benyttes.

Via et erfaringsbaseret casestudie er det forsøgt at sammenkoble de gangbesværedes egentlige behov efter egne udsagn, som ellers ofte bliver overset, med de erfaringer planlæggerne har gjort sig igennem deres arbejde. Dette er kombineret med deltagende observationer, hvor der er forsøgt at skabe indlevelse og dermed mere dybdegående forståelse for de egentlig problematikker. På den måde er der også skabt nye erfaringer og det har været muligt at udvide planlæggerenes forståelse for problematikken igennem illustrationer og opfølgende interviews.

Det er igennem projektet på denne måde lykkedes at opbygge en større forståelse for, hvad der konkret danner barrierer for de gangbesværede i den kollektive transport, men også hvordan en større lighed kan opnås. Ud fra årsagerne bag problematikken er der er taget inspiration i begrebet om universelt design og fundet løsninger efter disse principper igennem internationale sammenligninger. Dette har givet en overraskende forståelse af den danske tilgængelighed, hvor Danmark halter bagud i forhold til andre lande. Der synes dog at være åbninger for forbedring på vej. I caseområdet Odense er letbanen og byfornyelsen i Thomas B. Thriges gade derfor starten på en mulighed til at forbedre forholdene.

ABSTRACT

This thesis deals with how to improve the living conditions and the mobility for the disabled people in the Danish society, and how planning can be a way to obtain the United Nations Human rights.

The main focus is on the accessibility of the transport system, and how it is possible to create a public transport station that also people with mobility disabilities can use even in a wheelchair. At the moment the Danish transport system is not usable for disabled people and therefore this minority group is excluded and discriminated in a mobility context. There have in this way been created unequal conditions for the disabled. The Danish government has a vision for creating better accessibility and equality, but this has not become implemented in the physic environment. The disability organizations go so far as calling Denmark a developing country for wheelchairs, as other countries are doing much better in this area. Surprising as Denmark is known for its great welfare.

The main question is on this background:

How can the political vision about "Equality", as established in the UN convention for disability, be achieved through the planning processes in Denmark with regard to the public transport?

This question is investigated through an experiential case study of Odense, combined with comparative studies of; Norway, Sweden, Germany, United States and Great Britain. Countries that are rated as more accessible due to a new way of planning for disabled people – the universal design. The difference from former ways of planning is that the universal design is about making solutions that will include most if not all groups in society and give them the option of spontaneous and independent travel with public transport. The former ways of planning aimed to the general non-disabled population and then added singular solutions for a single disabled group, hence gaining a much lesser inclusion. A necessity not to keep on discriminating minorities by giving them special entries.

However Denmark is still using the old way of planning for accessibility, as society believes that disabilities originate from the environment, but don't take into account that also disabled people are individuals and therefore cannot all use the same solution. Theory says that this is due to a misunderstanding of the disabled real needs and an attitude that clearly discriminate the disabled from the public transport with the idea that they will scare away other passengers. But moreover the Danish authorities avoid better solutions with excuses about climate, economic conditions and that the disabled have so many other options as they don't need public transport. Moreover they don't really see any problems in the already existing solutions, because nobody complains.

The wheelchair users in Odense have another view on this matter and expresses that the public transport system is useless for them and that they have given up trying to provide better conditions, as nobody seems to listen. Also an action observation from a wheelchair shows very bad conditions in Odense, especially compared to Gothenburg. But it is managed through the project to develop a solution for bigger attention on the problem areas so future planning can make more accessible solutions. This is done by combining own experience and the statements from the wheelchair users with the practical side of the planning profession. Thereby creating the solutions that the planners can actually use.

FORORD

Rapporten, du her sidder med, er udarbejdet i forbindelse med Kandidatuddannelsen i Urban Planning and Management på Aalborg universitet. Det er resultatet af et arbejde, der startede i september 2013 og er afsluttet i starten af juni 2014. Inspiration til emnet er taget fra min egen hverdag, og ligger derfor langt tilbage. Det er en undring over, hvorfor de bymæssige miljøer er så svært tilgængelige og særligt den kollektive transport. Under mit studie på Aalborg Universitet har jeg hørt om klimaaendringer, hensyn til miljøet, bæredygtighed og trængsels problemer. Alle fornuftige og klare argumenter for at lade bilen stå. Selv er jeg da også blevet en klar fortaler for miljøvenlig transport, men når jeg trådte ud i virkeligheden, så satte jeg mig ind i min bil og kørte hjem.

Det virker jo ikke ligefrem logisk, men jeg følte mig nærmest tvunget til dette valg, for jeg er en af de danskere, som har en funktionsnedsættelse. Sådan noget har jeg ikke hørt meget om under min uddannelse, og derfor satte jeg mig for selv at undersøge denne problematik, for planlægning synes netop at være stedet at sætte ind. Jeg har tit tænkt "hvis de nu bare havde ændrede lidt her, så kunne jeg også komme frem!". Det har siden været en lang rejse med mange barrierer, for dette projekt har fokuseret omkring indlevelse og synliggørelse af særligt kørestolsbrugernes hverdag. Hvis jeg syntes, verden var ufremkommelig før, så blev den det i særdeleshed, da jeg satte mig i en kørestol.

Jeg kunne derfor heller ikke have lavet dette projekt uden hjælp og jeg vil gerne have lov at sige tak til nogle af dem, der har hjulpet mig med udarbejdelsen af dette speciale.

Først og fremmest mine forældre, som sprang til og hjalp mig på turen til både Odense og Göteborg. Uden dem havde projektets billedillustrationer og selve afprøvning i kørestol ikke været mulig. Det skal de have en stor tak for.

Herudover også en tak til min vejleder Morten Skou Nicolaisen, som har været uundværlig til at holde kursen igennem denne lange afhandling. Både med kritik og gode ideer når det hele kørte fast. Han hjalp mig til at holde overblikket igennem hele projektforsøget, og har bakket op om alle de ideer, jeg fik igennem forløbet – men har samtidig fået mig til at reflektere over alle træk, der er lavet.

Den tredje tak skal gå til Odense Kommunes planlæggere, Fynbus og de kørestolsbrugere, der tog sig tid til at snakke med mig. Grundet projektets metode havde det ikke været muligt at gennemføre uden deres hjælp. Her en særlig tak til Peter Boas, som har givet sine erfaringer med tilgængelighed videre, og som har vist stor interesse for projektet.

En sidste, men meget vigtig, tak er til Jesper Dich Nielsen, som har taget mange diskussioner med mig igennem denne periode. Han har givet en lang række gode råd og kommentarer, han har desuden læst projektet igennem op til flere gange – en ikke lille opgave.

Til slut et par praktiske bemærkninger. Kildeangivelser i projektet er opsat efter Harvard metoden. Med hensyn til billeder og figurer så vil en del være uden kildehenvisning, dette fordi de er udarbejdet eller fotograferet af forfatteren på projektet. Enkelte billeder vil være taget af andre, men stadig indgå som private fotos. Af den grund må ingen billeder i projektet benyttes uden aftale med forfatteren. Når egne fotos har været anvendt vil der ikke være opgivet kilde. Projektet er delt op i flere niveauer, som er inddelt efter farver. De grønne farver markerer det øverste niveau, herunder kommer der rødt markerede kapitler, som igen er delt i underafsnit.

INDHOLDSFORTEGNELSE

Abstract	IV
Forord	V
Indledning - problemfelt	1
1. Motivation for projektet	1
2. Fri mobilitet – en menneskeret	4
2.1 Industrialisering og byudvikling har influeret behovet for mobilitet	5
2.2 Den kollektive transport i Danmark og gangbesværede	6
2.3 Hvilken betydning har manglende mobilitet for gangbesværede?	9
2.4 Danmark har forpligtiget sig til at skabe lige muligheder i samfundet	10
2.5 Problemformulering	12
Teori og metode	15
3. Begrebsramme	15
3.1 Ordliste	15
3.2 Hovedbegreber i projektet	19
4. Relaterede studier	27
4.1 Introduktion til kapitel	27
4.2 Årsager til manglende lighed i transportsammenhæng	28
4.3 Projektets teoretiske ramme	37
5. Metodologi	41
5.1 Analyseramme	41
5.2 Projektets metode: kvantitativ kontra kvalitativ	43
5.3 Kriterier for valg af caseområde	47
5.4 Data indsamling	50
5.5 Metodisk refleksion	55
5.6 Opsummering teori/metode	56
Analyse	59
6. International erfaring	59
6.1 Opbygning af kapitlet	59
6.2 Introduktion af lande: Fra vision til løsninger	59
6.3 Indsatsområder	71
6.4 Delkonklusion	81
7. Tilgængelighed i Odense	84

7.1	Opbygning af kapitlet	84
7.2	Præsentation af caseområdet: Vision om en by for alle	84
7.3	Tilgængelighed i Odense	86
7.4	Indsatsen i Odense	98
7.5	Holdning og normer – en accept af ulighed	106
7.6	Delkonklusion	113
8.	Opbygning af løsningsmodel i byfornyelsesprojekt.....	116
8.1	Indledning til kapitlet	116
8.2	Case beskrivelse: Thomas B. Thrigesgade (TBT).....	116
8.3	Problematikker.....	121
8.4	Løsningsmuligheder	124
8.5	Afprøvning af løsninger i Göteborg.....	127
8.6	Refleksion: Vurdering af løsninger	132
8.7	Input fra planlæggeren – erfaringens elementet	134
8.8	Delkonklusion	139
Diskussion		141
9.	Tiltagenes påvirkning på ligheden i Odense.....	141
9.1	Projektets resultater.....	141
9.2	Kan projektet bidrage til den øgede lighed i fremtiden?	142
9.3	Odense halter stadig.....	145
9.4	Hvordan vurderes effekt?	146
9.5	Den erfaringsbaserede metodes bidrag til projektets resultat	149
Konklusion		152
10.	Planlæggerne er nødt til at tage ansvar.....	152
11.	Fremtidigt arbejde	156
Referencer		158
Bilag		178
12.	Bilag I.....	178
13.	Bilag II.....	182



INDLEDNING - PROBLEMFELT

1 MOTIVATION FOR PROJEKTET

En ulykke kan åbne op for nye vinkler til at se på den verden vi lever i. Selv har jeg måttet indse, hvor meget mobilitet og tilgængelighed betyder for hverdagslivet, og hvor stor betydning det har for en persons livskvalitet. En voldsom rideulykke betød, at jeg måtte lægge min aktive livsstil på hylden, men jeg havde ikke forestillet mig, at det også omfattede brugen af den kollektive transport. Jeg måtte dog sande, at det transportsystem jeg tidligere havde stor glæde af, måske ikke var så brugbart for alle. Før havde jeg ikke overvejet, at jeg sjældent så en kørestolsbruger i busser eller tog.

For at illustrere hvordan det er at leve som gangbesværet i en mobil verden, har jeg valgt at tage udgangspunkt i en episode fra min egen hverdag. Den er med til at vise de problematikker, der dukker op, når ens bevægelsesfunktion som individ pludselig ændres. Inden jeg selv stod i denne situationen, var det ikke noget, jeg havde de store tanker omkring, og det kan for en normalt gående være svært at sætte sig ind i, hvordan forholdsvist små uhensigtsmæssigheder kan skabe en stor barriere.

Det er en lørdag formiddag, og jeg har valgt at besøge mine forældre for at komme lidt ud. Normalt ville jeg snuppe cyklen og nyde den friske luft på de små 30 km; det er jo også godt for miljøet. Men med et par krykker som mine nye "bedste venner" og store smerter, er denne mulighed udelukket. I stedet må jeg af sted med den kollektive transport – og dette skal vise sig at blive noget af en udfordring.

Første skridt er at komme fra min lejlighed og ned til bussen, som skal fragte mig de 4 km ind til Aalborg station. En tur jeg normalt heller ikke ville tøve med at bruge cyklen til. Ifølge rejseplanen er der 300 m. ned til busstoppet, og det tænker jeg at kunne klare. Det går dog snart op for mig, at "Rejseplanen" nok ikke bruger helt samme målestok som andre steder, og min egen GPS siger da også 650 m. i stedet – lidt over det dobbelte. Normalt ville dette være ligegyldigt, det er trods alt kun 300 meter, men i min nye situation på krykker synes det næsten uoverskueligt langt. Derudover må jeg indse, at selvom jeg befinder mig inden for byskiltet i en af Danmarks største byer, så er der ikke fortove hele vejen, og krykkerne synker godt ned i sand og jord.

Ved busstoppet er der en enkel, ustabil jernbænk stillet op. Jeg overvejer at sætte mig, men opgiver grundet de manglende armlæn, der gør det svært at rejse sig igen. Da bussen ankommer, begynder de andre passagerer at bevæge sig frem for at komme ind, men dette i større tempo end jeg kan klare. Særligt fordi der er et højt trin der skal passes, mens balancen skal findes på krykkerne. Bussen bruger ikke muligheden for at sænke sig, og jeg bliver bedt om at "skynde mig lidt". Bussen kører af sted, og da siddepladserne er optaget, må jeg stå op. Jeg



Figur 1-1 Trappe på Brønderslev station



forsøger at vove mig op ad en trappe, mens bussen er i fart, men efter et hurtigt forsøg må jeg holde fast i stedet.

På stationen får alle travlt med at komme ud af bussen igen og der bliver skubbet godt til, mens jeg nu skal ned ad trinet. Selvom det ikke er så højt, så kræver det en koncentration som er svær at finde, mens jeg skal skynde mig ud. Kursen bliver sat mod toget, hvor jeg vælger den mest direkte og logiske rute ud fra skiltningen, det betyder, at jeg enten skal op ad en stejl rampe eller en trappe til stationen. Senere har jeg opdaget, at der findes en vej uden om stationsbygningen, men det var ikke noget, der blev skiltet med.

Toget ankommer, og det der efterhånden er en rutine, med skubben og massen, bliver gentaget endnu engang. Da jeg står foran toget, overvejer jeg, om jeg måske bare skal vende om, for det er et højere trin end i bussen efterfulgt af en trappe, der skal passeres for at komme indenfor. Det kræver sine armmuskler at transportere sig rundt på denne måde, og jeg må glæde mig over at være i en nogenlunde god fysisk form på trods af min skade. Jeg vælger derfor at forsøge, mens jeg kommer til at tænke "plejer der at være så mange trin på en rejse?!" - hvorefter det næste jeg møder er en dør, hvor jeg må slippe krykkerne for at "vinke" døren åben. Inden jeg har fat i krykkerne, har den nærmest lukket sig igen omkring mit meget ømme ben.

Af sted går det, og i toget var der heldigvis en siddeplads. Jeg ånder lettet op, for om 20 minutter er jeg fremme. Det har været en hård tur under konstante smerter. Det skal dog vise sig, at det værste ikke er overstået endnu! Da jeg ankommer på Brønderslev Station og kommer ud til udgangen kigger jeg ned, og jeg mener virkelig NED. På stationen er der omkring 70 cm fra toget slutter, og til perronen starter! Et kæmpe trin og jeg kan se, at selv de normalt gående skal krænge sig noget for at komme af. Min billet gælder kun til Brønderslev, og jeg skal jo af. Det bliver en meget smertefuld oplevelse, hvor jeg nærmest går på næsen, da jeg rammer jorden og får støttet ned på det dårlige ben, der knækker sammen under mig. Efter at have sundet mig et øjeblik, kigger jeg efter en udgang, men endnu engang ser jeg ikke andet end trapper, mange trapper! Første indskydelse er, at der da må være en anden vej, og jeg får øje på en elevator. Den er et stykke væk, men jeg vælger at bruge de sidste kræfter på at humpe over til den. På døren sidder der et skilt "UDE AF DRIFT!".

På hjemvejen fik jeg et lift... og senere endte vi med at købe en bil. Havde jeg tjekket adgangsforholdene hjemmefra for Brønderslev Station, så havde jeg fået oplysningerne, som kan ses på figur 1-3. De virkelige adgangsforhold kan ses på figur 1-1 og 1-2.



Figur 1-2 Indstigning til tog på Brønderslev station

Adgangsforhold

Indgange	Nej
Trapper	Nej
Elevator	Ja
Rulletrapper	Nej

Figur 1-3 Adgangsforhold på Brønderslev station ifølge DSB's hjemmeside (DSB, 2014)



Denne oplevelse fik mig til at indse flere ting; mobilitet har en stor betydning i hverdagslivet, og som menneske i det moderne samfund, er jeg dybt afhængig af at kunne flytte mig omkring. Samtidig indså jeg også, at det kollektive transport system ikke fungerede for alle. Tidligere var jeg sikker på, at jeg aldrig skulle have bil, for jeg klarede fint at komme omkring på cykel, gåben eller med kollektiv transport. Dette ændrede sig brat, fordi jeg fik et par krykker i hånden og jeg tænker at så må andre også have et problem. Alligevel er det ikke noget, jeg har hørt omtalt under min uddannelse som planlægger.

“Mobility climbs to the rank of the uppermost among the coveted values - and the freedom to move, perpetually a scarce and unequally distributed commodity, fast becomes the main stratifying factor of our late-modern or postmodern times. All of us, willy-nilly, by design or by default, on the move. We are on the move even if, physically, we stay put: immobility is not a realistic option in a world of permanent change” (Bauman, 1998)



2 FRI MOBILITET – EN MENNESKERET

Mobilitet har så stor betydning i det moderne menneskes hverdag, at de fleste er forvænnede med at kunne bevæge sig omkring, når de vil. Det kan derfor være svært at forestille sig, hvordan det er at leve uden at have denne mobilitet. Som det foregående kapitel viser, så er det for mange helt naturligt at tage cyklen på arbejde, bussen til en fritidsaktivitet eller toget hen for at besøge venner og familie. Dette projekt fokuserer på de gangbesværede, som i mange tilfælde ikke har denne mulighed.

Store dele af vores liv bliver realiseret gennem evnen til at bevæge sig frit omkring, og via transportsystemet komme fra et sted til et andet. Mobiliteten er også vigtig for at kunne opretholde den vækst og velstand, som findes i et land som Danmark og de øvrige vestlige lande (Danske Regioner, 2008; European Commission, 2007; Transportministeriet, 2010). Personer, der ikke kan bevæge sig omkring, kan ikke arbejde, handle ind, gå på cafe eller benytte andre servicemuligheder. Derfor vil produktionen stoppe og forbruget opføre, hvis ikke mobiliteten var til stede (European Commission, 2007).

Dette projekt fokuserer på gangbesværede, som i mobilitetssammenhænge er kendetegnet ved at rejse mindre end andre (Transport for London (a), 2012; Miljø- og Energiministeriet, 2000). En rejse som gangbesværet er desuden ofte længere end for en normalt gående, fordi de gangbesværede må finde omveje for at bruge en elevator, eller fordi en kantsten, et mellemrum, måske en trappe bremser vejen (Ferrari, Berlingo, Calabrese, & Curtis- Davidson, 2013).

Omkring 80 millioner mennesker i den Europæiske Union har en funktionsnedsættelse, der påvirker mobiliteten (European Commission, 2013, s. 4). Det svarer til hver sjette indbygger i EU. Derudover er en aldrende befolkning og en stigning i livsstilssygdomme på vej til at øge denne statistik, da mere end en tredjedel af personerne over 75 år har funktionsnedsættelse, som giver dem begrænsninger (Europa Kommissionen, 2010, s. 3). Dette betyder, at der er et stigende behov, både på et økonomisk og socialt niveau, for at skabe samfundsmæssige forhold så, de ældre og personer med funktionsnedsættelse kan leve et normalt liv og klare sig selv uden at være forhindret af mobile årsager.

Der er ingen registrering af gangbesværede i Danmark, men tal fra 2000 giver et skøn på, at der findes omkring 250.000 bevægelseshandicappede i Danmark (Socialstyrelsen, 2013). 17,6 % af alle danskere vurderer selv, at de har et handicap, hvilket svarer til 625.000 personer, og er en

Fakta boks:

Mobilitet defineres i projektet som: *evnen til geografisk at flytte sig til en ønsket destination via transportsystemet.* I relation til mobilitet benyttes også begrebet tilgængelighed der defineres som måden hvorpå der er mulighed og adgang til at benytte transportsystemet. Her vil en høj tilgængelighed give øget mobilitet, fordi en større del af transportsystemet derved er brugbart som aktivitet.

I projektet ligger begreberne fremkommelighed og tilgængelighed derfor tæt op af hinanden. Fremkommelighed handler, som ordet antyder, om at kunne komme frem til noget. Tilgængelighed har dog ofte en særlig betydning i forhold til projektets målgruppe, gangbesværede. Dette uddybes i kapitel 3.



stigning fra 15,9 % i 2010 (Det nationale forskningscenter for velfærd, 2013). Dette kan hænge sammen med flere ældre i samfundet-

Faktaboks:

Gangbesværede defineres i projektet som; personer der af fysiske årsager kun kan bevæge sig gangmæssigt over korte afstande på max. 200 m. (Det Centrale Handicapråd, 2001). Gangbesværede indgår under gruppen af funktionsnedsatte, som betyder, at de af fysiologiske og biologiske årsager er nedsat i deres funktion i forhold til gang. Andre undergrupper er f.eks. blinde og døve (Det Centrale Handicapråd, 2001). Funktionsnedsættelse forveksles tit med begrebet "handicap". Jeg vil i kapitel 3 vende tilbage til, hvorfor disse begreber ikke kan sættes lig med hinanden.

2.1 INDUSTRIALISERING OG BYUDVIKLING HAR INFLUERET BEHOVET FOR MOBILITET

Det store behov for mobilitet stammer særligt fra industrialiseringen og den tekniske udvikling i slutningen af det 19. århundrede. Her begyndte mange at flytte ind til byerne, fordi det var her arbejdspladserne opstod. Denne tendens er fortsat siden, og i dag bor over halvdelen af verdens befolkning i byerne (Kenyon, Lyons, & Rafferty, 2002). Den økonomiske og tekniske udvikling har siden været med til at præge udviklingen af byernes mønstre og geografiske udbredelse. Efter industrialiseringen skete en suburbanisering med parcelhuse, der omkranser den indre by (Dansk center for byhistorie, 2013; Pacione, 2009). Med opfindelsen af bilen blev det nemt for folk at flytte sig fra et sted til et andet, og den øgede velstand har gjort det muligt for mange at købe sig en bil. Det har skabt et samfund, hvor mange bor et sted, mens deres arbejde og fritidsaktiviteter foregår et helt andet sted.

Behovet for at være mobil hænger også sammen med de ændringer der er sket i livsvilkår, hvor fritid har fået en stor betydning, og hvor jobmarkedet er skiftende for den enkelte (Pacione, 2009). Dette stiller krav til mobiliteten, fordi det i en travl hverdag skal være muligt at nå omkring til disse forskellige geografiske lokaliteter, hvor transport binder aktiviteter sammen. De bildesignede byer har skabt lange afstande, som kan gøre det svært at bevæge sig rundt, hvis et transportmiddel ikke er til rådighed. Dette gælder særligt for gangbesværede, som kun kan bevæge sig over korte afstande uden at have hjælpemidler til rådighed (Det kongelige socialdepartement, 2001).

2.1.1 EN BÆREDYGTIG TREND SÆTTER IND

Et større fokus på miljø- og trængselsproblemerne fra biltrafikken kan skabe nye problemer i de gangbesværedes liv. Dette fordi ny trend omkring bæredygtig udvikling begynder at smitte af på by- og trafikplanlægningen, hvor blandt andet kollektiv transport skal have en større rolle end tidligere (DTU Transport, 2012; European Commission, 2007).

Fokus på de mere bløde trafikformer begynder at vinde frem, hvor der skabes cykelbyer, og skabes restriktioner for bilerne i byernes midte. Særligt de store byer begynder at følge denne tendens, da det er her den værste trængsel findes (Qass, 2013). Hvad der på nuværende tidspunkt er risiko for, i relation til kapitel 1 er, at selvom nogle transportmidler står til rådighed, så er de ikke tilpasset en gangbesværet befolkningsgruppe. Det hjælper ikke med gode cykelforhold

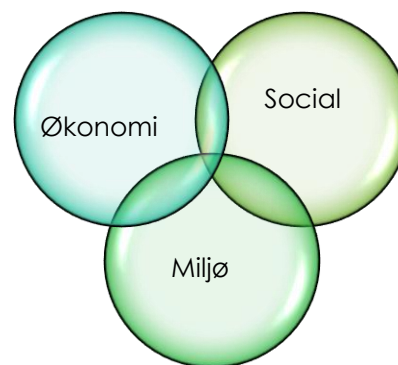


for en person, der ikke kan cykle, på samme måde som motorvejen ikke har effekt for personer uden bil. I den kollektive transport det samme derfor også, at den ikke nytter meget, hvis passagererne ikke kan komme ind i for eksempel toget. Derfor vil de mange millioner der er afsat til forbedring af togtransporten Andersen U. (2013), heller ikke komme de gangbesværede til gode, medmindre tankegangen omkring brugbarheden af togene ændres. Om togturen tager 3 eller 4 timer gør næppe den store forskel, hvis det ikke er muligt at komme om bord.

Bæredygtighedsbegrebet stammer fra Brundtland kommissionens rapport, Our Common Future, der blev udgivet i 1987 af FN's Verdens Kommission for miljø og udvikling (WC on Environment and Development, 1987). I denne fremgår det at;

"Sustainable development is development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs" (WC on Environment and Development, 1987).

Bæredygtighed ses ofte som en balance mellem det økonomiske, sociale og miljøet, hvilket kan ses på figur 2-6. Set ud fra en historisk kontekst af transportplanlægning, så har fokus ligget på, den økonomiske del omkring; Priser på faciliteter og infrastrukturanlæg, rejsetid, kørselsomkostninger og finansielle omkostninger. Senere er der så kommet øget fokus på de miljømæssige konsekvenser. Der mangler derfor fortsat en faktor i bæredygtigheden, som er relevant for dette projekt – den sociale del (Victoria Transport Policy institute, 2003; Transportministeriet, 2011). Dette kommer i høj grad af, at de økonomiske og miljømæssige faktorer findes mere målbare, og der derfor findes værktøjer til at kvantificere dem, hvorimod de sociale aspekter findes mindre konkrete (Victoria Transport Policy institute, 2003). Dette åbner op for nødvendigheden af at skabe et sådan værktøj i forhold til adgangsforhold.



Figur 2-1 Figur over bæredygtighed, hvor det ses at der indgår tre forskellige aspekter; Økonomi, miljø og sociale forhold. Bæredygtigheden menes at opstå i et sammenspil mellem disse, og de må derfor alle være til stede.

2.2 DEN KOLLEKTIVE TRANSPORT I DANMARK OG GANGBESVÆREDE

I dette afsnit fremhæves nogle af de problematikker, som gør det vanskeligt for de gangbesværede, at benytte den kollektive transport. Hvilket ofte betyder de opnår en afhængighed af private biler for at bibeholde mobiliteten i samfundet. Afsnit 2.2.2. viser dog, at privatbilisme ikke er et gode alle kan have til rådighed.

Hvis der startes med togene så kræver det i Danmark en manuelltift at komme om bord, hvis en person for eksempel sidder i kørestol, fordi der er en niveauforskel mellem perron og tog, samt trapper inde i de danske toge (se figur 2-1). Denne lift skal bestilles senest 48 timer før afgang (Transportministeriet, 2010; DSB, 2012). Eneste undtagelse er S-togene, hvor der er installeret ramper, som togførerne kan anvende, når gangbesværede skal med. Det kræver dog fortsat en afhængighed af andres hjælp (Dansk Handicap Forbund, 2009).



DSB har, foruden deres 48 timer bestillingsregel, også indført, at ramper og hjælp fra personalet kun gives, hvis den gangbesværede har et "ledsagerkort" (DSB, 2012). Dette kort udstedes, hvis en borger søger om det og opfylder nogle generelle kriterier blandt andet; visiteret til parkeringskort til handicappede, visiteret botilbud, medlem af blinde-samfund osv. Kortet koster over 1000,-, fordi der kræves en lægeerklæring foruden betaling for kortet (Dansk handicaporganisation, 2013). Uden kortet yder DSB ingen hjælp, til ind og udstigning af deres toge (Dansk Handicaporganisation, 2013). Det betyder, at en person med et brækket ben ikke kan modtage hjælp, hvis de gerne vil tage toget.



Figur 2-2 Det kræver passage af trapper at komme med toget – rampen skal bestilles 48 timer før afgang (SBI, 2012)

I busserne er der samme problem, for selvom lavgulvsbusser vinder frem mange steder, så kan en kørestol fortsat ikke komme ind uden hjælp (se figur 2-3 og 2-4) pga. den høje kant. I bussen er rampen installeret på køretøjet, men buschaufføren må ikke køre rampen til bussen ud, det er kørestolsbrugerens eget ansvar at komme af og på (Movia, 2013; NT, 2013). Resultatet er, at en kørestolsbruger ikke kan køre i bus uden en hjælper. Der henvises også her til ledsagerkortet, hvor der gratis medbringes en ledsager, som den gangbesværede selv skal medbringe (Movia, 2013; Midt trafik, 2012; NT, 2013). Chaufføren kan afslå at tage en kørestolsbruger med, hvis der vurderes at være for lidt plads i bussen (Movia, 2013; NT, 2013). Herudover må for eksempel elscooter og elektriske kørestole slet ikke komme med mange af busserne, fordi udstyret ikke er lavet til at medtage disse hjælpemidler (Lyng, 2013). Se mere omkring de konkrete problematikker i kapitel 4 og 7.



Figur 2-3 På en lavgulvsbus er der et trin som en kørestol ikke kan komme over.

Det er også gangbesværede på krykker eller uden hjælpemidler, der oplever problematikkerne i den kollektive transport, hvilket kan ses ved at spørge fem danskere med gangproblemer (se boks 1). Alle de adspurgte påpeger en afhængighed af bilen, og ser den kollektive transport som ubrugelig for dem. Det på trods af de ikke selv ejer en bil.



Figur 2-4 Manuelrampe som en hjælper kan slå ud så kørestolen kan komme om bord.

Danske handicaporganisationer går så langt som at kalde Danmark et "uland for brugere af kørestole" (Danske handicaporganisationer, 2014). De henviser her til, at det kun er de færreste busser en kørestolsbruger kan benytte, og at vi generelt er langt bag efter andre lande, som vi normalt sammenligner os med. De mener samtidig, at en del problemer vil kunne løses med kun



mindre tiltag, såsom at chaufføren klappede rampen ud (Danske handicaporganisationer, 2014).

Boks 1:

"jeg hader det trin der er ud af bussen. [Jeg] er så pisse bange for at falde"

"Der er ofte for langt til stoppestedet – derfor er offentlig transport no-go for mig"

*"Nogle gange tænker jeg f****, hvordan kommer jeg op og ned af trinnene til bussen. Handicap-busserne er kun i midtbyen".*

"...[at] køre ud til veninderne er så godt som umuligt pga. jeg ingen bil har – offentlig transport er udelukket, da jeg ikke tør tage f.eks. bus – jeg har alt for mange gange oplevet at kæmpe mig op ad trapperne, betale og bevæge mig mod et sæde, men 4 ud 5 gange nåede jeg aldrig det sæde før chaufføren kørte med fuld hast, så jeg er tit væltet i bussen – og folk er bare ikke så særlig hjælpsomme, næ – de sidder bare og glori!"

"Jeg har også oplevet en del gange og skulle af, og gik ikke hurtigt nok ifl. chaufføren – jamen så satte han da bare i gang også kunne jeg hoppe af = faldt med store blodige knæ - også kampen om at komme op igen"

"min krop panikker når jeg nærmer mig toget – trinene er for høje, og flere gange har jeg næsten været skubbet ud over kanten af andre folk – Så offentlig transport, IKKE en mulighed!"

(kilde: Anonym se bilag på CD)

2.2.1 SPECIALKØRSEL OG FLEXTRAFIK

Der findes et supplement til den almindelige kollektive trafik i form af speciel og flexkørsel, hvor der køres med mindre busser, som er indrettet til blandt andet gangbesværede. Denne form for transport skal i stil med toget bestilles i god tid og borgeren skal være visiteret til denne kørselsform af kommunen, før de kan gøre brug af den (Movia, 2013). Specialkørsel giver ret til 104 kørsler om året, hvilket svarer til én ud og hjem rejse om ugen. Dette kan gøre det svært at opretholde et normalt liv med social omgang (Nørgaard, 2013). Et stort problem er dog, at chaufføren er i sin ret til ikke at medtage en kørestol, hvis brugeren ikke selv kan køre den ind i bussen (Scleroseforeningen, 2012).

Herudover betyder besparelser inden for dette område, at servicen er faldende (Nørgaard, 2013). Det giver lange transporttider og ventetid for mange passagerer, fordi der skal samles flere passagerer op af samme køretøj. Dermed har nogle oplevet at måtte afsætte hele dage for at kunne komme til lægen (Nørgaard, 2013). Det sker fordi, at ud over de borgere som får flextrafikken stillet til rådighed af kommunen, kan også andre borgere benytte den, særligt i områder med nedlæggelse af almindelige busruter. Derfor kan den samme bus have en række forskellige destinationer, den skal nå frem til og som ofte vil ligge spredt rundt over et større område.

2.2.2 ØKONOMISK IKKE MULIGT FOR MANGE AT EJE EN BIL

Bilen forbindes af personer med gangbesvær ofte med den frihed og mobilitet, som de ellers ofte mangler og ikke selv mener at kunne opnå, hvis de ikke har en bil rådighed (Dansk Handicap Forbund, 2005). Det handler om at skabe muligheden for at kunne transportere sig



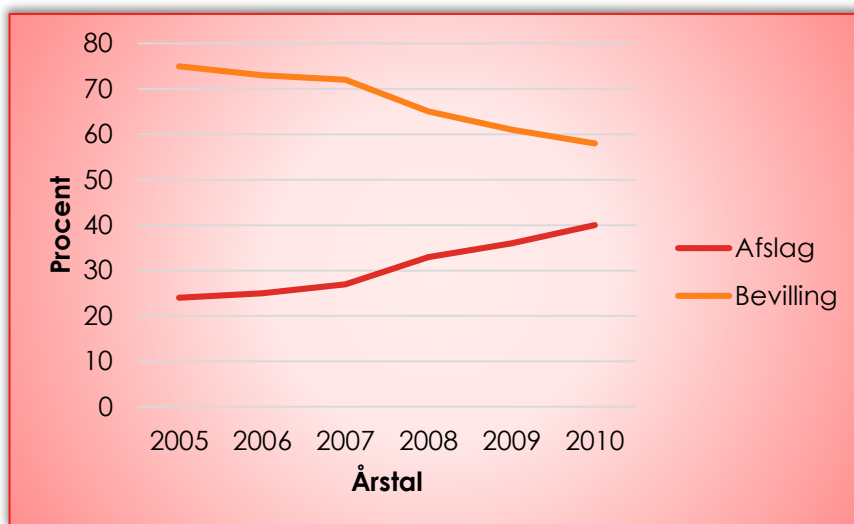
selv uden at være afhængig af andre. Fordi bilen i mange tilfælde giver muligheden for at transportere sig rundt, bliver den midlet til at føle sig som alle andre og kan agere på lige fod med resten af samfundet (Dansk Handicap Forbund, 2005). Bilen er ifølge Dansk Handicapforbund (Ibid) den faktor, der fremhæves som vigtigst for mobiliteten. Faktisk værdsættes bilen så højt, at ud af samtlige faktorer overgås den i forhold til livskvalitet kun minimalt af faktoren socialt samvær.

Det gælder dog for gangbesværede som for alle andre, at det er dyrt at være bilejere. Ifølge servicelovens § 114 kan personer med varig nedsat funktionsevne, som ikke kan få dækket deres kørselsbehov på anden vis, få bevilliget støtte til at købe en bil. Støtten gives i form af et rentefrit lån, der nedskrives over 6 år.

Den ene halvdel nedskrives af kommunen og den anden af den gangbesværede (Dansk Handicap Forbund, 2013).

Kun 15.000 danskere har fået bevilliget støtte til køb af bil (se figur 2-6), og mange har derfor ikke råd til at blive bilejere. Dette forværres ved, at gangbesværede har tendens til, i højere grad end andre, at leve på offentlig forsyrgelse, og har derfor en for-

holdsvis lav indtægt (Dansk handicap organisation, 2012). Det skaber en ond cirkel, da det kræver mobilitet at arbejde, men en forholdsvis høj indtægt at eje en bil. Samtidig sker der et fald i bevilling af denne støtte, da det er en stor udgift for det offentlige (Dansk handicap organisation, 2012). Fra 2006 – 2010 er der sket et fald i stigning i bevillinger på 44 % hos de nye ansøgere (Dansk handicap organisation, 2012). Figur 2-5 viser udviklingen i tilskud til bilkøb fra 2005 – 2010. Denne tendens ser ud til at være fortsættende, da det fremgår, at tallet er faldet yderligere i 2012 til kun 1.653 bevillinger mod de 1.898 i 2010 (Muskelsvindfonden, 2013).



Figur 2-5 Udvikling i tilskud til bil (Ankestyrelsen, 2010)

2.3 HVILKEN BETYDNING HAR MANGLENDE MOBILITET FOR GANGBESVÆREDE?

Det giver en stor livsglæde at kunne bevæge sig rundt selv og vælge, hvilken vej der skal tages, og hvornår det skal gøres. I den danske undersøgelse, *det gode liv*, lavet for Dansk Handicaporganisation undersøges begrebet livskvalitet for personer med blandt andet gangbesvær, og her viser mobilitet sig at være en af de vigtigste faktorer for netop opretholdelsen af livskvaliteten (Dansk Handicap Forbund, 2005).

Problemer med mobiliteten indvirker på menneskers liv, og det kan blandt andet ses ved, at en langt større del af de gangbesværedes liv foregår i hjemmet, end det ses ved andre dele af befolkningen (Dansk Handicap Forbund, 2005; Taylor & Jozefowicz, 2012). Det er helt basale aktiviteter som tandlæge, lægebesøg eller husholdningsindkøb, der bliver vanskeliggjort uden en normal mobilitet (ECMT, 1991). Det gælder også sociale aktiviteter og arrangementer, hvor de personer der er gangbesværede isoleres fra andre. En spontan rejse er umulig for mange



gangbesværede, fordi de konstant er afhængige af andres hjælp. Et stort problem ligger også i arbejdsforhold, hvor immobilitet er medvirkende til at gøre det svært for gangbesværede at arbejde, hvilket giver dem en lavere indtægt end det resterende samfund (ECMT, 1991; PT Acces, 2008).

2.3.1 SOCIAL EKSKLUSION

Når gangbesværede ikke er mobile, og må fravælge (sociale) aktiviteter, udsættes de for social eksklusion, som omhandler, hvorvidt adgangen til de eksisterende muligheder er fraværende (Preston & Rajé, 2007). Det handler derfor om at have muligheden for at tilgå de aktiviteter og faciliteter, hvor der er behov for at komme til. Når mennesker er inkluderet i samfundet, har de adgang til uddannelse, indkøb, kollektive services og sociale aktiviteter. Eksklusion kan ske på forskellige måder og deles derfor ind i flere kategorier (Church, Frost, & Sullivan, 2000):

- Fysisk eksklusion: barriere i det fysiske miljø der forhindrer mobilitet til services. Det kan være trapper eller trin, som blokerer vejen for en kørestol eller lange gåafstande.
- Geografisk eksklusion: Manglende udbud af transport i et område, f.eks. landområder samt byens periferi. Der er her tale om frekvensen og selve udbuddet af den kollektive transport. Denne vil ofte være højere i byens centrum end i udkanten eller på landet.
- Eksklusion fra faciliteter: Distancen til forskellige faciliteter.
- Økonomisk eksklusion: Prisen for at rejse forhindrer nogle i at kunne gøre det.
- Frygtbaseret eksklusion: Frygt for f.eks. kriminalitet og terror. Denne del inkluderer ifølge (Church, Frost, & Sullivan, 2000) angsten for at falde, hvilket kan forhindre personer i at rejse.
- Sted eksklusion: Sikkerhed og management forhindrer at nogle kommer på bestemte områder.

Hvorvidt nogle grupper hører ind under en eller flere af disse kategorier, kan have mange årsager så som fattigdom, alder, geografisk bopæl osv. Men det er også en sammenhæng med folks levestil, for en pensionist har som regel ikke behov for at tilgå en arbejdsplads, som en person i arbejde eller en arbejdssøgende har (Victoria Transport Policy institute, 2003; Church, Frost, & Sullivan, 2000). De gangbesværede vil oftest falde ind under flere af disse kategorier, men særligt den fysiske eksklusion og i mindre grad den geografiske og facilitetsmæssige eksklusion findes interessante i dette projekt, fordi de er tæt forbundet med planlægningsfaget.

2.4 DANMARK HAR FORPLIGTIGET SIG TIL AT SKABE LIGE MULIGHEDER I SAMFUNDET

Det kan allerede nu ses, at danske gangbesværede ikke er givet samme muligheder som andre for at bruge den kollektive transport. Danmark har eller, igennem FN's handicap konvention, forpligtet sig til at skabe lige vilkår for alle befolkningsgrupper.

I FN's handicapkonvention står der;

"Formålet med denne konvention er at fremme, beskytte og sikre muligheden for, at alle personer med funktionsnedsættelser fuldt ud kan nyde alle menneskerettigheder og grundlæggende frihedsrettigheder på lige fod med andre, samt at fremme respekten for deres naturlige værdighed. " (FN, 2006)

Det fortsætter med;



Artikel 20: "Deltagerstaterne skal træffe effektive foranstaltninger til at sikre personer med funktionsnedsættelser personlig mobilitet med størst mulig uafhængighed" (FN, 2006)

Dette har en sammenhæng med;

Artikel 9: "Med henblik på at gøre det muligt for personer med gangbesvær at få et selvstændigt liv og deltage fuldt ud i alle livets forhold, skal deltagerstaterne træffe passende foranstaltninger til at sikre, at personer med funktionsnedsættelse på lige fod med andre har adgang til de fysiske omgivelser og transportmuligheder, den information og kommunikation, herunder informations- og kommunikationsteknologi og -systemer, og de øvrige faciliteter og tilbud, der er åbne for eller gives kollektivheden, både i byområder og i landdistrikter. Disse foranstaltninger, som omfatter identifikation og afskaffelse af hindringer og barrierer for fremkommelighed" (FN, 2006)

Da handicapkonventionen fra FN trådte i kraft i Danmark i 2009, fik dette dog ikke nogen umiddelbar ny betydning, eller gav nye pligter inden for mobilitetsområdet i Danmark. Det blev i stedet vurderet, at der allerede blev levet op til de krav, der står i konventionen (Liljenbøl & Pedersen, 2010).

Regeringens nye handlingsplan på handicapområdet fra 2013 bakker dog op om denne målsætning; "Helt centralt i regeringens handicap politik står et samlet overordnet mål om at skabe en øget inklusion i samfundet. Det handler om at kunne deltage i samfundslivet og høre til... Inklusion er samtidig det vigtigste redskab til at sikre et godt og selvstændigt liv for personer med handicap" (Regeringen, 2013)

I vision II står der desuden:

"Regeringen vil arbejde for et samfund, som understøtter mennesker med handicap i at opnå øget selvbestemmelse og ansvar for eget liv. Reel inklusion forudsætter, at det enkelte menneske med handicap har indflydelse og ansvar for sin egen tilværelse. Selvbestemmelse, medbestemmelse og ansvar kan blandt andet understøttes af fysisk og digital tilgængelighed... Derfor vil regeringen understøtte tankegangen i FN's handicapkonvention om rimelig tilpasning og universelt design (Red. Design som tilpasses til, at alle kan bruge det), så tilgængelighed indgår i udviklingen af fremtidens transportløsninger....." (Regeringen, 2013)

Målsætningen for transportområdet er ifølge denne plan, at der skal udvikles løsninger, som giver god mobilitet for alle brugere, fordi transportmuligheder er afgørende for, at den enkelte borger kan deltage i hverdagslivet (Regeringen, 2013).

Den nye plan lægger op til, at handicappolitikken skal drejes i en retning, som passer bedre i overensstemmelse med Handicap Konventionen, mener formanden for Dansk handicaporganisation (Dansk handicaporganisation, 2013). Dette kunne blandt andet ses med kampagnen "Det er ikke et handicap", som blev igangsat i 2013, men samtidig peger Dansk handicaporganisation på, at der inden for planområdet forsat ikke er gjort meget for forbedringer, og at andre lande er foran på dette område. (Dansk Handicaporganisation, 2013). Det kan da også allerede ses, at meget tyder på, at visionen ikke er ført ud i virkeligheden, og der mangler derfor fortsat værktøjer og mere konkrete metoder til denne implementering.



2.5 PROBLEMFORMULERING

"to change life... we must first change spaces" (Lefebvre, 1991. s. 190)

Problematikken, som dette projekt arbejder ud fra, er, at gangbesværede har svært ved at deltage på lige fod med andre mennesker i samfundet, fordi de har en lavere mobilitet. Dette udspiller sig i en fysisk eksklusion fra samfundets aktiviteter og deraf en forringet livskvalitet. Mange gangbesværede kan ikke tage cyklen som alle andre, private biler er en økonomiske stor udgift, og det kollektive transportsystem ikke er indrettet til kørestole eller andre former for gangbesvær.

Ifølge både EU (Europa Kommissionen, 2010) og FN's handicap konvention (FN, 2006), som Danmark er en del af, så skal alle mennesker have samme adgang til samfundet og kunne deltage på lige fod. Dette er også en del af den handicappolitiske handlingsplan, som regeringen udgav i 2013 (Regeringen, 2013). Når nogle befolkningsgrupper ikke har mulighed for at mobilisere sig omkring i samfundet, er det et brud på menneskerettighederne. Derfor lever Danmark ikke op til deres forpligtigelse i FN's handicap konvention, da det ikke er lykkedes at skabe lige forhold for alle. Almindelige hverdagsaktiviteter, som andre tager for givet, kan være en umulighed for denne gruppe, fordi de ikke kan bevæge sig frit omkring.

Igennem en lang årrække har der været indsat løsninger, som på flere måder synes at være problematiske og ikke brugbare for de gangbesværede. I den almindelige kollektive transport føler de gangbesværede at blive sat i direkte farlige situationer, og de er afhængige af en hjælper, eller de bliver tvunget til lange ventetider, hvor de skal bestille rejser to døgn før afgang. Nogle oplever at stå helt uden rejsemulighed, fordi de ikke er tildelt et ledsagerkort (DSB, 2012). Selvom det i Danmark er forsøgt at kompensere for problemerne gennem mere specielle løsninger, så virker det altså ikke til at have løst problematikken. Selv når det kommer til flextransport, ses der en problematik omkring fleksibilitet og adgangsforhold.

På nuværende tidspunkt ser mange gangbesværede bilen som eneste mulighed for mobiliteten, men mange har ikke råd til denne form for transport. Fremtidig planlægning har derfor en opgave i, at arbejde hen imod at sikre adgangen til den kollektive transport, så også de gangbesværede kan mobiliseres rundt i samfundet. Særligt i forhold til nye trends inden for byplanlægningen, der åbner op for muligheder omkring en større prioritering af den kollektive transport, er det vigtigt ikke at glemme de gangbesværede.

Det forventes ikke, at alle gangbesværede kan flyttes over i den kollektive transport, men antagelsen er, at der kan skabes ændringer, som vil hjælpe en stor gruppe mennesker, særligt fordi Danmark fremsættes, som værende bagud på dette område. Det handler om de gangbesværede, der er selvhjulpne i det daglige, men tvunget til hjælpeordninger i transportsammenhænge, fordi blandt andet busser og tog ikke kan passeres ved egen hjælp i en kørestol.

Dansk Handicaporganisation ser planlægningen som et område med store muligheder for forbedring af gangbesværedes forhold og livsvilkår (Dansk Handicaporganisation, 2013), men ser en stor udfordring i, at der ikke foreligger konkrete erfaringer eller anvisninger på området om, hvordan organisationen kan skabe en dialog med kommunerne, der skaber en forbedring på



området. Det menes derfor, at der er et pionerarbejde inden for dette område (Dansk Handicaporganisation, 2013). Et manglende fokus på adgang i transportplanlægningen kan komme til at betyde, at den største hindring for "lige adgang" vil komme til at opstå lige her, gjorde Norges Handicapforbund opmærksom på i 2001, hvor Norge stod med samme problematik. Dette fordi der mange steder gøres en stor indsats for forbedringer i bygninger, men ikke det der ligger imellem husene.

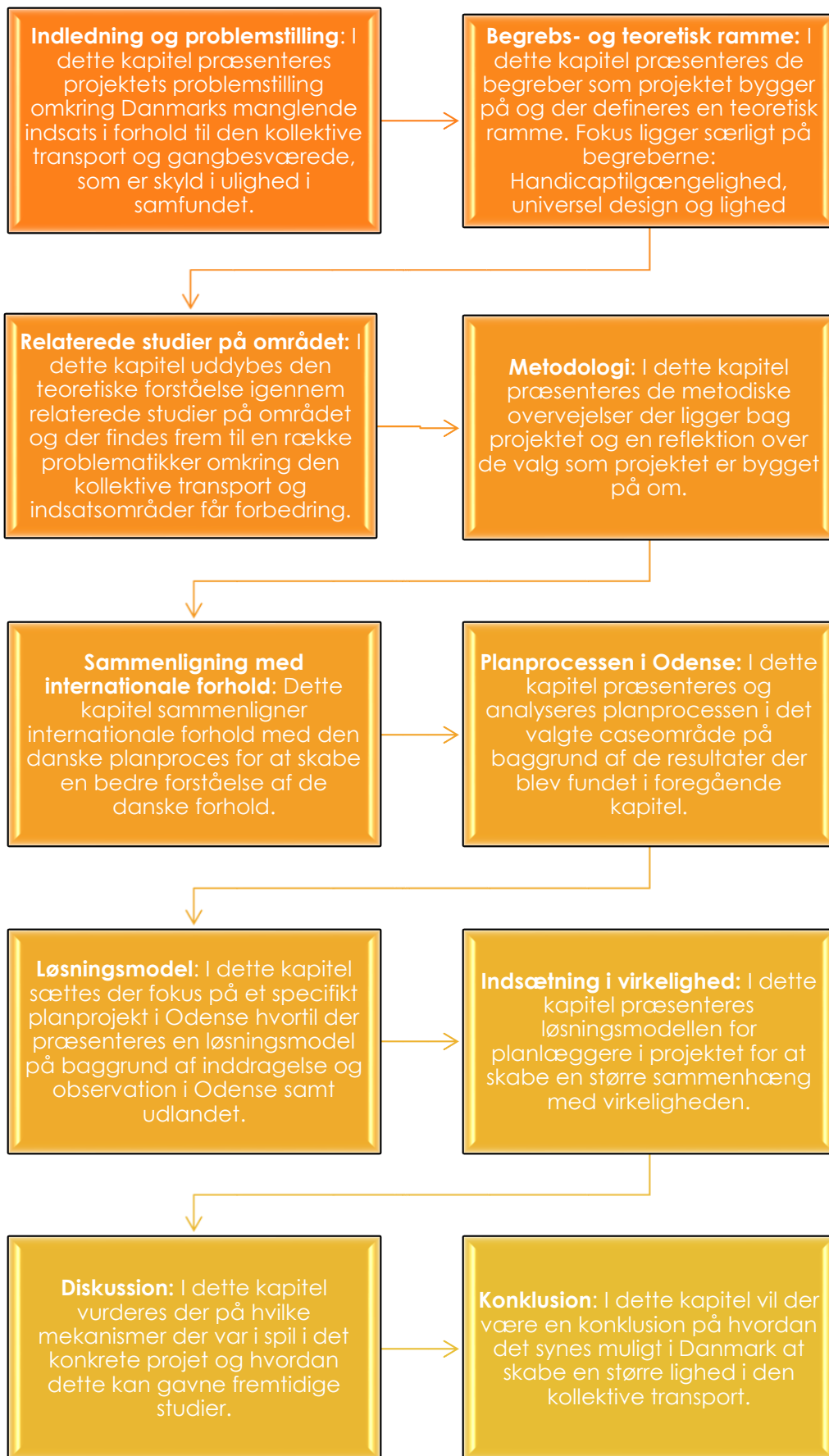
Projektet vil på denne baggrund arbejde med, hvordan der kan skabes løsninger, som skaber en større inklusion af gangbesværede i samfundet, end de der ses i dag. Problemstillingen, der ønskes besvaret i dette projekt, lyder derfor foreløbigt;

HVORDAN KAN DEN POLITISKE VISION OM "LIGHED", SOM OPSTILLES I FN'S HANDICAPKONVENTION ØGES IGennem PLANLÆGNINGEN I DANMARK I RELATION TIL DEN KOLLEKTIVE TRANSPORT?

Det findes i den sammenhæng nødvendigt at starte med at klarlægge de begrebsmæssige dele og de mere teoretiske elementer af problemstilling, for at skabe forståelse for betydningen af lighed og hvordan andre mener den fremmes. Der er derfor opsat følgende arbejdsspørgsmål til at lede denne proces i den første del af projektet, som bygger på en litteraturgennemgang af tidligere studier:

- 1. Hvordan skabes lighed i en transportsammenhæng ud fra en teoretisk vinkel?**
- 2. Hvordan har andre studier arbejdet med problematikken omkring ulighed i kollektiv transport?**

Først vil jeg præsentere en gennemgang af hele projektet og den struktur, som rapporten er bygget op efter.





TEORI OG METODE

3 BEGREBSRAMME

I dette kapitel præsenteres et overblik over projektets begreber så det gøres overskueligt at vende tilbage til dem efterhånden, som projektet udvikler sig. De er forklaret i en sammenhængende brug i løbet af projektet, i overvejende grad er de udledt igennem de relaterede studier. Der har været ekstra fokus i kapitlet på at klarlægge forskelle i forståelsen af handicapbegrebet, og den måde funktionsnedsættelse anskues på, fordi dette har betydning for lighedsbegrebet. Kapitel 4 går herefter i dybden med hvordan denne anskuelse af funktionsnedsættelse og den dertil brugte løsningsmodel udmønter sig i miljøet, særligt i forhold til den kollektive transport, og hvorfor planlæggerne ikke altid er opmærksomme på de problematikker der opstår.

Den begrebsmæssige ramme er med til at skabe større forståelse i projektet, fordi definitionen af de forskellige begreber klargør mening og forståelse af projektets problematikker. Dette hænger sammen med, at der i høj grad gøres brug af kvalitative metoder i projektet, hvor det sproglige og definitions-mæssige har stor betydning (Sayer, 2000; Yin, 2009). Se mere om det metodiske i kapitel 5. Det er valgt ikke at medtage planlægnings-teorier eller en analyse af disse, da det synes for omfattende i forhold til projektets formål. De empirisk indsamlede data, vil i stedet medvirke til en refleksiv proces, hvor der på baggrund af en eksisterende viden og en tydeliggørelse af problematikken søges at skabe nye løsninger.

3.1 ORDLISTE

BARRIERER: Fysisk eller psykisk forhindring der betyder, at der opstår et handicap for individet.

BÆREDYGTIGHED: En egentlig definition på en bæredygtig byudvikling kan ikke findes, da der er mange forskellige svar på, hvordan en sådan skabes. Selve bæredygtighedsbegrebet stammer fra Brundtland Kommissionens rapport [Our Common Future] der blev udgivet i 1987 af FN's Verdens Kommission for miljø og udvikling (WC on Environment and Development, 1987). I denne fremgår det, at;

"Sustainable development is development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs" (WC on Environment and Development, 1987).

Bæredygtighed bygger på en sammenkobling af økonomiske, miljømæssige og sociale faktorer, men der har været en tendens til, igennem en årrække, at lade den sociale del træde i baggrunden. Se mere om dette i kapitel 2.

FREMKOMMELIGHED: Her refereres der til, hvor nemt det er at komme frem en aktivitet eller et sted. Er det muligt for størstedelen af befolkningen at komme frem ved egen hjælp, så betegnes et sted som fremkommeligt. Det er tæt forbundet med tilgængelighed og mobilitet.

FUNKTIONSNEDSAT/FUNKTIONSNEDSÆTTELSE: Betegnelse for en fysisk tilstand, hvor en persons funktion er nedsat af forskellige årsager. Gangbesvær er en funktionsnedsættelse på samme måde som døvhed eller blindhed, men det kan også nedsætte ens funktion at bære en tung bagage eller køre med en barnevogn. Selvom dette ikke er sygdomme, så påvirker det den fysiske formåen.



GANGBESVÆRET: Gangbesværede defineres i projektet som; personer der af fysiske årsager kun kan bevæge sig gangmæssigt over korte afstande på max. 200 m (Det Centrale Handicapråd, 2001). Gangbesværede indgår under gruppen af funktionsnedsatte, som betyder, at de af blandt andet fysiologiske og biologiske årsager er nedsat i deres funktion i forhold til gang. Andre undergrupper er f.eks. blinde og døve (Det Centrale Handicapråd, 2001). Funktionsnedsættelse forveksles tit med begrebet "handicap".

Der gøres opmærksom på, at alle kan rammes af en funktionsnedsættelse, selvom der i mange tilfælde kun fokuseres på kørestolsbrugere. Langt de fleste mennesker har på et tidspunkt i deres liv oplevet eller vil opleve at være gangbesværet. Det kan skyldes en tung bagage, alder, et brækket ben, overvægt eller have helt andre årsager (Samferdselsdepartementet, 2013). Selvom projektet lægger størst vægt på kronisk funktionsnedsættelse, så kan forbedringer på dette område forventes at komme en mange andre til gode. Et gangbesvær behøver ikke nødvendigvis komme af et dårligt ben, men kan også være skader i ryggen eller hjerteproblemer, som betyder at en person kun kan bevæge sig over korte afstande. Alderdom eller sygdomme som fibromyalgi eller lupus kan skabe samme situation og også børn eller overvægtige kan have problemer med store afstande. De fleste kender også følelsen af nedsatte kræfter efter en omgang influenza, hvor det kan være svært at bevæge sig som normalt.

MOBILITET: Mobilitet defineres i projektet som: *evnen til geografisk at kunne flytte sig til en ønsket destination via transportsystemet.*

Det sker på baggrund af DTU's definition på mobilitet som: "potentialen til at flytte sig fra et sted til et andet i rummelig dimension". Dette passer sammen med den engelske definition, hvor "mobility" er evnen til at flytte sig (Victoria Transport Policy Institute, 2010). Mobiliteten afhænger i høj grad af de transportmidler, der er til rådighed for den enkelte, og den evne personen har til at gøre brug af transportsystemet (DTU Transport, 2012). Uden evnen til at gøre brug af transportsystemet vil mobiliteten dermed være lav. En lav mobilitet kan være medvirkende til lav adgang til deltagelse i aktiviteter. Når en destination kobles på mobilitetsbegrebet, bliver *mobilitet* i nogle tilfælde omdøbt til *tilgængelighed*, (DTU Transport, 2012; Victoria Transport Policy Institute, 2010). I dette projekt er det rejsen, der kommer i fokus og dermed ikke den direkte udgang fra startpunktet (om der er trapper i huset) eller indgangen i slutpunktet. Rejsen starter i stedet fra det øjeblik en person forlader matriklen og bevæger sig af sted mod en aktivitet. Tilgængelighed i projektet bruges derfor på samme måde som begrebet *fremkommelighed* – hvor det er muligheden for at benytte transportsystemet, som dermed ses som aktiviteten. Det skal forstås på den måde, at en høj tilgængelighed vil give øget mobilitet, fordi en større del af transportsystemet er brugbart som aktivitet.

Tidligere har der været et stort fokus på trafikplaner, hvor mobilitet og privatbilismen blev sat lig hinanden (Teknologirådet, 2012). I de senere år er der sket en stigende tendens til i stedet at snakke om mobilitet, og dermed evnen til at flytte sig, uanset måden. Det betyder at cyklister, fodgængere og den kollektive transport er kommet mere i fokus. Dette har sammenhæng med den bæredygtige by, hvor en tættere by giver en højere mobilitet igennem blødere transportformer. (Teknologirådet, 2012). Trængselsproblemer har været med til at bremse mobiliteten, og derfor er fremkommelighed og tilgængelighed blevet en central del af mobilitetsbegrebet (DTU Transport, 2012). Der skal skabes et sammenspil imellem de forskellige elementer, så det samlet giver en større mobilitet, og dermed mulighed for at nå ønskede aktiviteter for alle.



HANDICAP TILGÆNGELIGHED: Et begreb der ofte er forbundet med tekniske specifikationer. Det sættes i forbindelse med, hvorvidt den funktionsnedsatte kan benytte sig af det fysiske miljø eller ej, og bliver derfor ofte til handicaptilgængelighed (Center for Ligebehandling af Handicappede, 2010; Ryhl, 2009). Kan den funktionsnedsatte ikke komme frem, så har dette været løst via en ekstraordinær løsning (en tillægsløsning) som en lifte eller en rampe ved en trappe. Tilgængelighed bliver på den måde målbar, fordi der ses på andelen af befolkningen, der kan passere i miljøet (Ryhl, 2009). Sætter vi en rampe op antages det, at kørestole hermed kan passere, og stedet måles som tilgængeligt for denne gruppe. Se mere i afsnit 3.2.1.

HELHEDSLØSNING: Løsninger hvor der tænkes i helheder med det omkringliggende miljø, og hvor løsninger forbindes igennem hele rejsekæden og omfavner hele befolkningen.

HOVEDLØSNING: Den løsning som oprindeligt er indtænkt i et projekt, og som flertallet derfor vil gøre brug af. Et eksempel kunne være indgangen til en stationsbygning, hvor denne opbygges på en bestemt måde, som giver en primær funktion. Er der en niveauforskel mellem døren og fortovet, kan hovedløsningen være en trappe, men det kunne også vælges at skabe en hovedløsning med en trappe og en rampe eller at udjævne niveauforskellen helt ved at hæve fortovet.

HANDICAP: Begrebet handicap forveksles i dansk sammenhæng ofte med funktionsnedsættelse, men disse to begreber kan ikke erstatte hinanden. En funktionsnedsættelse er en fysiologisk tilstand, som det at have en sygdom i ryggen eller mangle synet (Center for Ligebehandling af Handicappede, 2001; Social, børne og integrationsministeriet, 2012). Handicapbegrebet kan ses oprindeligt ud fra en vinkel som medicinsk eller socialt. En ny definition fra WHO peger på, at handicap er den tilstand, der opstår, når samfundet ikke lever op til individets forudsætninger.

KOLLEKTIV TRAFIK: Den kollektive transport i Danmark omfatter busser, toge og specielle kørselsordninger. Den styres af de regionale trafikselskaber og landsdækkende selskaber som DSB. Målet i Danmark er at den kollektive transport, sammen med andre bløde transportformer, kan overtage noget af den transport som privatbilismen i dag står for (Transportministeriet, 2011). Ved at skabe et alternativ til at tage bilen håbes det, at flere vil vælge denne transportform, og den skal derfor gøres til et attraktivt transportmiddel. Det omhandler både køretøjet, og den information der gives. Dermed indbefatter kollektiv transport både en fysisk og en informationsmæssig tilgængelighed. Den kollektive transport skal være understøttet cykling og gang.

KOMPENSATIONSPRINCIP: Der kompenseres for en funktionsnedsættelse igennem en tillægsløsning rettet mod den enkelte eller den enkelte målgruppe, fordi miljøet ikke er fremkommeligt ellers. Tæt knyttet til det medicinske handicapbegreb.

KVANTITATIVE LØSNINGER: Løsninger hvor effekten vurderes ud fra kvantitative målinger, men ikke hvorvidt der reelt er skabt en effekt for den gangbesværede. Se også handicaptilgængelighed.

KVALITATIVE LØSNINGER: Defineres i projektet som tilgængelighed, hvor der i løsningsudformningen er taget højde for den konkrete effekt i forhold til individets formåen. Og at løsningen fungerer ud fra formålet om at skabe adgang for alle. Inspireret af ideologien om det universelle design.

LIGHED: Lighed defineres i projektet som den tilstand, hvor også gangbesværede er i stand til at gøre det samme som alle andre på en selvstændig og uafhængig måde. Derved skal de have



adgang til samfundets aktiviteter på lige fod med andre. Som det antydes i FN's menneskeret-tigheder, så bør mennesker have friheden til ikke at være uafhængige af andre og så vidt muligt kunne klare sig selv. Det betyder, at en person, der normalt ville kunne klare sig uden ledsager, ikke skal være afhængig af en sådan, blot fordi samfundet har indrettet barrierer, som bremser denne mulighed. Det sættes derfor i forbindelse med det sociale handicap begreb og det universelle design, hvor lighed opstår, når muligheden for at fungere selvstændig er til stede. Se mere i afsnit 3.2.3

LOGISK TILGÆNGELIGHED: Handler om at information, billetindkøb og rejseplaner for rejsen er til forståelig så det bliver logisk at foretage en rejse. Det betyder at flere dermed vælger at tage af sted, fordi de ikke bremses af forhold som de ikke forstår. Se mere i kapitel 7.

NO-GO OMRÅDER: Defineres som et område, hvor kulturelle elementer er overført til det fysiske miljø, og dermed giver nogle befolkningsgrupper en følelse af at være uvelkommen. Et eksempel kunne være en toldmur, som udsender et budskab om en klar grænse. Denne kan også opleves i form af barrierer i bymiljøet.

MEDICINSK HANDICAP: Den individuelle er selv skyld i at have et handicap og samfundet kan kompensere for dette. Se mere afsnit 3.2.1.

REJSEKÆDEN: Rejsekæden er de dele, som binder rejsen sammen for at nå fra en destination til en anden sammen. En bustur er ikke bare at sætte sig i bussen, men vil kræve en bevægelse hen til bussen – dette inkluderer en passage på fortov eller vej, der vil være ventetid ved et busstoppested – måske i en bygningsterminal, herudover indgår så transportmidlet – som i dette tilfælde er bussen, så kan der være et skift på vejen, her vil der indgå transfer mellem transportmidler, ved ende destinationen er gang så igen inkluderet i rejsen.

SEKTORANSVARLIGHED: Når et land har sektoransvarlighedsprincip, er ansvaret for implementering og overholdelse af lovgivning fordelt ud på de forskellige sektorer. Derved har alle myndigheder et ansvar for, at deres tilbud bliver tilgængelig, og at de handicappolitiske aspekter indtænkes. Regeringen ser det som en fordelagtig metode til opnåelse af mere inklusion, og som en afgørende faktor for bedre forhold for de handicappede (Regeringen, 2013).

SOCIAL HANDICAP: Handicap dannes i samfundet, som ikke formår at leve op til den individuelle formåen. Se mere i afsnit 3.2.1.

TILGÆNGELIGHED: I projektet forbindes dette med forståelsen af at have adgang samfundets aktiviteter og dermed muligheden for at kunne komme frem til en ønsket destination. Dermed sættes det lig det engelske udtryk for accessibility, der ifølge ordbogen betyder "enter" eller "can be used" (Dictionary.com, 2010).

Tilgængelighed handler derfor ikke kun om fysiske barrierer, men også omkring psykiske påvirkninger fra miljøet og de informationer, der videregives til den enkelte. Det er valgt at bruge ordet tilgængelighed uden at sætte det i sammenhæng med hverken universelt design eller handicaptilgængeligheden, men i stedet lade det fungere som et begreb på lige fod med fremkommeligheden. Det har dog størst sammenhæng med det universelle design, fordi det handler om at skabe adgang for alle og ikke blot for nogen. Dette bliver uddybet i afsnit 3.2.2.



TEKNISKE TILTAG: Dette er løsninger som bygger på at indsætte en teknisk specifikation i et projekt. Det kan være en elevator eller en rampe og dermed konkrete fysiske elementer, som opsættes for at afhjælpe en funktionsnedsættelse. Det er altså den konkrete løsning som indsættes for at kompensere for en mangel i miljøet, så den funktionsnedsatte kan komme frem.

TILLÆGSLØSNING: En sådan løsning udformes efter en bestemt målgruppe, og påsættes som en ekstra del til hovedløsningen. Det er f.eks. den lift der bruges til, at kørestolsbrugeren kan løftes ind i toget, eller den rampe der påsættes bussen for at kunne køre ind. Det kan også være en løsning, hvor der skabes en anden indgang for den funktionsnedsatte. Tillægsløsninger har i forbindelse med tilgængelighed skabt en forbedring for mange mennesker, men har bagsiden i at fastholde ulighed. Et problem med disse er, at de ofte skabes efter det mest ekstreme tilfælde, og det derfor ofte forventes, at den gangbesværede har en hjælper og forskellige hjælpeordninger til rådighed (Ryhl, 2009). Samtidig fokuseres der så meget på kvantitet og målbarhed, at kvalitet og den menneskelige side glemmes. Dette bl.a. fordi der er en uvidenhed hos planlæggerne og en manglende helhedsforståelse, som gør at effekten forsvinder (Imrie, 2000).

TRANSPORTSYSTEMET: Defineres som hele rejsekæden og kan derfor indbefatte bevægelse både til fods, med private biler, cykel eller den kollektive transport.

UNIVERSELT DESIGN: Ideologi om at alle skal kunne benytte de samme løsninger og ingen må stigmatiseres eller diskrimineres af det miljø, der omgiver dem og de løsninger der indsættes. Formålet er det samme som ved tilgængelighed, at sikre adgangen for alle. Men forskellen skal ses, til det der defineres som handicaptilgængelighed, ved at det universelle design omdefinierer normen til planlægningen, så den omfatter alle – også funktionsnedsatte. Det ses som en overbygning på handicaptilgængelighed, fordi løsninger integreres mere i samfundet. Fokus skal ligge på, at den med største behov kan benytte hovedløsningen, ikke en tillægsløsning. Se mere i afsnit 3.2.2.

For en yderligere forklaring af disse begreber se afsnit 3.2 og kapitel 4.

3.2 HOVEDBEGREBER I PROJEKTET

Hovedbegreberne i projektet tager afsæt i, hvordan begrebet lighed kan forstås i en plansammenhæng ud fra forskellige syn på, hvordan handicap opstår og dermed afhjælpes. Det berører den måde funktionsnedsatte anskues på, og har derfor været væsentlige at uddybe for at skabe forståelse for de videre problematikker i projektet. Der er på den baggrund sat fokus på tre hovedbegreber; Handicaptilgængelighed, universelt design og lighed - med inspiration fra FN's fokus omkring begrebet universelt design, som bruges i forbindelse med handicapkonventionens lighedsforståelse (FN, 2006).

Fra Statens Byggeforskningsinstitut ligger forskning fra blandt andet Camilla Ryhl (Ryhl, 2009) på samme måde op til, at universelt design, er måden at skabe lighed i samfundet. For at øge forståelsen af hvad det universelle design står for, medtages også "handicaptilgængeligheden" som begreb. Da en gennemgang af forskellen i de to begreber findes nødvendigt her i projektet. I Camilla Ryhl's forskning sættes begrebet universelt design overfor begrebet "tilgængelighed", men for at mindske forvirringen omkring dette begreb i projektet er det valgt, at tale om "handicaptilgængelighed". Som defineret tidligere bliver tilgængelighed i stedet anvendt, som definition på at have adgang til transportsystemet eller andre aktiviteter i en mere generel sam-



menhæng, og ligger derfor tæt op af fremkommeligheds begrebet. Projektet her vælger desuden at stille sig kritisk overfor nogle elementer i det universelle design, på trods af de mange gode elementer bag denne ideologi.

3.2.1 HANDICAP TILGÆNGELIGHED

Før 1950'erne arbejdede de fleste ud fra en medicinsk forståelse af handicapbegrebet, hvor handicap udelukkende stammede fra den individuelle og skulle behandles medicinsk. De handicappede skulle derfor nedskrue deres forventninger og skabe det bedste ud fra de omstændigheder, de nu fik stillet til rådighed (Bromley, Matthews, & Thomas, 2007). I den medicinske model er det personen, som er problemet, vedkommende kan ikke deltage i samfundet pga. sine funktionsnedsættelser, og det er personens eget ansvar at ændre på dette (ASD Teacher, 2013). Dette handicapsyn vil projektet ikke beskæftige sig med, da det ikke involverer planlægning, men i stedet medicinske løsninger. Handicappede blev inden for dette syn anset som nogle "stakler" i en uhjælpelig situation.

I løbet af 1950'erne skete skiftet til den sociale handicapmodel, hvor det ikke længere var den individuelle, der var problemet (Christophersen, 2002). Her ses handicap i stedet som kommende fra miljøet. Samfundet kunne derfor gøre en forskel, så personer med en funktionsnedsættelse, på trods af denne, kunne deltage i samfundet (Barnes, Mercer, & Shakespeare, 1999). Mødet mellem en funktionsnedsættelse og en barriere er altså det, der bestemmer om et handicap er til stede eller ej (Institut for Menneskerettigheder, 2012). Det handler i overvejende grad om brugen af tillægsløsninger, der vandt frem for at mindske de fysiske barrierer i samfundet. Et eksempel på en sådan løsning er en rampe sat på en bus for at udligne et trin. Det centrale handicapråd opsætter det på følgende måde:

Funktionsnedsættelse + barriere	= Funktionshæmmelse/handicap
Funktionsnedsættelse + compensation	= lige muligheder.

Tabel 1 Forklaring på hvordan den sociale handicapmodel forstår handicap og afhjælpning af det.

Dette ses som en forbedring fra den tid, hvor handicap udelukkende blev behandlet gennem medicinske løsninger, men har sin bagside ved at fastholde funktionshæmmede som minoritetsgrupper (Bromley, Matthews, & Thomas, 2007; Barnes, Mercer, & Shakespeare, 1999). Handicaptilgængelighedsarbejdet har været udført i hele verden, og har uden tvivl givet en forbedring for mange mennesker, der før slet ikke kunne komme frem (Christophersen, 2002; Ryhl, 2009). Men metoden bliver nu internationalt kritiseret for at fastholde opdelingen af mennesker i grupperinger og bibeholde uligheden (se afsnit 3.2.). Derved går handicaptilgængeligheden imod FN's konvention for handicappede (Ryhl, 2009).

Målsætningen med denne type tillægsløsninger er at skabe adgang, men problemet er, at det ikke nødvendigvis bliver på en ligeværdig måde (Center for Ligebehandling af Handicappede, 2010). Selvom et skifte til løsninger for handicaptilgængelighed har været med til at afhjælpe nogle af de problemer, funktionshæmmede møder, så fastholder måden en stigmatisering af funktionsnedsatte, heriblandt også gangbesværede (WHO, 2011). En lokalitet betegnes i denne tankegang som tilgængelig, hvis den gangbesværede blot kan komme frem, uanset måden, hvorpå dette sker (Christophersen, 2002). Derfor anses løsninger ofte som diskriminerende og



uværdige for den funktionsnedsatte, fordi der hele tiden fokuseres på, at de er anderledes og behøver særlige løsninger (Rønnevig, 2002).

Når løsninger rettes mod en bestemt gruppe af mennesker, f.eks. gangbesværede, kommer det altså ofte til at omhandle rent tekniske tiltag, der kan afhjælpe de personlige begrænsninger (Center for Ligebehandling af Handicappede, 2010).

TILGÆNGELIGHEDSLØSNINGER BYGGER MERE PÅ KVANTITET END KVALITET

"You can't manage what you can't measure [...] What is measured, how it is measured and how the data are presented can affect how problems are evaluated and solutions selected" (Litman, 2011).

Trafikant	Længde	Bredde
Fodgænger med stok 	0,7 m	1,1 m
Fodgænger m. rollator 	1,0 m	0,60 m
Kørestolsbruger 	1,25 m	0,75 m
Kørestolsbruger m. hjælper 	1,75 m	0,75 m
El-kørestolsbruger 	1,35 m	0,8 m
El-scooter bruger m. 3 (4) hjul 	1,5 m	0,8 m

Figur 3-1 Et eksempel på målbar tilgængelighed. Hvis fortovet er 1 m. bredt vil en fodgænger med rollator kunne passere. Tilgængeligheden øges ved 1,25 m, hvor en kørestolsbruger der kører alene kan passere samme fortov (Vejdirektoratet, 2013).

Hvad citatet påpeger er, at måleredskaber kan være en vigtig del i forhold til at se, hvorvidt der er opnået et resultat, og hvilken effekt et tiltag kan forventes at få. Også i forhold til økonomiske forhold kan målinger have indflydelse på, hvorvidt et tiltag gennemføres eller ej. Det vil have indflydelse på resultatet, hvor vægten lægges i en planproces, fordi det har betydning for den efterfølgende vurdering af projektets succes. Når det kommer til adgangsforhold, kan præcise målinger og kvantitative faktorer ses som en nem måde til evaluering, men spørgsmålet er, om det er nok. Med kvantitet i denne sammenhæng menes der, at tekniske løsninger kan vurderes udelukkende ved at tælle antallet af tillægsløsninger. Dermed vurderes det ikke, om de har gjort en egentlig forbedring for tilgængeligheden i den konkrete sammenhæng, men udelukkende tilstedeværelsen af standard løsninger er medregnet. Figur 3-1 viser et eksempel på dette, hvor der er opsat nogle generelle mål omkring, hvad der menes at være den rette brede for brugere af et fortov, men de menneskelige værdier eller forhold i det lokale miljø vurderes ikke, når fortovets tilgængelighed skal vurderes. Betydningen af denne manglende sammenhæng tages op i kapitel

4.

Det minder om problematikken med den sociale bæredygtighed, at der gerne vurderes på de faktorer, der kan sættes tal på (se kap 2). Handicaptilgængelighed kan opnå den ønskede kvantificering, så længe den bygger på at indsætte tekniske løsninger som tillæg til en hovedløsning (Ryhl, 2009). Et eksempel er, at en rampe gør, at et sted anses som tilgængeligt for kørestole.

Derved kan tilgængelighed omsættes til en lang række standarder, vejledninger og anvisninger (Ryhl, 2009). Hvad citatet ovenfor så yderligere påpeger er, at målbarhed ikke kun handler om de åbenlyse tal. Det kan sammenlignes med et eksempel fra Litman (2011), hvor han nævner,



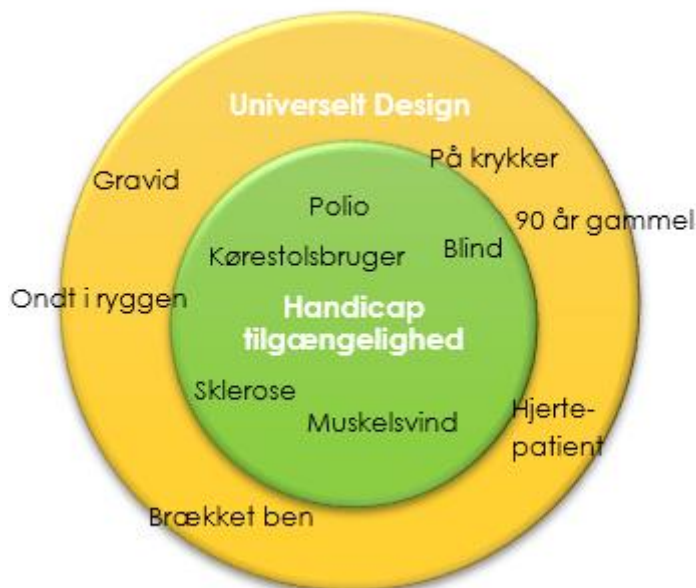
at en læge kan skabe en meget præcis måling af vægten på en person og bruge dette som en del af en sundhedsundersøgelse. Men selvom vægten bliver fuldstændig præcis, med en fintfølende vægt, så vil det aldrig være det eneste, der skal til for at sætte en diagnose eller beskrive den overordnede sundhedstilstand (Litman, 2011).

For det første vil der altid være andre faktorer, der spiller ind på en persons korrekte vægt – såsom højde, køn, alder osv., men der vil også være andre ting, der har betydning for personens helbred ud over vægten (Litman, 2011). Derfor kan det være nødvendigt at inddrage andre målinger, som måske ikke kan måles så præcist – i eksemplet fra lægen kunne det være smerte i halsen, besvær med at støtte på benet eller lignende, som der ikke kan angives et korrekt tal for. På samme måde gælder det adgangsforhold, at mange faktorer må tænkes ind, og at de præcise målinger ikke er nok til at skabe lige adgangsforhold. Som det uddybes i kapitel 4 skaber dette problemer, fordi der ikke tages højde for helheden i denne metode.

Heller ikke vurderinger med tid synes som en oplagt vurdering for tilgængelighed, selvom den ofte benyttes. Det kan her argumenteres, at rejsetiden ikke er med til at måle de egentlige adgangsforhold, for de som ikke kan starte eller gennemføre rejsen medtages slet ikke, og der skabes ingen forståelse for de barrierer, der måtte opstå på rejsen (Titheridge, Achuthan, & Mackett, 2009; Apparicio, Abdelmajid, Riva, & Shearmur, 2008). Menneskelige værdier er dermed ofte for komplekse til at kunne vurderes via simple udregninger. Derfor ligger der her en udfordring for den fremtidige planlægning.

3.2.2 UNIVERSELT DESIGN (ADGANG-FOR-ALLE)

En metode til at skabe den mere holistiske og ligeværdige tilgang, som handicaptilgængeligheden kritiseres for ikke at omfavne, er udviklingen af den universel ideologi. Denne ideologi skal overkomme problematikken med, at nogle samfundsgrupper udstilles som anderledes (Christophersen, 2002). Her tages der udgangspunkt i mangfoldigheden i samfundet og at skabe en bredere brugergruppe i generelle sammenhænge, så det ikke bliver nødvendigt med de tekniske løsninger. Universelt design er ikke en modspiller til den tidligere handlemåde, men nærmere en overbygning, som giver ny forståelse. Særligt i forhold til hvem, der har en funktionsnedsættelse (se figur 3-2) (Ryhl, 2009). Som det kan ses, er gruppen langt større, end for handicaptilgængeligheden, fordi det antages, at funktionsnedsættelser ikke kun er kronisk syge som kørestolsbrugere, som er de grupper handicaptilgængeligheden rettede sine løsninger mod, men i stedet kan



Figur 3-2 Illustrerer forskellen mellem hvem tilgængelighed og universelt design rettes imod, lavet med inspiration fra Ryhl, 2009. Tilgængeligheden bedres ikke kun for den inderste gruppe, men kan gavne en stor del af samfundet, hvis løsningerne indarbejdes i højere grad.

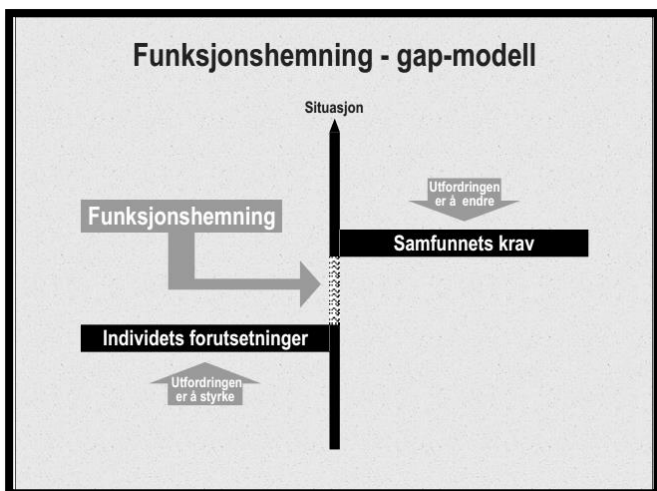


alle have behov for et fysisk miljø, der tager højde for nedsættelse af funktionen. Det kan være gravide, som kun rammes for en kort periode eller en person, der bærer en tung bagage (se figur 3-4 for illustration). Dette er en relevant betragtning når der ses på de danske løsninger fra kapitel 2, som kun var gældende for kronisk ramte. For at fange denne større gruppe skal løsninger være tilrettet et bredere befolkningsudsnit. FN omtaler universelt design på følgende måde:

Artikel 2 i handicapkonventionen - "udformning af produkter, omgivelser, ordninger og tilbud, således at de i videst muligt omfang kan anvendes af alle personer uden behov for tilpasning eller særlig udformning. Universelt design udelukker ikke hjælpemidler til særlige grupper af personer med handicap, når der er behov derfor" (FN, 2006).

Med hensyn til handicapbegrebet, så tager universelt design højde for individet, og at alle bliver taget med i overvejelsen af den måde, samfundet opbygges på (WHO, 2011). Mennesket interagerer med sine omgivelser og evnen til at gøre dette, afhænger af både interne og eksterne faktorer. Hvad vi er i stand til at gøre, afhænger derfor af de svagheder og styrker, der er ved henholdsvis miljøet og os selv (Christophersen, 2002). Det er denne tankegang, der ligger bag det universelle design, som FN lægger op til at gøre brug af i fremtidig planlægning.

Den norske "gap-modellen" (se figur 3-3), kan også forklare denne bredere forståelse af funktionsnedsættelse. I modellen er gangbesvær placeret i et mellemrum, der ligger imellem samfundets krav og de forudsætninger, som individet er i besiddelse af, og det er her handicappet opstår (Det kongelige socialdepartement, 2001). De forudsætninger individet har,



Figur 3-3 Gap-modellen som illustrerer det mellemrum, der opstår mellem individets formåen og samfundets krav (Barne-, ungdoms og familiedirektoratet, 2010).

kan være påvirket af en medicinsk og biologisk dysfunktion hos det enkelte menneske eller en given omstændighed, hvor individet ikke kan bruge sine funktioner fuldt. Disse individuelle forhold bliver påvirket af det miljø og de fysiske faktorer, som individet bevæger sig i (Waara, 2001).

Mange af de lande Danmark normalt sammenligner sig med, har allerede flyttet sig skridtet videre mod et "universelt design" eller, hvad der i Europa mere er kendt som adgang-for-alle (Ryhl, 2009). Eksempler på forskellen til handicaptilgængelighed er, at en rampe går under handicaptilgængelig (direkte rettet mod kørestolsbrugere), hvor en niveaufri adgang ikke udstiller nogen som anderledes, men der alligevel opnås tilgængelighed tilmed for en større gruppe. FN lægger op til at arbejde med universelt design, fordi det er medvirkende til større lighed (FN, 2006). Det menes, at for at være lige skal alle kunne komme frem ved egen kraft og selvstændigt uden assistance (Liljenbøl & Pedersen, 2010). Her er det ikke nok bare at fjerne barrierer, hvis uligheden og diskriminationen fortsættes.

I det universelle design er målet derfor at bygge hovedløsningen op efter den med det største behov og ikke gennemsnitsborgeren (Vegdirektoratet, 2011; Christophersen, 2002). Det handler om accepten af, hvordan løsninger "for alle" ofte må skabes via løsninger for "forskellighed"



(Høgskolen i Gjøvik, 2008). Først når samfundet accepterer sit ansvar overfor alle grupper af personer, menes den rette effekt at fremkomme (Frandsen & Ryhl, 2012). Ved at indrette samfundet efter denne tankegang, vil langt flere altså kunne klare sig uden hjælp, hvilket giver større frihed, fordi der opnås en uafhængighed. Universelt design tager udgangspunkt i en større mangfoldighed og anerkender forskelligheder i samfundet, hvor alle kan blive udsat for en funktionsnedsættelse (Center for Ligebehandling af Handicappede, 2010). Derfor skal der også være adgang for de personer, som ikke nødvendigvis er i besiddelse af et ledsagerkort eller har adgang til andre hjælpemidler (se kapitel 2).

For at kunne indarbejde denne ideologi er der opsat syv principper for udarbejdelsen af universelle løsninger (Christophersen, 2002):

1. **Retfærdig udnyttelse: designet er brugbart og nyttigt til mennesker med forskelligartet evne.**
2. **Fleksibel i brug: designet kan rumme en bred vifte af individuelle evner.**
3. **Simpelt og intuitivt i brug: Det er nemt at forstå brugen af designet uanset brugerens erfaring, viden, sprog-evner eller koncentrationsniveau.**
4. **Genkendelig information: Designet kommunikerer nødvendig information til brugeren, uanset udefrakommende faktorer eller evner hos brugeren. Derfor må der bruges forskellige måder at præsentere information på.**
5. **Skal minimere skader: Designet må være skabt, så der ikke er fare for at mulige skader vil ske.**
6. **Skal kunne bruges uanset fysisk evne: Designet kan bruges effektivt og komfortabelt, uanset om brugeren kun har et minimum af kræfter.**
7. **Størrelsen må være tilpas efter den ønskede brug: Uanset brugerens størrelse, eller de hjælpemidler og mobilitet vedkommende har, må designet kunne bruges.**



Figur 3-4 Alle kan få glæde af et miljø med større tilgængelighed - en funktionsnedsættelse behøver ikke være en kronisk skade, men kan også være en barnevogn (Rogaland Fylkeskommune, 2007).

Ved opfyldelse af de nævnte principper, menes den ønskede uafhængighed at kunne opnås for flere mennesker. Her er der derfor ingen krav om en bestemt teknisk løsning, men forskellige



elementer der bør tages til overvejelse. Derfor fjerner den universelle ideologi sig fra kravspecifikationerne. Det er derfor ikke nok, at der er en løsning at tilbyde, hvis ikke den lever op til at skabe selvstændig og spontant færden for alle. Fordi der ikke har været taget højde for dette tidligere er mange barrierer opstået, som måske kunne være undgået. Dette uddybes i kapitel 4. Der skal være en løsning, og den skal være gældende for alle. Derfor må den ikke indeholde barrierer for nogen. Universelt design peger mod en ny tankegang i planlægningen og kan på den måde være nyttig i forhold til at skabe mere lige forhold for gangbesværede. I fremtidige løsninger skal hovedløsningen være rettet mod, at alle kan benytte den.

ULEMPERNE VED DET UNIVERSELLE DESIGN

Selvom det universelle design synes at gøre op med diskriminationen i handicaptilgængeligheden, så har tillægsløsningernes konkretisering også sine fordele, fordi de kan ses og måles. Det er vanskeligere med det universelle design. Det er derfor en ideologi, som i høj grad handler om et nyt syn på en problematik om lighed, men som ikke kommer med egentlig løsningsforslag. Det universelle design er svært at måle på, fordi der ikke findes det samme kvantitative aspekt som i handicaptilgængeligheden, hvilket kan gøre den svær at evaluere på og skabe en overbevisning omkring den effekt der kræves for at ideologien giver mening.

Det universelle designs principper er brede og ukonkrete at arbejde med. Hvorvidt det overhovedet er realistisk at kunne indføre denne nye ideologi, står derfor fortsat uvis. For at kunne skabe et design, der lever op til principperne, synes der at skulle være en viden om, hvad forskellige befolkningsgrupper kan klare, og hvad der er muligt for dem. Der ses også en problematik i udformning til den med det største behov. Dette fordi der findes mange typer af funktionsnedsættelser, og det synes problematisk at vurdere behovene fra disse i forhold til "største behov" og i det hele taget lave en løsning for alle. Som det uddybes i kapitel 4, er netop denne uvidenhed ofte et problem i tilgængelighedssammenhænge. Det må desuden antages, at der er en økonomisk bremse i forhold til indførelsen af en sådan indsats, fordi det er hovedløsningerne der skal omdannes. Dette vendes der tilbage til senere i projektet

Det må ses som utopi, at udarbejde en løsning der kan sikre alle en større selvstændig tilgængelighed. Et eksempel på hvad der menes er; at en indgang med et trin kræver hjælp for en person i kørestol – en indgang i niveau giver kørestolen mulighed for at køre direkte ind. Men begrebet synes sammenligneligt med ønsket om et bæredygtigt samfund, som også er et blevet et mål i mange sammenhænge (se kapitel 2), men som vi ikke har nogle klare metoder eller indikatorer for at opnå. Selvom det ikke til fulde kan opnås, er det dog en anden måde at ansætte funktionsnedsatte på og muligheden for at løfte niveauet, så adgangen forbedres.

3.2.3 OPSUMMERING: LIGHED I PROJEKTET

Ud fra det ovenstående synes der at være et større element af lighed i at udarbejde tilgængelighed ud fra de universelle principper i henhold til FN konventionen. Denne tankegang er mere inkluderende for alle befolkningsgrupper, fordi løsninger ikke indsætte enkeltvis efter målgrupper, men skal kunne favne hele befolkningen. Det synes ikke muligt at indsætte en teknisk tillægsløsning for hver gruppe af funktionsnedsatte når definitionen udvides, som i det universelle design (se figur 3-2). Det sætter større krav til løsninger og skaber en kompleksitet der ikke kan løses med kvantitative vurderinger, som ikke gør det muligt at måle den reelle effekt, men kun give dele af vurderingen. Ideelt set skal alle barrierer fjernes, men hvor tekniske løsninger hidtil



har haft hovedfokus, igangsætter det universelle design en mere kreativ løsningsproces. Der peges på, at ligheden først er opnået, når den gangbesværede kan bevæge sig selvstændigt og spontant rundt i samfundet uden hjælp fra andre, og der derfor må fokuseres på at skabe universelle løsninger, som alle i samfundet kan benytte sig af.

Lighed i projektet forstås på baggrund af det foregående, som den tilstand der opnås, når alle i videst muligt omfang kan komme frem til en aktivitet ved egen hjælp, spontant og uden en opfattelse af diskriminering. Det betyder dermed også, at det ikke er nok at skabe løsninger rettet direkte mod "handicappede" illustreret i figur 3-2 som den inderste cirkel, men der med inspiration fra det universelle design, også må skabes opmærksomhed omkring den gråzone af borgere, som kan klare sig selv, hvis de fik muligheden. Der skal derfor sættes stop for at inddele samfundet i grupperinger og derefter tildele dem en særindgang ud fra denne inddeling. Der vil være en mindre del af borgere fra den inderste cirkel, som altid vil have behov for hjælp og ekstra kompensation, men ud fra ideologien i det universelle design, så vil mange kunne opleve en større lighed og bedre livskvalitet, hvis der tages højde for både individ og samfund (WHO, 2011). Derfor bruger det universelle design ideologien som inspiration til bedre løsninger i fremtiden.

Begrebsliggørelsen her i kapitlet har foruden de syv grundlæggende principper ikke indikeret, hvordan det universelle design og lighedsskabelsen implementeres, og det vil derfor blive taget op i det efterfølgende kapitel. Her vil der også være større fokus på transportområdet frem for den meget generelle beskrivelse af begreberne. Det vigtige fra dette kapitel er derfor en viden om, at der findes to tilgange til planmæssige løsninger. Et der sigter direkte mod specifikke funktionsnedsatte grupper, men som har fordele i sin kvantitet, det konkrete og det målbare, men som også har tendens til at miste nogle borger grupper og virke diskriminerende. Og den universelle tilgang, hvor løsninger skal ramme bredere med fordel i den mindre diskrimination og gavn for flere personer, men som også synes økonomiske vanskeligt af gennemføre, og ikke har den konkrete målbare del.



4 RELATEREDE STUDIER

4.1 INTRODUKTION TIL KAPITEL

Formålet med dette kapitel er at opnå en teoretisk viden om projektets problemstilling. Der er taget udgangspunkt i en række relaterede studier, hvorfra den viden andre har opnået omkring problematikken er sammenholdt. Det er sket ud fra en systematisk gennemgang, hvilket uddybes i næste afsnit.

Relaterede studier på området skal hjælpe med til at tydeliggøre hvad årsagerne er til, at uligheden er opstået på transportområdet, det bygger derfor videre på den begrebsramme der blev opsat i foregående kapitel. På flere af de områder synes det universelle design at have en fordel over for handicaptilgængelighedens tillægsløsninger, men det kan også ses, at ideologien, som forventet, ikke er konkret nok på alle områder. Det foregående kapitel byggede i overvejende grad på studier fra SBI, og det findes derfor nødvendigt at inddrage denne vinkel med større relation til transportområdet, også for at skabe en større forståelse af begreberne og deres effekt.

Målet er derfor at finde frem til, hvad det er, der bremser de gangbesværede i deres færden, og hvordan andre lægger op til løsninger på dette. Herudfra bygges projektets teoretiske ramme i sammenhold med det forrige kapitel om forståelsen for, hvordan ligheden forbedres i fremtiden. Fordi kapitlet bygger på en sammenkobling af eksisterende studier, er det også valgt at opsætte de barrierer, der fremkommer i disse studier fra statistiske metoder. Ved at finde frem til hvilke barrierer, der er med til at bremse de gangbesværedes brug af den kollektive transport, kan der desuden tages højde for disse i løbet af projektet, når forhold skal analyseres. Ved at sammenholde flere studier giver det en retningsvisning for, hvor barriererne oftest vil optræde. Ud fra denne viden ønskes det at vurdere løsningsforslag, der kan afhjælpe de problemer, der er til stede i Danmark. Derfor sættes der også fokus omkring, hvilke indsatsområder studierne finder særligt afgørende for fremtidige forbedringer.

4.1.1 LITTERATUR SØGNING

Kapitlet her finder, ud fra en sammenkobling af en lang række tidligere studier på området, og danner indsigt i hvordan andre har arbejdet med lighed i planlægningssammenhænge, særligt på transportområdet. Denne metode er valgt som den teoretiske baggrund ud fra en oplevelse af, at problemstillingen ikke har fået den store opmærksomhed i planmæssige sammenhænge, og derfor heller ikke indgår i planteorien (Imrie, 2000). Udvælgelsen af artikler kan ses i skemaet herunder, og er inspireret af metanalyse metoden for litteraturstudier, hvor bestemte kriterier opsættes for til og fravalg, samt hvilke kilder der inddrages (Littell, 2008). En yderligere uddybning af metoden findes i kapitel 5. Det er særligt undersøgelser fra England, Irland, USA, Norge og Holland, der har indgået, og dette skyldes, at langt de fleste studier på området kommer fra disse lande (Alsnih & Hensher, 2003).



Litteratursøgning		
Inkluderer	Ekskluderer	Litteratursøgning
Fagområde Ingeniørvidenskab Naturvidenskab Samfundsfaglige Sociologisk Kulturgeografiske Planlægning Arkitekt	Artikler på andre sprog end engelsk og skandinavisk Ikke valide og upålidelige kilder. Artikler med uklart metodevalg. Fysiologiske og medicinske Før 1990.	Søgeord Handicap Disability Barrier Universal design Wheelchair Public transport Accessibility Exclusion Disabled Transport chain Universal design
Litteratur typer Metaanalyser Spørgeskema undersøgelser Original artikler Myndighedsrapporter Tekniske specifikationer Fagspecifikke rapporter Oversigtsartikler		Databaser Google Scholar Iconda CSA SAGE Journals Scopus Springerlink Taylor and Francis Transport
Nøgleområder Tilgængelighed Eksklusion Minoritetsgrupper i planlægning Kollektiv transport Handicap/funktionsnedsættelse Transportplanlægning		Handsøgning Referencelister i artikler Kontakt til organisationer Henvisninger i artikler Søgeord og begreber fra artikler Originale kilder Bibliotek

Tabel 2 Skemaet viser, hvordan artiklerne er fremfundet ud fra en systematisk vurdering.

4.2 ÅRSAGER TIL MANGLENDE LIGHED I TRANSPORTSAMMENHÆNG

En lang række af studier blev fremfundet ud fra denne søgning og en hurtig vurdering kunne sortere en del fra igen. De resterende blev gennemlæst, og en kortlægning af de mønstre, der kunne findes, blev opsat omkring mobilitet og gangbesværede. Det handler særligt om den måde, tillægsløsninger skaber problemer i sammenbinding af transportsystemet, og derfor synes særligt problematiske her, men også hvordan barrierer ikke kun opstår fysisk, som de foregående kapitler allerede har været inde på. Også andre årsager til manglende tilgængelighed blev fremfundet og dem der får størst opmærksomhed listes op herunder.

4.2.1 BARRIERER OPSTÅR I HELE REJSEKÆDEN

Med udgangspunkt i forståelsen at, at funktionsnedsættelse er et møde mellem individets formåen og miljø (se afsnit 3.2.2.), så er viden om spredningen af barrierer i miljøet væsentlig for en forståelse om den samlede tilgængelighed. En rejse består af flere forskellige trin, sat sammen i en rejsekæde (Transport for London (a), 2012; Scottish Executive Social Research, 2006; Lavery, Davey, Woodside, & Ewart, 1996). Er der en barriere i blot et af disse led, så vil det ofte bremse



hele rejsen. Problematikken med tillægsløsninger kommer ind her, når små dele skal bindes sammen til en helhed, hvor mange kombinationer spiller sammen. Der startes derfor med at sætte fokus på de helt konkrete barrierer, som er med til at bremse vejen for de gangbesværede, hvor det vil ses, at mange forhindringer kan opstå.

Uden omtanke for sammenhængen risikeres det ikke kun, at rejsen bremses fordi tillægsløsningen ikke omfavner alle, men også at der skabes nye barrierer. Dette ses blandt andet, når der skal udformes en løsning for blinde, som så kommer i vejen for de gangbesværede. Eller omvendt når der fjernes kanter og forhøjninger for de gangbesværede, så mister de blinde deres førerlinjer og kan dermed ikke finde vej (Transport for London (a), 2012; International Association



Figur 4-1 Et hus i Skotland hvor der ikke var adgang for kørestol. Det klarede kommunen via denne 60 m lange rampe. Familien er langt fra tilfredse, selvom rampen giver adgang så føler de sig udstillede (The Guardian, 2014).

of public transport, 2004). Dette er en vigtig betragtning, selvom dette projekt fokuserer på de gangbesværede, fordi det handler om at skabe en forståelse for de mennesker der skal bruge det fysiske miljø. Det er derfor det er vigtigt at skabe en forståelse bag det problem, der ønskes løst, så der ikke skabes barrierer, men i stedet for fjernes nogle (Hine & Mitchell, 2001). Sådanne problemer tager kvantiteten ikke hånd om.

Skemaet der ses herunder (tabel 3) viser, hvordan barrierer i rejsekæ-

den er spredt imellem mange forskellige led. Barrierer, som foruden de fundne i kapitel 2, er samlet fra de forskellige studier. De barrierer, der fokuseres på i dette projekt, er de rejserelaterede barrierer, der refererer til det fysiske miljø, geografiske afstande og selve rejseplanlægningen (information, frekvens m.m.). Dette vælges ud fra, hvor det er planlægningsmæssigt at gøre en indsats, men også fordi det er denne del af rejsen, som de gangbesværede ofte selv bemærker at have problemer med (Barnett, 2002; Priestley, Waddington, & Bassozi, 2010).

I tabellen er det valgt, at dele de forskellige barrierer op i forhold til, hvilke dele af rejsekæden de tilhører. De mere gennemgående problematikker, som ikke kan placeres i en specifik boks – står i kolonnen "øvrige". Hvad der kan ses i denne tabel er, at barrierer for gangbesværede ikke samler sig i et felt, men fordeles ud over alle dele af rejsekæden. Fordeling af barrierer lægger op til, at der må skabes nogle overordnede ændringer i systemet, da der ellers skal sættes ind på mange enkeltstående områder. Hermed bakkes der op om brugen af de mere frie og universelle principper.



Bygninger	Gade og fortov	Transportmidler	Øvrige problematikker – geografisk/information
Tunge døre som kan være svære at åbne i kørestol, på krykker osv.	Belægning - Ujævn - Dårlig vedligeholdelse - Forkerte materialer	Bus - Høje trin - Ingen plads til kørestol - Manglende ramper - Mellemrum til køretøj fra kant - Interiør - Chauffør må ikke slå rampe ned - Manglende siddepladser - Medtager ikke elscoter - Manuelle ramper svære at håndterer	Distancer på over 50 – 100 m (den afstand der kan tilbagelægges på 5 min)
Smalle lifter/elevators kan gøre indgangen umulig for en kørestol	Skilte m.m. der stilles i vejen	Tog/undergrund - Manglende fysisk tilgængelighed til station - Interiør - Perronens udformning - Ingen information om adgangsforhold - Mellemrum ved platform - Ingen elevator - Trapper - Trin – til tider meget høje trin - Skal bestilles 48 timer inden afgang – kræver ledsagerkort	Manglende frekvens – mange kan kun stå 5 min og ingen siddepladser
Døre åbnes ud og ikke ind i sammenpil med rampe eller manglende plads	Snævre passager	Dial-a-ride/flexlinjer: - Svære at bestille - Skal bestilles forud - Manglende frihed - Svært at komme ind i - Ingen selvstændighed - Kun 104 ture pr år	Upålidelig og derved mere ventetid
Trin og trapper	Ingen/stejle ramper	Metro - Trapper - Lange gange - Kører kun i bestemte dele af byen - Interiør - Skal forbindes med anden transport	Manglende siddepladser i busskure og på gangruter, hvilket giver kortere radius at bevæge sig i



Stejl ramper	Kantsten	Sporvogne/letbaner: - Trin - Interiør - Skinnebåret – kører kun i nogle bydele	Nærhed til stoppesteder, hvilket giver lange gåafstande
		Taxa/special kørsel: - Dyre priser - Kræver bestilling - Ikke altid indrettet til kørestole	Manglende information og dårlig skiltning kan gøre det svært at finde en uden barrierer

Tabel 3 Barrierer i forbindelse med kollektiv transport, der skaber handicap (Alsnih & Hensher, 2003; Barlow, 2013; Barnes, Mercer, & Shakespeare, 1999; Barnett, 2002; Barrett, Heycock, Hick, & Judge, 2003; Bjerkan, 2010; Bromley, Matthews, & Thomas, 2007; Cases, 2007; Church, Frost, & Sullivan, 2000; Det kongelige sosialdepartement, 2001; Deltacentret, 2013; French & Swain, 1997; Gant, 2002; Goodwing & G., 2009; Hine & Mitchell, 2001; Imrie, 2000; Lavery, Davey, Woodside, & Ewart, 1996; Liljenbøl & Pedersen, 2010; Manley, 1996; Meyers, Anderson, Miller, & Shipp, 2002; Nicolé & Seeland, 2006; Nitivattananon & Prasertsupakij, 2012; Norges Handicapforbund, 2001; Paez, Mercado, Farber, Morency, & Roorda, 2010; Paquette, Bellavance, Cordeau, & Laporte, 2011; Ruter AS, 2010; Schmöcker, Quddus, Noland, & Bell, 2008; Transport of London, 2012; Scottish Executive Social Research, 2006; Soorenian, 2013; Taylor & Jozefowicz, 2012; Titheridge, Achuthan, & Mackett, 2009; Transport for London (b), 2012; Varma, Hätönen, & Avo, 2010)

Studier på området påpeger på baggrund af denne spredning vigtigheden af, at der bør tænkes i sammenhænge i den kollektive transport, og at barriererne ikke kan fjernes ved enkeltstående



Figur 4-2 Eksempel på en barrierer i det fysiske miljø. Her er det cykler der blokerer vejen så fortovet ikke kan passeres. En kørestol kan ikke køre ned af kanten og ud på vejen og kommer derfor ikke frem til stoppestedet.

tillægs løsninger (Hine & Mitchell, 2001; Lavery, Davey, Woodside, & Ewart, 1996). I stedet findes det nødvendigt at tænke de lokale forhold og behov ind, samt målgruppens muligheder. Det er ikke nok kun at ændre køretøjet, som det ofte ses, fordi der er så mange flere faktorer der spiller ind i hele rejsekæden. Så hvis busserne skal være tilgængelige, i nye løsninger, ellers forsvinder effekten (se eksempel i afsnit 4.2.4) (Hine & Mitchell, 2001; Lavery, Davey, Woodside, & Ewart, 1996; Barrett, Heycock, Hick, & Judge, 2003). Det handler om at vejen hen til bussen også må være tilgængelig, ellers bliver den gangbesværede bremset her, som det også kan ses ud fra tabel 3.

Flere afdelinger skal derfor ofte spille sammen, hvis der skal skabes mere effektfulde løsninger (Høgskolen i Bergen, 2010). Her peges der på, at en bedre strategisk indsats, og mere målrettet effekt med fokus på forståelse vil kunne have effekt (Mackett R., 2008; Imrie, 2000). Elementer som lovgivning og krav sættes som vigtige virkemidler for at kunne ændre på disse forhold (ibid).

4.2.2 PSYKISKE BARRIERER BREMSER OGSÅ VEJEN

Barriererne i tabel 3 skaber ikke kun en fysisk påvirkning, men sender også et psykisk signal til de gangbesværede - mener nogle forskere. Hvor det bebyggede miljø skaber et udtryk om ikke at være ønsket (Kitchin, 1998).



Gennem tiden har samfundets opbygning efter normalen skabt en række "no-go" områder for gangbesværede. Disse områder er kendetegnet ved barrierer, som kræver en stor kompensation at overkomme for de, der har en funktionsnedsættelse (Kitchin, 1998; Manley, 1996). Det kunne f.eks. være de barrierer, som blev nævnt i tabel 3 eller som illustreret på figur 4-3 en bagindgang for kørestole.

Et eksempel på, hvordan et miljø kan sende uvelkomment signal, er Berlin muren, som gav en klar meddelelse om, hvilken side folk skulle holde sig på, men det kan også være toldmure eller grænseovergange. Det fysiske miljø indeholder her et kulturelt element, der sender en meddelelse til de personer, der kommer på et sted. Kitchin (1998) beskriver det også med den følelse som mennesker får, hvis de gør noget de ved de ikke må. Det kan være barnet, der gemmer sig i sine forældres soveværelse, hvor det egentlig ikke må være. Denne følelse sætter han lig med den de gangbesværede får, når de gang på gang oplever rum og design, der er skabt på en måde, der er utilgængeligt for dem (Kitchin, 1998; Manley, 1996).

Derfor kan de ende med at opgive at komme ud og en barrierer for rejsen er derfor opsat inden den startes. I stedet for at indrette samfundet til alle, fremstår det fysiske miljø i stedet, som om alle helst skal fungere på samme måde (Kitchin, 1998; Imrie, 2000). Herudover så skaber det også den problematik, at mange gangbesværede mister den spontanitet og uafhængighed, som andre mennesker har. Dermed bliver der skabt et signal, som holder de gangbesværede på deres sted, og giver dem et indtryk af, at de er kommet til et område, hvor de ikke hører til.



Figur 4-3 Den gangbesværede må finde en anden rute ind i bygningen, oftest igennem køkkenet eller lignende (Rogaland Fylkeskommune, 2007).

4.2.3 LEGITIMT OG ACCEPETERET HANDLING AT DISKRIMINERE

Ofte er den ubevidste eksklusion af de gangbesværede foregået så længe, at den er blevet legitim (Barrett, Heycock, Hick, & Judge, 2003). De tiltag, der indsættes, lever ikke op til visionen om lige adgang, men er alligevel forblevet normen, fordi vanens magt holder fast i dem (Barrett, Heycock, Hick, & Judge, 2003; Oliver, 2002; Imrie, 2000). Derved udvikles ligeværdigheden i det fysiske miljø ikke, og de gangbesværede vil dermed fortsat være afhængige af andres hjælp (Manley, 1996). Prioritering af at få indsat løsninger, der har en effekt, leder tilbage til afsnit 3.2.1. Så længe der bibeholdes en tankegang om, at tilgængeligheden er skabt, blot der er adgang på en eller anden måde, så må det forventes at prioriteringen fra samfundet er lav, og der kun



sker en minimums-indsats (Manley, 1996; Oliver, 2002). Planlæggere og samfundet kommer ikke til at vedholde sig sit ansvar, før det accepteres, at der er en problematik, og at også gangbesværede er individer, der ikke kan benytte samme tillægsløsning. Det bakker igen op om den universelle tankegang. Normen har betydet, at planlæggerne har udformet byens rum og den kollektive transport i majoriteternes retninger og med andre værdier og behov for øjet, end hvad tilgodeser gangbesværede (Imrie, 2000). Myndigheder og planlæggere er derfor nødt til at acceptere, at lige adgang er en menneskeret for alle og en afgørende faktor for at skabe mobilitet.

Planlæggerne har derfor ikke forståelse for, hvad der skal gøres for at skabe den nødvendige fremkommelighed, eller at bare små ting kan skabe en stor barriere (Waara, 2001; Kitchin, 1998). Det er denne uopmærksomhed på de gangbesværedes behov, der derfor gør byens rum og den kollektive transport utilgængelig (Imrie, 2000; Barrett, Heycock, Hick, & Judge, 2003). En af grundene er, at teorierne, der omhandler bydesign, ikke medtager problematikken, og det er derfor ikke noget planlæggerne bliver trænet op i, hvilket udarter sig i en manglende viden på dette område (Imrie, 2000). De gangbesværede må være de bedste eksperter indenfor, hvad der findes anvendeligt for dem, men de inddrages ikke, når løsninger vurderes kvantitativt. Derfor har de gangbesværede fortsat svært ved at komme med i beslutningsprocessen, selvom der er et overordnet ændret syn på samfundets rolle i forhold til de gangbesværede (Barrett, Heycock, Hick, & Judge, 2003).

Bromley et. Al, 2007 bruger benævnelsen "arkitektonisk handicap" om den måde dårligt design kan være med til at gøre livet værre for en gruppe mennesker (Bromley, Matthews, & Thomas, 2007). Æstetik får højere værdi end adgang, og der skabes et rum, der er med til at bremse de gangbesværede i at leve deres liv fuldt ud. Ofte står barriererne klart frem i designet, når de først er der, som trin, højde, manglende ramper, men de kan være skabt både implicit, eksplicit eller som en uigennemtænkt handling (Kitchin, 1998). Og disse utilgængelige miljøer bliver gang på gang reproduceret som det normale, fordi størstedelen af befolkningen ikke er klar over denne eksklusion af de funktionsnedsatte (Kitchin, 1998; Manley, 1996).

Noget af forklaringen på hvorfor barrierer overhovedet opstår, menes at være i den frygt der er for det "anderledes" fordi mennesket har instinkt for at beskytte sig imod "de andre" og søge mod dem, der ligner dem selv. Igennem kulturen kategoriseres "de andre" som fremmede (Kitchin, 1998; Imrie, 2000). De dominante grupper vil ideologisk være dem, som skaber den kultur og de praktiser, der kategoriserer normen i samfundet. Herudover spiller den sociale handicapmodel, som præsenteret i afsnit 3.2.1. ind, hvor løsningerne opsættes i troen om, at det er måden at afhjælpe handicappet på. Eksklusionen af de funktionsnedsatte må sandsynligvis ses som et mix mellem flere teorier, men hvor de sociale konstruktioner spiller ind (Kitchin, 1998; Imrie, 2000).

Det benævnes, at lovgivningsmæssige tiltag og krav omkring at tilgængelighed skal indarbejdes i bysammenhænge, vil kunne fungere som effektive virkemidler på dette område (Imrie, 2000). Dette gerne i sammenspil med en mere inddragende proces. Der er dog et økonomisk aspekt i form af, at mange anlæg er lavet inden, der blev sat fokus og krav omkring tiltag for bedre adgangsforhold (Samferdselsdepartementet, 2013; Paquette, Bellavance, Cordeau, & Laporte, 2011; Goodwing & G., 2009). Det står klart at en omdannelse kræver store ressourcer,



men derfor er det også endnu vigtigere, at det fremtidige fysiske miljø udformes mere hensigtsmæssigt. I forhold til det økonomiske aspekt ses det som væsentligt at få implementeret de rette løsninger, som vil have en reel effekt på gangbesværedes mobilitet. Når der bruges penge på, at skabe tiltag, så må det uanset hvornår i processen være et ønske, at der faktisk skabes en forskel.

4.2.4 VURDERER IKKE EFFEKTEN AF DE TILTAG DER INDSÆTTES

En gennemgående konklusion i de fleste studier er, at immobilitet ofte skabes, fordi der ikke er omtanke for effekt, når der indsættes løsninger for gangbesværede, som påpeget omkring handicaptilgængeligheden. Nogle løsninger fungerer alligevel, mens en del andre aldrig får den ønskværdige effekt (Transport for London (b), 2012). I stedet antages det blot at ske, når de tekniske tillægsløsninger indsættes (Preston & Rajé, 2007; Bocarejo & Oviedo, 2012).

Der er derfor i beslutningstagningen ikke sammenhæng mellem vision og virkelighed, når det gælder tilgængelighed (Bromley, Matthews, & Thomas, 2007; Barrett, Heycock, Hick, & Judge, 2003). Hvor der opsættes en vision omkring fuld tilgængelighed og lighed, men denne følges ikke op af målsætninger eller egentlige praktiske tiltag. I stedet falder landene tilbage til en gennemgående tendens, hvor de samme løsninger kommer til at gå igen i alle byer. Dette menes at være, fordi der fokuseres mere på genkendelighed, målbarhed og standarder end effekt (Imrie, 2000).

Tekniske løsninger kan nemt videreføres fra et sted til et andet, og dette er et problem, fordi de ikke altid har en effekt, blot fordi de er til stede. Det kan skabe en direkte modsatrettet effekt at opsætte krav om brug af specifikke tekniske løsninger, fordi fokus bliver lagt på at opfylde dette krav frem for at starte en mere kreativ proces (Centre for Disability Studies, 2006; Victoria Transport Policy institute, 2003; Samferdselsdepartementet, 2013). De tekniske specifikationer, som opsættes til guidning, er ofte ikke udarbejdet i samarbejde med gangbesværede eller testet i forhold til deres effekt i den konkrete situation og der søges ikke efter bedre alternativer (Priestley, Waddington, & Bassozi, 2010).

Et eksempel på, når dette sker, er den indsættelse af busser med lave gulve mange lande har brugt frem for mere varierede tiltag (se figur 4-4) (Lavery, Davey, Woodside, & Ewart, 1996). Busserne ses for mange som en god løsning fordi de mindsker niveauforskelle pga. fraværet af trapper ved de fleste indgange, men de må samtidig ses som "en urealistisk optimisme" til at skabe tilgængelighed ifølge (Lavery, Davey, Woodside, & Ewart, 1996). Dette fordi busserne ikke kan reducere alle barrierer for de gangbesværede. Det vurderes ofte, at blot ved at indsætte busserne så er tilgængeligheden skabt, og det er blevet forståelsen af dem i mange byer. Dermed er der en forventning om, at busser med lave gulve kan skabe bedre mobilitet for alle (Lavery, Davey, Woodside, & Ewart, 1996). Men da selv små niveauforskelle kan bremse f.eks. en kørestol, så hjælper bussen ikke alle (se kapitel 7 for illustration af bustur). Problematikken øges så ved, at når pengene bliver brugt på en dyr løsning som busser, så stopper indsatsen her og kommer til at overskygge de andre barrierer, som også er til stede (Lavery, Davey, Woodside, & Ewart, 1996).

Fremfor at tænke alle ind er busserne derfor tilpasset gennemsnitsborgeren og må have påsat en tillægsløsning, for at gangbesværede kan benytte dem (Liljenbøl & Pedersen, 2010; Goodwing & G., 2009; Meyers, Anderson, Miller, & Shipp, 2002). En sådan rampe kræver dog, at



omgivelserne er tilpasset, så rampen kan benyttes. Og som det kunne ses i kapitel 2, så betyder en sådan tillægsløsning ofte, at den gangbesværede ikke kan rejse som andre.

Et andet eksempel er brugen af flexbusser, hvor der ingen bevis er for, hvor stor effekten er i forhold til at skabe lighed i samfundet, tværtimod påpeger de gangbesværede en manglende frihed, fordi de er afhængige af konstant planlægning (Lavery, Davey, Woodside, & Ewart, 1996). Som det kunne ses i kapitel 2, så er der i Danmark kun 104 ture pr. år med flexbus, hvilket sætter en begrænsning i brugen. Denne type busser indsættes i mange byer, fordi det antages at skabe en større frihed og bedre mobilitet for gangbesværede. Det kan dog diskuteres, om denne øgede mobilitet er til stede, da busserne ifølge flere ikke giver frihed, så de fravælges af de gangbesværede. Samtidig er de i stil med lavgulvsbusserne medvirkende til, at der ikke prioriteres en indsats på andre områder, for der er jo allerede skabt en løsning for de gangbesværede



Figur 4-4 Lavgulvsbusser indsættes for at skabe større tilgængelighed, men det er stadig ikke muligt at komme direkte ind i bussen med kørestol.

(Meyers, Anderson, Miller, & Shipp, 2002; Waara, 2001; Titheridge, Achuthan, & Mackett, 2009). Dette giver også et eksempel på diskrimination ved ikke at tilpasse hovedløsningen, de almindelige busser, til alle.

Effekten udebliver, fordi der ikke har været fokuseret på at finde ud af om løsningerne, der indsættes, faktisk er med til at øge tilgængeligheden (Paquette, Bellavance, Cordeau, & Laporte, 2011). Når der indsættes en tillægsløsning, skaber det en fare for, at løsninger ikke laves stedsspecifik, og konteksten samt helheden glemmes. Det universelle design har her større fokus på, at der laves løsninger, som er tilpasset en kontekst. Der skal findes

en indikator for hvornår den egentlige effekt er opnået (Reinsberger, 2011). Derfor ses en udfordring i at sammenkoble disse to elementer, så tjeklister ikke blot handler om at vurdere, om der er en rampe til stede, som det ses mange steder i dag (Transport for London, 2012; Imrie, 2000), men om der er indsat en løsning, der overholder et krav til fremkommelighed. Det handler om at kunne aflæse den kontekst der arbejdes i, for nogle steder er en rampe måske den rette løsning i forhold til situationen (Barrett, Heycock, Hick, & Judge, 2003).

Mange af de tillægsløsninger, der indsættes, kunne desuden være undgået, hvis der var blevet taget højde for forskelligheder i planlægningen, og skabt et større fokus omkring barrierer på et tidligere tidspunkt. En større sammenhæng mellem de gangbesværedes egentlige behov og de tiltag, der udføres, burde derfor sættes i gang (Barrett, Heycock, Hick, & Judge, 2003). En stor del af strategierne for kollektiv transport ligger ofte langt fra det behov, som de gangbesværede har. Ofte har de gangbesværede ikke et ønske om, at tilgængelighed skal ske igennem specielle enkeltstående løsninger, for det øger deres følelse af at føle sig anderledes (Nicolé & Seeland, 2006). Ifølge Nicolé & Seeland, 2006 vil nogle gangbesværede derfor ikke blive mere mobile af specielle løsninger, men det vil i nogle tilfælde nærmere få dem til at holde sig væk. I stedet ønsker mange gangbesværede at få lov til at være en del af det normale samfund uden speciel compensation. En manglende forståelse for hvad der skaber barrierer, er med til at bibeholde og skabe mange af de handicap de gangbesværede oplever (Imrie, 2000). Det kræver derfor et større fokus på inddragelse.



4.2.5 INDSATSOMRÅDER FOR FORBERINGER

Kapitlet er med til at vise, at der er forskellige årsager til, at ligheden og mobiliteten ofte ikke er til stede hos de gangbesværede. Der peges samtidig på indsatsområder til at løse de problematikker, der opstår af bestemte årsager, hvilket er opsamlet i skemaet herunder (Imrie, 2000; Manley, 1996; Bassozi, Priestley, & L., 2010; Barnes, Mercer, & Shakespeare, 1999; Bjerkan, 2010; Oliver, 2002; Kitchin, 1998). Der synes dog ikke at være enighed om, hvordan indsatsen skal formes i studierne, hvor nogle peger på en mere kreativ proces og andre en mere lukket, hvor krav og lovgivning indgår. Så hvordan dette forenes synes ikke tydeligt. Skemaet nedenfor opsamler de problematikker og indsatsområder, som har været påpeget i de anvendte studier. Dette for at skabe en bedre oversigt i forhold til den analytiske gennemgang senere i projektet, hvor den viden der er opnået ud fra andres erfaring kan bruges som baggrund for forståelsen af den danske proces.

Årsager	Problematik	Indsatsområder
Barrierer i hele rejsekæden	- Barrierer kan findes i alle led af rejsen, også psykisk - En barriere et sted kan bremse hele turen - Skaber nye barrierer når gamle fjernes - Binder ikke rejsekæden sammen	- Målsætninger for hele rejsen - Bedre inddragelse - Vurdering af effekten - Universelle løsninger
Kulturel opbygning af det fysiske miljø	- Majoriteter opbygger miljøet - Uvelkomment for minoriteter - Barriere står først klare når de er bygget - Skaber et "os" og "dem"	- Lovgivning - Inddragelse - Bedre vurdering - Målsætninger - Prioritering - Universelle løsninger
Legitim handling at diskriminere ud fra normer	- Vanens magt at skabe barrierer - Ubevidst handling - Accept af ulighed - Holdning har betydning for indsats - Normer styrende - Planlæggeren påvirket af samfundet - Manglende forståelse	- Krav - Lovgivning - Inddragelse - Økonomi - Målsætninger og strategier
Manglende vurdering af effekt	- Kvantitativ vurdering fanger ikke effekten i brugen - Vision bindes ikke sammen med implementering - Ingen opmærksomhed omkring lokale forhold - Bruger pengene på generelle løsninger - Skaber ikke tilgængelighed for alle - Glemmer behovene for alle	- Inddragelse - Målsætninger - Opsætning af indikatorer - Værktøjer til måling af effekt

Tabel 4 oversigt over afsnittets årsager, problematikker og virkemidler i forhold til at skabe lighed.



4.3 PROJEKTETS TEORETISKE RAMME

De relaterede studier og begrebsliggørelsen afslørede en række forhold omkring, hvordan ulighed er opstået, i forbindelse med mobilitet og hvorfor der ikke implementeres bedre løsninger. Der kan ses sammenhænge mellem kulturelle, politiske og individuelle faktorer, hvor både fysiske og psykiske elementer skaber utilgængelighed – men årsager og forklaring synes at stamme fra mange forskellige sider.

Så selvom det universelle design umiddelbart fremsættes som løsningen på lighed, synes det fortsat at være uklart, hvordan denne ideologi implementeres. Umiddelbart er det svært at være uenig i det universelle design og tankerne bag, når projektet arbejder mod lighedsskabelse, men samtidig synes der også at være en mangel i, at det praktiske i implementeringen ikke medtages. Det universelle handler om at ændre på vaner og normer omkring anskuelsen af gangbesværede og opdelingen i "dem" og "os", som det blev påpeget i afsnit 3.2.2, så alle kan bruge de samme løsninger. Samtidig peger FN på, at det universelle design ikke er muligt under alle omstændigheder FN (2006), hvilket opsætter en yderligere kompleksitet, for hvornår skal der så arbejdes universelt, og hvornår kan tillægsløsningen benyttes.

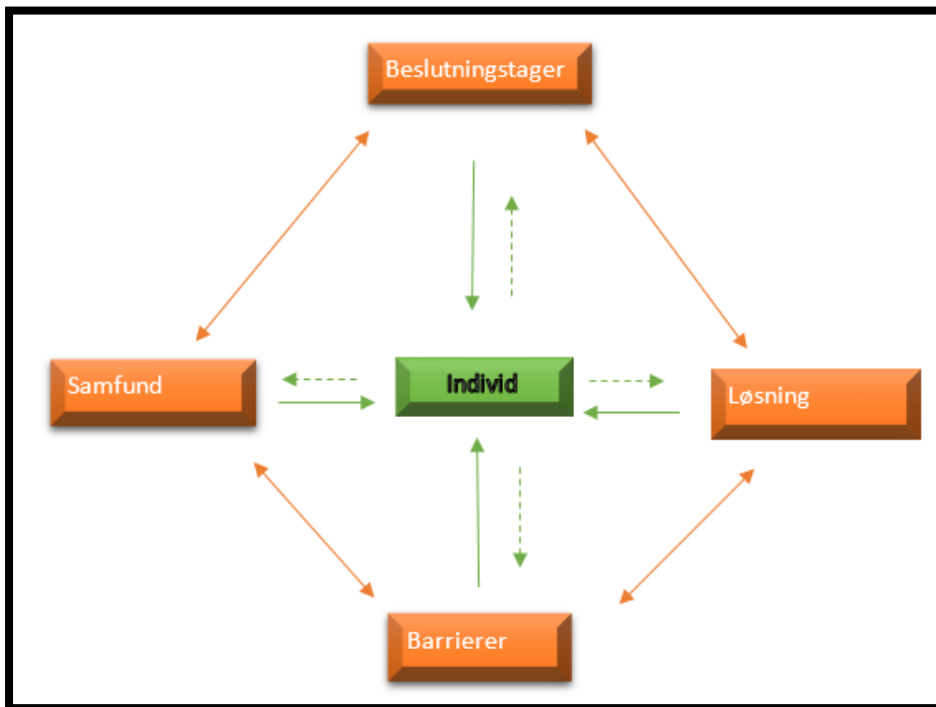
Der fremhæves i høj grad et behov for at tænke i effekt og ændre på vanerne, så en mere kreativ og holistisk løsningsform bryder frem, som også det universelle design fremhæver, fordi brugen af de tekniske løsninger skaber en falsk følelse af at have afhjulpet barriererne. En egentlig evaluering bliver ikke lavet, men det antages, at de tekniske løsninger, andre bruger, kan fungere alle steder.

Det er særligt følgende problemstillinger der fremhæves i kapitlet:

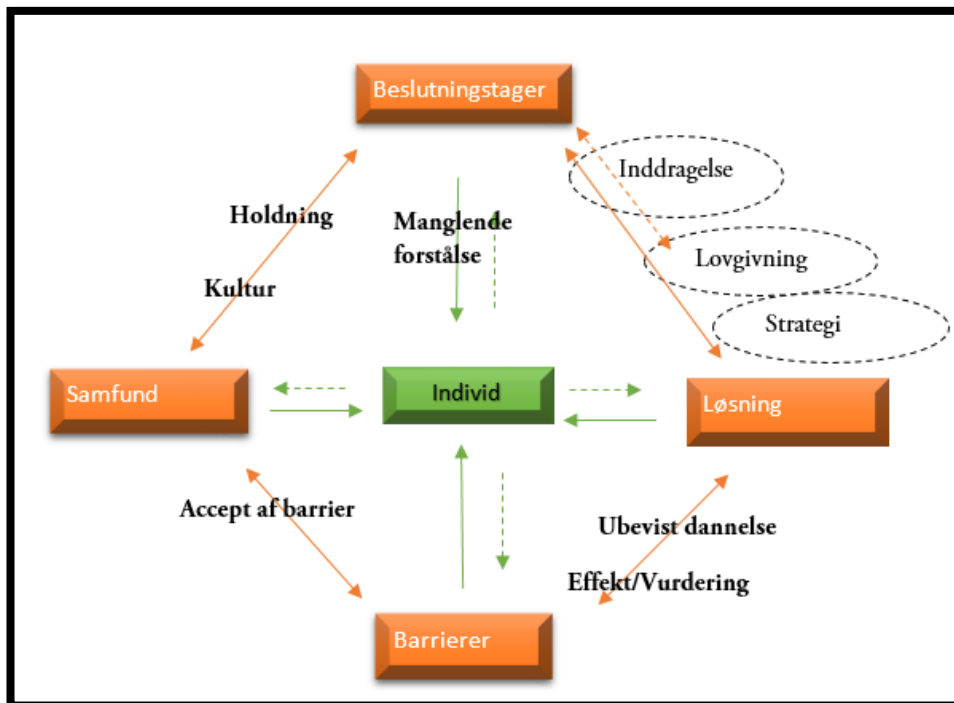
- Manglende fokus på hele rejsekæden
- Indarbejder ikke de lokale forhold
- Der sker ikke en vurdering af effekten
- Holdning og normer holder fast i vanerne
- Planlæggerne skaber ubevidste barrierer

Fra planlæggerens side kræver det i høj grad, at der fokuseres på problemet, og det bliver en del af planprocessen at tænke på andre befolkningsgrupper end normalen. Det er derfor et problem, hvis planlægningen for tilgængelighed bliver for ensartet og fragmenteret. Det sker, når der skabes mere fokus på enkeltstående løsninger end hele sammenhængen (Lavery, Davey, Woodside, & Ewart, 1996; Meyers, Anderson, Miller, & Shipp, 2002). Handicaptilgængeligheden fastholder dermed de gangbesværede i deres rolle som indehavere af et handicap og ikke som individer på lige fod med andre. Den universelle tankegang kan her bruges til at skabe fornyet opmærksomhed og prioritering omkring problematikken, fordi den menes at skabe en mere innovativ proces.

På baggrund af ovenstående teoretiske gennemgang er figur 4-5 opbygget, som en forklaring og forståelse af de sammenhænge der er fundet og som kan spille ind på valget af løsninger og dermed lighedsskabelsen. Holdninger og normer i forhold til, hvad der accepteres er her et



Figur 4-5 Teoretisk ramme for projektet der viser, hvordan individet påvirkes af forskellige faktorer som danner barrierer for dem. Det kan ses, hvordan beslutningstageren påvirkes af samfundets holdning, hvilket har indflydelse på de løsninger der opsættes. Det er valgt at lave pilene fra individet striplede, fordi det blev påpeget, at de gangbesværede sjældent tages med på råd, og har svært ved at skabe indflydelse.



Figur 4-6. Denne figur er en uddybelse af den forrige, hvor indsatsen og problematikker er indsat for at illustrere, hvor de opstår, men også hvordan indsatsen indvirker. Ud fra den holdning som beslutningstageren synes at have, vil der blive brugt forskellige metoder for at skabe løsninger, og afhængig af, hvor universelle de udformes, indvirker det på om barrieren fjernes for individet.

vigtigt element, og dermed hvordan handicapbegrebet anskues; Individuelt, socialt eller universelt. Holdningen om at skabe lige værdighed for individet, påvirkes fra forskellige sider blandt andet via samfundet der indvirker på holdning hos beslutningstagerne (se figur 4-5). I forhold til hvilken holdning beslutningstagerne har, så vil det få indflydelse på udarbejdelse af løsninger, og hvorvidt de kommer til at fjerne eller øge barriererne. Ender det ud med en universel løsning, så vil ligheden ifølge teorien blive større end med tilægsløsninger. De dobbelte pile er valgt, fordi de valgte der træffes et sted påvirker tilbage. Et eksempel er problematikken med, at en løsning kan skabe eller fjerne en barriere (se afsnit 4.2.3), men fundet af en barriere kræver samtidig en løsning, som betyder, at der skal træffes valg hos beslutningstageren.

Fordi inddragelse synes at have en betydning for løsningerne, er der



sat en stiplede linje fra individet og ud til de andre kasser (se afsnit 4.2.3). Denne symboliserer, at individet kan have indflydelse, og dette vil have betydning for løsninger m.m., men at det som nævnt ovenfor ofte ikke sker, hvilket betyder at samfundet og beslutningstagere ikke har forståelse for individets behov.

Forbindelsen mellem barriere og individ forklares ved, at barrieren naturligvis har indflydelse på individet, men at individets egen formåen også har betydning for om f.eks. et trappetrin overhovedet er en barriere (se evt. Gap modellen på figur 3-3). På samme måde har samfundet betydning for individet, og den måde samfundet anser en gangbesværet på, men der går igen også en påvirkning den anden vej. Her har minoritetsgruppen så sværere ved at skabe indflydelse (stiplede linje).

Indsatsområderne fra forrige afsnit er opsat i de cirklede figur 4-6, denne figur er er derved mere detaljeret end figur 4-5. Foruden de indsatte eksempler i figuren kunne; Sanktioner, økonomisk hjælp, bedre strukturering og højere prioritering også være medtaget.

Analysen bruger antagelserne som figuren illustrere til at skabe forståelse omkring, hvordan det er muligt at indarbejde løsninger med større kvalitet i den danske planproces. Forstået ved at der skal sikres den uafhængighed, som kendetegner et mere lige miljø (se afsnit 3.2.3.). Analysen skal med andre ord klarlægge de konkrete årsager til den manglende tilgængelighed i Danmark, for at kunne øge ligheden fremadrettet.

Figuren skal desuden forstås sådan, at hvis et led i den er svagt, så vil det komme til at påvirke individets lighed på samme måde, som hvis der er en barriere et sted i rejsekæden. Manglende indsats på et område kan være medvirkende til at vise, om visionen blot fremsættes uden egentlig sammenhæng med virkeligheden. Dette synes vigtigt, fordi der ofte har været opstået et mellemrum imellem netop politiske visioner og de implementerede løsninger (se afsnit 4.2.3.), som også blev påpeget i projektets problemformulering.

4.3.1 OPSUMMERING

Hvad der tages med videre fra dette kapitel, er en viden om, at de gangbesværede ofte møder både fysiske og psykiske barrierer i forbindelse med det kollektive transport system, men at disse ikke kun bindes sammen med køretøjet. I stedet strækker de sig over hele rejsekæden, og kræver derfor en større sammenbinding af de forskellige led. Dette betyder, at der er behov for en strategisk indsats på tværs af afdelinger. Det kan også ses, hvordan det for mange er normen, at de gangbesværede lukkes ude af samfundet og det relaterer sig til det sociale handicap syn (se afsnit 3.2.1), hvor løsningerne derfor er tillægsløsninger specifikt rettet mod bestemte grupper i samfundet. Disse løsninger er svære at binde sammen, fordi de består af mange små dele og ikke evaluering.

Det universelle design synes her at have sin fordel, ved at være mere fokuseret omkring helheden og accepten af, at funktionsnedsatte er en del af det almindelige samfund. Det betyder dog også, at der skal opnås en større forståelse for de problematikker og de forhold blandt andet de gangbesværede lever under, og hvordan de som "eksperter" på området vil kunne bidrage gennem større inddragelse. På nuværende tidspunkt synes tilgængelighedsplanlægningen at være præget af mange antagelser fra planlæggernes side, og som det kan ses, har dette ikke fjernet barriererne. Implementeringen af visionen om lighed, synes derfor ud fra en



teoretisk vinkel at have sammenhæng med de holdninger og måden at anskue handicapbegrebet på, fordi det har betydning for indsatsen, og de løsninger der indsættes. Her handler det i høj grad om forståelsen af de gangbesværedes egentlige problemer og den kompleksitet, der er i at binde løsningerne sammen. Om de universelle løsninger reelt kan implementeres fuldt ud synes desuden fortsat uklart, da der ikke igennem de relaterede studier blev fundet nogen konkret beskrivelse eller benævnelse af, hvordan de udformes, ud over de allerede nævnte principper.

5 METODOLOGI

I det følgende kapitel præsenteres projektets analytiske ramme og metodiske fremgangsmåde. Både den overordnede metode og den empiriske indsamling vil fremgå af kapitlet. Der afsluttes med en refleksion over gyldigheden og pålideligheden af projektets metodiske fremgangsmåde og en oversigt over strukturen.

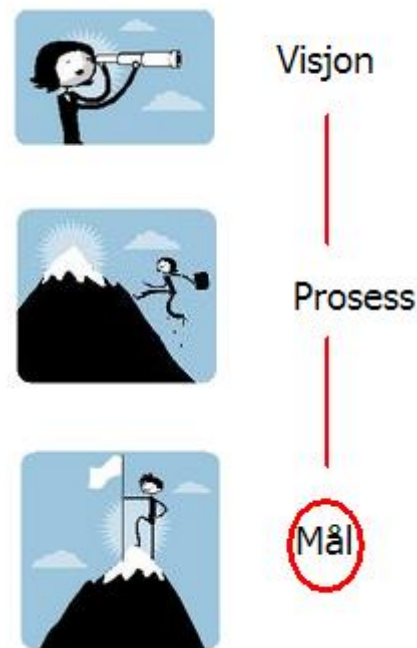
5.1 ANALYSERAMME

Det er valgt at trække projektets problemstilling frem igen for at klarlægge projektets analyseramme. Analysen kommer til at bygge på de elementer, som de relaterede studier fremsatte. Det handler om at skabe den dybere forståelse for den lokale danske kontekst, så ikke kun den teoretiske forståelse indgår.

HVORDAN KAN DEN POLITISKE VISION OM "LIGHED", SOM OPSTILLES I FN'S HANDICAPKONVENTION ØGES IGENNEM PLANLÆGNINGEN I DANMARK I RELATION TIL DEN KOLLEKTIVE TRANSPORT?

Projektet arbejder ud fra en løsningsorienteret tilgang, hvor der ønskes tiltag til forbedringer gennem en forståelse af nuværende forhold og en større implementering af løsninger, der rummer de gangbesværedes egentlige behov. Lighed er i projektet defineret som et begreb, hvor et miljø for uafhængig og selvstændig færdsel skal sikres, og det kan ikke måles igennem den ellers brugte kvantitative vurdering. Det er inspireret af FN's begreb om universelt design. De foregående afsnit har på den måde skabt den teoretiske og begrebsmæssige vinkel på denne problemstilling, hvor særligt det universelle design begreb og relaterede studier på området danner inspiration for vinklingen af analysen. Det universelle design markerer her en ændring i tankegangen mod en mindre opdeling af samfundet, så det ikke længere blot handler om at skaffe adgang, men at opbygge løsninger der kan benyttes selvstændigt af alle. Derved er det et opgør med minimumsløsningerne for tilgængeligheden, som har svært ved at favne forskellige behov der adskiller gangbesværede fra gennemsnitsborgeren.

Der er samtidig en bevidsthed fra FN's handicapkonvention (se afsnit 3.2.2) om, at tillægsløsninger kan være nødvendige i nogle tilfælde, og dermed med en erkendelse af at samfundet nok aldrig bliver helt universelt. Dette skaber en yderligere kompleksitet i, hvornår en tillægsløsning så er fungerende eller ej. Der synes også at være en problematik i det universelle designs åbne og frie formulering, som ikke i sig selv giver svar på, hvordan løsninger konkret opbygges for at opfylde de syv prioriteringer. Om dette er grunden til at Danmark på nuværende tidspunkt ikke har formået at skabe et mere inkluderende miljø synes uklart.

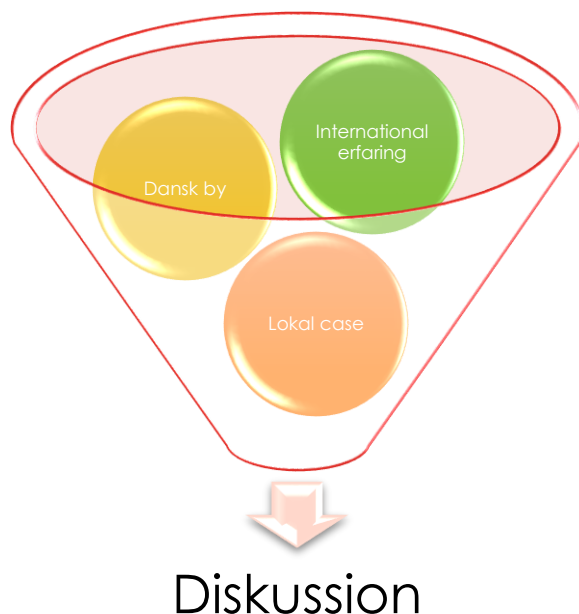


Figur 5-1 Projektets målsætning illustreret med inspiration fra det norske handicapforbund (Norges Handicapforbund, 2001).



Hvis tilgængeligheden skal forbedres findes det nødvendigt først at tydeliggøre den nuværende status for tilgængelighed i en dansk kontekst. Det giver mulighed for en større forståelse af årsagerne. Der startes dog fra en forholdsvis bred vinkel i analysen, hvor også international erfaring

inddrages, og herfra snævre projektet sig ned imod en lavere skala og større detaljeringsgrad (se figur 5-2).



Figur 5-2 Illustration af analysens tragtformede forløb

Første del af analysen bygger på den baggrund på en sammenligning af Danmark med andre lande med udgangspunkt i at vurderer landenes indsats på de områder der fremhæves i afsnit 4.3 i relation til figur 4-6. Ved denne systematiske gennemgang synes det muligt at afsløre, hvor Danmark kan øge indsatsen i fremtiden for at overkomme den nuværende ulighed. Der er allerede en viden om hvor årsager og barrierer typisk skal findes. Der er desuden i projektet en antagelse om, at tilgængeligheden i Danmark er dårligere end i andre lande (se kapitel 2). Derfor synes en sammenligning med internationale erfaringer at give et mere realistisk billede af, hvilke løsninger der er mulige at implementere på nuværende tidspunkt og hvad universelle løsninger konkret består af i transportsammenhæng. Andres erfaringer kan derfor også bruges som inspiration til ændringer. De relaterede studier er brugt som rettesnor i denne sammenligning, fordi der er fundet en række indsatsområder, som skulle kunne afhjælpe de problemer der er i forhold til at forbedre ligheden.

Det andet element i analysen er, for at søge dybere ned i forståelsen af processen, at have fokus mere direkte på den danske case, da nogle elementer ikke synes at kunne afsløres blot ved at sammenligne med internationale forhold. Blandt andet i forhold til, at der ofte er en manglende forståelse mellem planlægger og minoritetsgrupperne, men også for at kunne inddrage de gangbesværedes synspunkter og vinkler i projektets analyse. Uden denne kobling synes mange af de samme fejl, som tidligere er begået at ville ske igen. Derfor søges der på flere områder at komme frem til netop de gangbesværedes egne fornemmelser og forståelse af lighed og tilgængelighed. Det vil i denne del blive forsøgt at sætte sig ind i, hvordan det er at færdes som kørestolsbruger, fordi det forventes at give nye input til løsninger og forklaringer.

Det tredje element i analysen er, at der ud fra en viden om årsagerne til den manglende tilgængelighed og effekten af virkemidler andre steder, opbygges en løsningsmodel eller et værktøj der kan bruges i den fremtidige indsats. I den sammenhæng er der valgt at sætte fokus på et mindre caseområde, fordi det giver mulighed for større detalje grad. Det gør også, at en mere praktisk side af planfaget kan inddrages i projektet, så der ikke kun skabes fokus omkring



den teoretiske viden, men at denne kobles op på de erfaringer, som planlæggere har gjort sig igennem deres arbejde. Dermed synes der at kunne skabes en sammensætning af løsninger, som kan medvirke til den ønskede implementering i virkeligheden.

Ud fra de resultater der fremkommer her vil projektet tilføje et ekstra element i forhold til figur 5-1 og vurdere på, hvad der ledte til en effekt – eller hvorfor det ikke lykkedes at komme i mål i denne omgang. Denne del er opbygget som en diskussion af projektets resultater.

På den baggrund er følgende analysespørgsmål opsat:

1. **Hvad er årsagen til at der på nuværende tidspunkt ikke er lighed i den kollektive transport i Danmark?**
 - **Hvordan har andre landes indsats været på de nævnte områder i forhold til implementering af de universelle principper?**
 - **Hvordan har indsatsen været i en dansk case på de nævnte områder i forhold til andre lande og hvad har det betydet for tilgængeligheden?**
2. **Hvordan kan denne viden i samarbejde med planlæggere danne baggrund for opbygning af et konkret værktøj så ligheden øges?**
3. **Hvordan kan løsninger og viden i dette projekt bidrage til en øget lighed?**

5.2 PROJEKTETS METODE: KVANTITATIV KONTRA KVALITATIV

Det er valgt at bygge studiet op som et casestudie igennem brug af kvalitative metoder, som er med til at give den ønskede større forståelse af de bagvedliggende årsager til problematikken. Dette fordi de kvalitative metoder gør det muligt at gå i dybden med et emne og ikke kun fokusere på generelle forhold og statistiske beregninger (Bryman, Social Research Methods, 2004). Sådanne metoder betegnes i stedet som kvantitative, og har blandt andet været benyttet til at skabe sammenkoblinger i de relaterede studier. Dette vender jeg tilbage til i gennemgangen af litteraturstudiet (se afsnit 5.4.1.).

Mens den kvantitative metode kortlægger, **at** noget sker, så kan den kvalitative afdække **hvorfor** det sker. Den kvalitative metode synes bedre til at skabe forståelse for den menneskelige opfattelse af verden Maxwell (2009), og falder godt i overensstemmelse med projektets målsætning, som bygger på en ikke målbar problemstilling omkring et svært definerbart og komplekst begreb som lighed. Dette refererer ligeledes tilbage til handicaptilgængeligheden, som har været fokuseret mere omkring kvantiteten end kvaliteten (se afsnit 3.2.2.) Som det allerede er klarlagt her, så er tilgængelighed og adgangsforhold for gangbesværede ikke noget, der kan opgøres i tal og generaliseringer, men må suppleres med mere holistiske tilgange og andre værdier. Den teoretiske gennemgang har været nødvendig for at skabe et sådant kvalitativt studie, fordi det giver et indblik i, hvorvidt de fremfundne resultater var som forventet eller ej (Maxwell, 2009).

5.2.1 CASE METODEN

Et casestudie findes velegnet til at svare på projektets problemformulering. En af begrundelserne er, at den komplekse problemstilling, som ifølge Yin (2009) kan undersøges bedre med fokus på



et mindre område. Herved giver casestudiet mulighed for, at studere de kausale årsager bag problemstillingen.

Den konkrete kontekst gør det muligt at arbejde med de mennesker, der planlægges for. Projektet bliver på den måde mere virkelighedsnært. En nødvendighed for forståelsen af de gangbesværede samt deres problemer, men giver også mulighed for at inddrage planlæggere. Gennem en case skabes der et mere nuanceret billede af virkeligheden, hvor tages højde for, at mennesket ofte ikke vil følge den adfærd, der står skrevet i teorierne, og afvigelser derfor kan fremkomme (Flyvbjerg, 2006; Yin, 2009; Maxwell, 2009). De kausale årsager bag uligheden vil derfor træde frem igennem analysen, og mekanismer for bedre forståelse kan den vej udledes. Teorien kan derfor give en ide om, hvordan forholdene vil udspille sig, men det kan variere alt efter situationen.

Det kan sammenlignes med hundens teoretiske evne til at gå, men dette betyder ikke at hunden vil gå konstant. Det vil være en mekanisme, der forårsager dette, og denne er ikke nødvendigvis til stede altid. Det relevante er derfor ikke, at hunden kan gå – for det ved vi – det relevante er, hvad der fik den til at starte. I dette projekt vides det, at der er en ulighed til stede, og der er også en ide om, hvad der kan udløse den. Teorien giver altså et hint om i, hvilken retning vi skal kigge, og derfra kan den konkrete årsag findes.

Bent Flyvbjerg betegner casestudie som en konkret videnskab, hvor formålet er at opnå en detaljeret viden om et fænomen ud fra et mindre geografisk område (Flyvbjerg, 2006). Det er en empirisk forskningsmetode, der drager sine konklusioner på baggrund af den data, der indsamles i en konkret kontekst, og hvor resultater knytter sig til den enkelte case, som så kan sammenlignes med andre (Flyvbjerg, 2006). Bevisførelsen skabes via dokumentation af konkrete eksempler og ikke igennem sammenfaldene variabler på tværs af cases, som det ses i nogle andre undersøgelsesmetoder som ved survey eller eksperimentel undersøgelse (Flyvbjerg, 2006). Det har derfor ikke den store betydning for udfaldet af en case hvad der sker i en anden kontekst, men naturligvis betydning for, hvilken konklusion der kan drages. Analysens bevisbyrde skabes hovedsageligt igennem argumentation ud fra teorien og brugen af forskellige metoder og eksempler (Flyvbjerg, 2006). Dette kan uddybes med forklaringen fra (Yin, 2009), der beskriver casestudiet som en god metode til at evaluere og dokumentere en igangværende proces. Casen kan derved bruges til at skabe ny viden omkring en problemstilling, som ikke findes i litteraturen, og som et kvantitativt studie ville have svært ved at nå i dybden med (Yin, 2009).

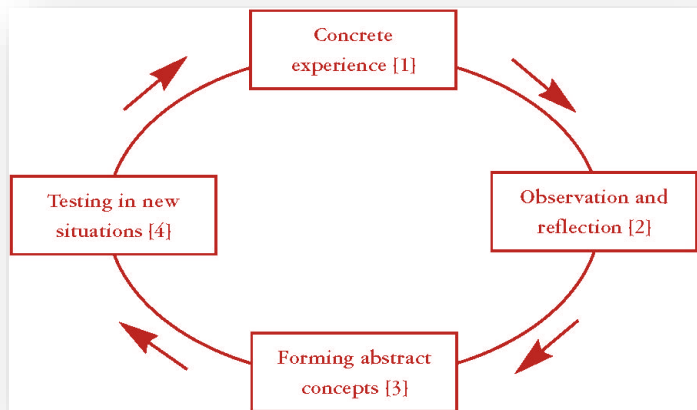
5.2.2 ERFARINGSBASERET CASE STUDIE

Der findes flere udgaver af casestudiet, men med udgangspunkt i en motivation om at skabe et projekt der fremkommer med egentlige løsninger omkring et fænomen, er "experiential case-study" af Straatemeier, Bertolini, Brömmelstroet, & Hoetjes 2010 valgt. Det erfaringsbaserede casestudie lægger i højere grad end andre case studier op til et samarbejde imellem praksis siden og den mere teoretiske side af projektet. Denne metode inddrager derved en mere innovativ og praktisk vinkel, end det ofte er set i planstudier.



"Understanding a problem is only halfway to solving it. The second step is to develop and test alternative solutions" (Straatemeier, Bertolini, Brömmelstroet, & Hoetjes, 2010).

Det erfaringsbaserede case studie åbner op for ønsket om at skabe reelle nye løsninger i en konkret kontekst, hvilket placerer metoden inden for et ingeniørvidenskabeligt undersøgelsesdesign. Hvor et "almindeligt" case studie i høj grad er baseret på traditioner fra samfundsvidenskaben og naturvidenskaben, så har ingeniørvidenskab et større fokus på at skabe løsninger og komme med nye forslag frem for "bare" at finde de bagvedliggende årsager til en hændelse.



Figur 5-3 Et eksempel på en læringscirkel der skal illustrere, hvordan en plan skabes som en cirkulær proces. Der tages inspiration i denne tankegang, fordi det giver en illustration af forholdet mellem teori og praksis (Straatemeier, Bertolini, Brömmelstroet, & Hoetjes, 2010).

Med den erfaringsbaserede metode ønskes det ikke blot at finde frem til, hvorfor hunden gæde (se afsnit 5.2.1), men at finde frem til hvordan vi så fremover får den udløsende mekaniske (måske en kat) fjernet, ud fra hvad også den praktiske del af faget finder anvendelig. Det kan være teorien siger, at der blot skal kastes vand på katten, for det er generelt vurderet som effektivt, men at det i praksis er prøvet, uden virkning. Så må der findes andre løsningsmuligheder. I en planlægningsmæssig kontekst vil løsningen dog sjældent være så simpel, mekanismen vil være svær at finde frem til og måske er praktikerens slet ikke opmærksom på problemet. Ligesom teorier og relaterede studier bruges til at opsamle andres teoretisk vidne om et emne, så kan det på samme måde være anvendeligt at benytte allerede opnået erfaring om en problematik fra dem, der arbejder med det til dagligt, og kender de lokale forhold.

Hvad Straatemeier, Bertolini, Brömmelstroet, & Hoetjes (2010) kalder for den erfaringsbaserede tilgang til planlægning, bygger derfor på at skabe nye tilgange til planlægningen og ikke bare forståelse. De argumenterer dermed for, at planlægningen skal gøres mere innovativ igennem en reproducerende læreproces, som på den måde gør, at der kan komme med egentlige løsninger. I stedet for et enkelt casestudie mener de derfor, at det ene casestudie skal være input til det næste, så der på den måde kan skabes større erfaringer og nye bedre løsninger, der ikke bare er det samme som tidligere (Straatemeier, Bertolini, Brömmelstroet, & Hoetjes, 2010). Ved at inddrage denne læringsproces forventes det at kunne opnå en mere brugbare løsning for praktisk siden. Det har fordel i, at løsninger så ikke længere kun fungerer i teorien, men får bygget komponenter på fra de mennesker, der arbejder med dem til daglig. Herfra kan nye ideer og inspiration også florere og udvikle processen. I forhold til de problematikker der er til stede i forhold til tilgængelighed, findes dette særligt interessant og anvendeligt i dette projekt.

MERE VIRKELIGHEDSPRÆGET FOKUS I PROJEKTET

Der er stadig fokus på behovet for at skabe forståelse i dybden af problemet fremfor blot at generalisere og skabe statistik, men derudover påpeges det, at der også bør skabes ændringer med planlægningsprocessen. Det sker blandt andet igennem det, som er kendt fra USA som pragmatisme, hvor der skabes en eksperimentel læringscirkel (se figur 5-3). Denne tænkning



findes allerede i planlægningen, men det er ofte den ikke benyttes korrekt, mener Straatemeier, Bertolini, Brömmelstroet, & Hoetjes, 2010. Af den grund bliver der ikke skabt et link mellem den teoretiske del af planlægningen og den praktiske del. Det betyder, at der sker en opdeling mellem teorien, og det der implementeres. Ved at binde de to verdener sammen, og der igennem benytte sig af læringscirkelen, mener Bertolini, Brömmelstroet, & Straatemeier, at der kan skabes en mere relevant og nytænkende planproces. Denne tankegang ses som relevant for at kunne komme i dybden med problemet, særligt med en problemstilling hvor implementeringen mangler. Indtil videre har mange studier udelukkende arbejdet med problematikken bag tilgængeligheds løsninger, men er ikke kommet med deciderede forslag til løsninger. Der er desuden en tendens til, som det kunne ses i kapitel 2, at det netop er mere konkrete forslag, der efterlyses for at skabe en mere ligeværdig fremtid. Særligt fordi at løsninger for tilgængeligheden, uanset forståelsen, vil være præget af kompromiser omkring økonomi og politiske forhold. Her synes det vigtigt at holde de realistiske planmæssige forhold for øje, da de kan bidrage med erfaring omkring, hvad der reelt er muligt i den konkrete situation.

Den erfaringsbaserede del findes også vigtig iht. ønsket om at inddrage de gangbesværede, og metoden har inspireret til at sætte fokus omkring tæt kontakt til det undersøgte miljø i udarbejdelse af projektet. Det betyder blandt andet, at observationer ikke bare vil foretages på afstand, men i stedet bliver afprøvet, for eksempel ved at køre rundt i kørestol for at komme tættere på forståelsen af mobilitetsproblematikken. Dette er ikke som sådan en del af det erfaringsbaserede casestudie, men det synes at stemme godt overens med tankerne bag metoden. Målet er, at der kan laves en sammenkobling mellem de to sider, gangbesværet og planlægger, så en opstillet løsningsmodel tager højde for både planlæggerens muligheder og de gangbesværede egentlige behov.

5.2.3 INTERNATIONALT KOMPARATIVT STUDIE

Et element i det erfaringsbaserede casestudie er at kunne danne den nødvendige forståelse for årsagerne bag en hændelse, før løsninger opsættes. I dette projekt er denne del bygget op som en sammenligning af de danske forhold med andre lande. Det skaber også en inspiration til den efterfølgende løsningsmodel, som findes nødvendig for at konkretisere de universelle løsninger. Udgangspunktet for denne sammenligning sker ud fra de indsatsområder, som blev nævnt i afsnit 4.3. og metoden er inspireret af metoden for et internationalt komparativt casestudie. En metode der kan bruges når virkelige forhold skal sammenlignes (Friisberg, 2013). Denne metode giver mulighed for at finde frem til ligheder og forskelle imellem forskellige grupper og individer. Den kan desuden bruges til at påpege afgørende variabler i forklaringen af et fænomen. Derfor synes den oplagt i forhold til formålet om at vurdere den danske tilgængelighed. Der er samtidig den risiko ved metoden, at der kan komme for stort fokus på enten ligheder eller forskelle, hvorved andre elementer overses (Friisberg, 2013). Dette synes dog overkommet ved at udvælge parametrene på forhånd og samtidig benytte metoden i sammenspil med andre metoder.

Det kan i dette projekt diskuteres om det er et egentligt casestudie, der laves for hvert enkelt land, da det af afgrænsningsmæssige årsager er valgt ikke at gå i dybden med hvert enkelt land, men fremhæve nogle klare eksempler inden for hver enkelt indsatsområde. Hvis der kun blev set på Danmark ville det ikke give et klart billede af, hvorvidt de opsatte indsatsområder egentlig synes at have effekt eller ej, og der vil heller ikke opnås en viden om, hvorvidt Danmark



skiller sig ud. Argumentationen for årsager bag den manglende tilgængelighed, synes derfor større, når der er noget at holde svarene i analysen oppe imod.

Det forventes ikke, at eksemplerne kan overføres direkte til Danmark, og de fremstår derfor som mulige løsnings ideer, der må udvikles herfra. Her kommer læringscirklen fra det erfaringsbase-rede studie ind, hvor løsningerne nu indsættes i en konkret sammenhæng med de problematik-ker, som er observeret i Odense. Herfra kan de analyseres som brugbare/ikke brugbare ud fra planlæggernes og de gangbesværedes synspunkt, og videreudvikles gennem en reflektiv pro-ces.

5.3 KRITERIER FOR VALG AF CASEOMRÅDE

Forskellige cases er udvalgt til de forskellige dele af rapporten. Der ses en overgang fra interna-tionalt niveau til dansk kontekst på by-niveau og ned til konkrete projektområder. I alle tilfælde sker udvælgelsen efter velovervejede kriterier i forhold til formål med hvert enkelt afsnit.

5.3.1 INTERNATIONALT – VALG AF LANDE

Fordi projektet her handler om, at visioner skal implementeres i virkeligheden, så er landenes vision for tilgængelighed og lighed medvirkende til udvælgelsen. Dette sammenholdt med, at der skal være en tilgængelighed at spore i landene, som stemmer overens med de universelle principper og FN konventionen. Landene er fremfundet ud fra den betydning, de tillægges i relaterede studier på området, SBI's forskning om universelt design og fremhævelser fra inter-views med gangbesværede og handicaporganisationer. Herudover har det været et vigtigt element, at landene har en kultur, der ligger tæt på den danske, og derfor er der udvalgt lande fra den vestlige verden, som derfor synes at have et økonomisk grundlag og en kulturel bag-grund, der gør dem sammenlignelige med Danmark. Dette særligt på baggrund af de økono-miske konsekvenser som nævnes i kapitel 4.

Udgangspunktet er herefter taget i de punkter, der blev opstillet i afsnit 4.3 og figur 4-6:

- Lovgivning
- Sanktioner
- Økonomisk hjælp
- Bedre strukturering og højere prioritering
- Bedre inddragelses proces

De her fremfundne punkter stemmer samtidigt overens med resultatet fra en europæisk under-søgelse, der har fokuseret på at kunne beskrive tilgængeligheden i forbindelse med transport. Der er herfra blevet opsat en række indikatorer for målbarheden af tilgængelighed, som er ret-tet mod at fange elementer i hele rejsekæden og skabe samarbejde mellem forskellige aktører via inddragelse af den ramte målgruppe (Øvstedal, Øderud, Barham, & Jones, 2008). I under-søgelsen vedkendes det, at tilgængelighed er en dynamisk proces, der derfor må bindes an på en mere holistisk tilgang end tidligere (ibid).

Afsnittene er baseret på kilder fra landenes ministerier, vejdirektorater, transportmyndigheder og handicaporganisationer samt lovmateriale, fordi det vurderes at give et kildemateriale, som ikke er analyseret på af andre. Det synes at skabe en god validitet og et pålideligt resultatet frem for kilder, som har været gennemarbejdet af andre. Der vil være benyttet andre kilder for at un-derbygge en forståelse på nogle områder. Det er særligt i form af avisartikler og billedmateriale.



5.3.2 DANSK CASE

Det er i relation til projektets problemformulering valgt at fokusere på en stor dansk by i forhold til at kunne inddrage den danske kontekst. Den by, der udvælges, skal desuden have et indbyggertal på min. 150.000 indbyggere, fordi det synes at give mulighed for at studere en mere veludviklet kollektiv transport, som findes nødvendig for at kunne inddrage denne del. Herudover skal der være en fortsat vækst i byen og byudvikling, der gør det muligt at studere både nye og gamle anlægstiltag.

Grunden til at fokusere på det lokale niveau og ikke landsdækkende er, at der i plansammenhæng implementeres mange løsninger på det kommunale eller regionale niveau, særligt når det omhandler den kollektive transport, der administreres af regionale selskaber ejet af blandt andet kommunerne i h.h.t. lov om trafikselskaber (Retinformation, 2009). Et nationalt billede af indsatsen må derfor ikke formodes at kunne svare på alle spørgsmål fra praktisk siden. Store dele af rejsekæden administreres i.h.t. planloven af kommunen, og derfor vælges det, at der fokuseres på planlægning på kommunalt niveau for at kunne involvere de planlæggere, som sidder med de daglige beslutninger. På den måde opbygges en mere realistisk vurdering, hvor der kan opbygges løsningsforslag i en sammenkobling mellem teori og praksis. Dette er en nødvendighed, når der gøres brug af det erfaringsbaserede case studie. Herudover har også de relaterede studiers opmærksomhed, omkring inddragelse af den lokale kontekst, haft indflydelse på dette valg.

For at skabe løsninger der kan ramme bredt, er en by med middel tilgængelighed udvalgt, hvor der ud fra observationer kan dokumenteres nogle af de barrierer, der blev præsenteret i skemaet 2, som værende til stede i byen. Det er valgt ikke at tage en by, som har gjort en ekstraordinær indsats på tilgængelighedsområdet, fordi dette vil gøre det mere vanskeligt at overføre casens løsningsmodel til andre byer uden samme foregående indsats.

Herudover udvælges casen ud fra, at der må være et ønske om forbedring af den kollektive transport og den sociale bæredygtighed i byen. Der skal derfor være en klar vision om, at byen tager et socialt ansvar, og ønsker en by med adgang for alle og at den manglende vision ikke spiller ind på resultatet. Dette er vigtig for at kunne opnå det samarbejde med praktisk siden, der er nødvendigt for, at kunne igangsætte den læringscirkel, som den erfaringsbaserede case teori lægger op til, fordi tiltag og løsninger kan vurderes og indsættes i den praksis, der er i gang.

Udvælgelses kriterier er derfor:

- Stor dansk by (min. 100.000 indbyggere)
- Middel tilgængelighed
- Igangværende infrastruktur, projekter og byudvikling
- Fokus på social bæredygtighed
- Tilstedeværende barrierer

Med baggrund i den teoretiske påpegning af, at barrierer ofte skabes ubevidst, hvilket også blev illustreret i figur 4-5, er det valgt at se på tilgængeligheden både fra planlæggerens og de gangbesværedes vinkel samt lave en deltagende observation af forholdene. Det er samtidig med til at styrke pålideligheden i casemetoden at se tingene fra flere vinkler.



CASEOMRÅDE FOR LØSNINGSMODEL

For at kunne inddrage den praktiske side bedre i løsningsmodellen, er det valgt at gå længere ned på skalaen og se på en mindre del af caseområdet, hvilket gør det muligt at komme frem til mere specifikke løsninger. Det øger også tydeliggørelsen og involveringen af en planlæggeren. Udvalgelsen af et eller flere områder til dette formål vil ske med fokus på byudviklingsområdet, hvor der er klar sammenhæng med kollektiv transport. Også her findes det vigtigt med lysten til indarbejdelse af den sociale bæredygtighed.

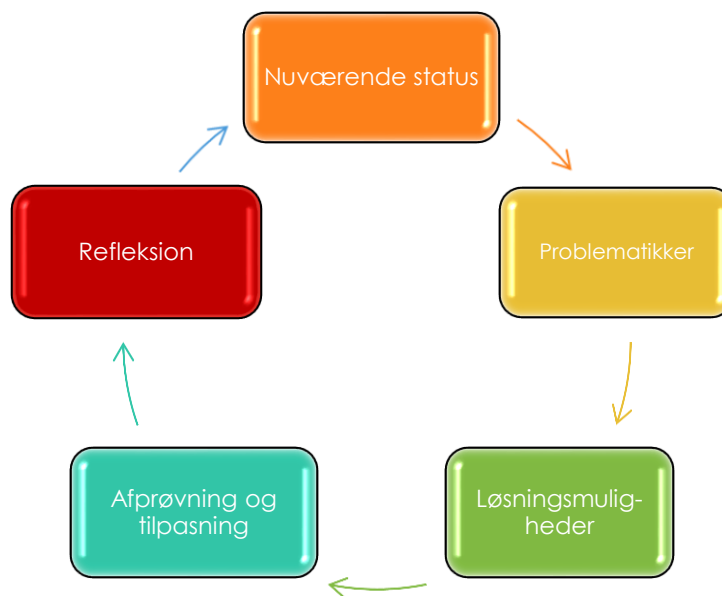
Løsningsmodellen vil blive opbygget og vurderet ud fra den viden, som vil blive opnået igennem de foregående kapitler, og de vil derved danne baggrund for dannelsen af nye løsninger, som kan afprøves og dermed give nye erfaringer. Der er derfor taget udgangspunkt i den cirkulære proces (se figur 5-4), som læringscirklen lægger op til (se afsnit 5.2.2), samtidig med at der indarbejdes teoretiske elementer fra kapitel 3 og 4. Der startes med at se på den nuværende status for området, hvor der fokuseres på de ovennævnte fak-

torer omkring sammenhænge med kollektive transport og den sociale bæredygtighed.

Her vil også indgå evt. elementer af ny viden som findes relevante fra kapitel 6 og 7. Problematikker i området vurderes derefter ud fra den generelle status i caseområdet og de universelle principper. Så opsættes der løsningsmuligheder iht. "best practice" og inspiration fra udlandet. En afprøvning og tilpasning af løsninger sker så via observation i andet land for vurdering af effekt, hvor der kan ses en best practice i forhold til løsninger, for den kollektive trafik. Det skal samtidig være løsninger, som kan opfylde nogle af de mangler, som løsningsmodellen synes at have ud fra den analyse, der er lavet i de foregående kapitler. For at løsninger kan bruges, skal der derfor også være en kulturel lighed mellem transportmulighederne i denne by, og hvad der findes i Danmark.

Grundet en tidsmæssig begrænsning er det samtidig vægtet, at byen er placeret i en afstand på max 4 timers rejse fra Aalborg.

Resultatet fra denne afprøvning præsenteres for en planlægger, der er tilknyttet projektet for at få en praktisk side indarbejdet, hvorfra der skabes en refleksion omkring mulige ændringer.



Figur 5-4 Kapitlet er bygget op med inspiration fra læringscirklen, hvor hvert led leder videre til næste del. Der startes fra det nuværende og slutter med en refleksion.



5.4 DATA INDSAMLING

En del af case metoden går på at kunne skabe bevisførelse gennem mange forskellige empiriske metoder (Maxwell, 2009) og dermed lave en metode triangulering. Dermed bevises det, at uanset metoden for dataindsamling, så bliver resultatet det samme. Bliver resultatet ikke det samme, skaber det en refleksion over, hvorfor variationer fremkom. Desuden kan forskellige kilder og metoder på denne måde supplere hinanden i form af deres forskellige styrker. Projektets empiri og data er derfor indsamlet via forskellige metoder. Der har særligt været brugt kvalitative metoder til dette, men også statistisk materiale, og dermed vil kvantitative metoder indgå i projektet. Hvor de kvantitative data kan sikre en bedre ekstern validitet, er den kvalitative bedre i forhold til at skabe forståelse, og de to har derfor hver deres styrker, som kan supplere hinanden.

Underspørgsmål	Metode
Baggrundsviden	
1. Hvordan skabes lighed i en transport-sammenhæng ud fra en teoretisk vinkel?	Litteratur studie
2. Hvordan har andre studier arbejdet med problematikken omkring ulighed i kollektiv transport?	Litteratur studie
Case	
3. Hvad er årsagen til at der på nuværende tidspunkt ikke er lighed i den kollektive transport i Danmark? • Hvordan har andre landes indsats været på de nævnte områder i forhold til implementering af de universelle principper? • Hvordan har indsatsen været i en dansk case på de nævnte områder i forhold til andre lande og hvad har det betydet for tilgængeligheden?	Litteraturstudie, observation, interview
4. Hvordan kan denne viden i samarbejde med planlæggere danne baggrund for opbygning af et konkret værktøj så ligheden øges?	Interview, litteraturstudie, deltagende observation
Diskussion	
5. Hvordan kan løsninger og viden i dette projekt bidrage til en øget lighed?	Litteraturstudie, interview via email

Tabel 5 - projektets empiriske indsamling

Skemaet ovenfor viser en oversigt over besvarelsen af de underspørgsmål, der skal være med til at lede studiet. De første to spørgsmål er besvaret igennem den første del af studiet, men den metodiske gennemgang vil være gældende for denne del også.



5.4.1 LITTERATUR

Litteraturen er uundværlig i forhold til at skabe en teoretisk baggrundsviden. I den indledende del af projektet er det derfor litteratur, som har været det prægende element, da dette giver mulighed for at komme ned i dybden af emnet og skabe et overblik (Andersen I. , 2008). Litteraturen i dette projekt består både af videnskabelige artikler, bøger, rapporter fra diverse handicaporganisationer, EU og transportministeriet, officielle dokumenter, love og websider. De har hver deres styrker og svagheder, hvor blandt andet kilder på nettet kan synes mere upålidelige, og dermed må kontrolleres grundigt. Størstedelen af litteratur, på nær love, kan kategoriseres som sekundær data, idet den kommer fra en anden forfatter, og er skabt i en anden kontekst (Andersen I. , 2008). Dette betyder, at der er en nødvendighed i at vurdere den troværdighed og tolkning, der ligger i disse dokumenter.

BEARBEJDELSE AF LITTERATUR I KAPITEL 4

Der søges at skabe svar ud fra en kombination af adskillige studier og opsummere de fundne resultater, som bliver sammenholdt og sammenlignet, hvorved der kan skabes en tolkning på baggrund af adskillige undersøgelser. Ved at holde flere studier op mod hinanden bliver det en værdifuld forskningsmetode, som kan skabe et mere generelt indblik på en problematik og danne en vigtig baggrundsviden fra allerede eksisterende materiale. Dermed indgår der et kvantitativt element i denne del.

Dette kan være nødvendigt, når der eksisterer en stor mængde af materiale omkring en problemstilling, men ikke med præcis samme vinkling. Her kan en sammenfatning på systematisk vis være med til at skabe en ellers manglende sammenhæng (Littell, 2008). Viden fra forskellige forskere vil på den måde blive kombineret, selvom de måske kun har dækket et mindre område af en sag (ibid). Der sker ofte en specialisering inden for de kvalitative studier, så dette er en metode til at samle disse isolerede punkter. Det handler dog om ikke bare at opsummere tidligere undersøgelser, men også danne meninger og konklusioner med værdi for videre undersøgelser. Metoden bruges ofte til at finde de udækkede områder, fordi der sker en sammenkobling af andre studier, hvilket er med til at afsløre eventuelle huller. Derfor er det også en oplagt forundersøgelse forinden den case, der medtages i dette projekt.

STYRKER I METODEN I FORHOLD TIL PROJEKTET

Gennem litteraturen kan der skabes en indsigt i de studier, der allerede er lavet omkring gangbesværede og mobilitet, hvilket betyder, at undersøgelsen i dette projekt ikke skal startes helt fra bunden (Andersen I. , 2008). Dermed er det muligt at sammenholde tidligere resultater i forhold til barrierer uden at skulle spørge et stort antal respondenter. Efterfølgende er der så i casen mulighed for at komme længere ned. Herudover kan den medvirke til at skabe en afgrænsning for den efterfølgende løsningsdel. Denne mere generelle gennemgang ud fra litteraturen giver dermed en baggrundsviden inden casestudiet, hvor der sættes fokus på de områder, hvor der allerede er erfaring og viden. Samtidig kan der så afsløres punkter, hvor der mangler yderligere studie. Resultaterne vil desuden kunne bruges som inspiration i den generelle case, for at se om det vil være muligt ud fra implementeringen af skabe bedre tilgængelighed, eller de skal videre udvikles. Litteratur er desuden brugt i analysen til at danne en større validitet og underbygge de andre empiriske indsamlingsmetoder.



5.4.2 INTERVIEWS

Når der arbejdes i en nutidig kontekst kan det være vanskeligt at skaffe alt materiale gennem litteraturen, særligt med det valgte fokus om inddragelse af praksis siden. Interviews kan her være en kilde til primær data, som derfor er rettet direkte mod projektet, og ikke tolket af andre og her kommer nødvendigheden af litteraturen ind (Andersen I. , 2008). Det er dog også en mere tidskrævende proces. Interviews har på den måde i projektet, været med til at klarlægge årsager, som ikke nødvendigvis står nedskrevet nogen steder.

Hovedparten af de medtagne interviews er lavet som semistrukturerede, hvilket betyder, at der har været et vist kendskab til emnet, inden de blev lavet (Andersen I. , 2008). Der er også lavet enkelte eksplorative interviews i starten af projektet, som har været lavet for skabe baggrundsviden (Andersen I. , 2008). Også i slutningen af opgaven vil mere ustrukturerede interviews indgå, idet planlæggere har deltaget med vurdering af løsningsmodellen. De vil bygge på det skrevne materiale i projektet, hvor respondenterne får tilsendt eksempler på projektets løsninger, som de vurderer ud fra.

Det semistrukturerede interview fungerer godt, når der er nogle bestemte emner der ønskes dækket. Det kan være opklarende spørgsmål til litteraturen eller en undring over noget. Der er opbygget en interviewguide med spørgsmål, men der er plads til nye vinkler og informationer, da spørgsmålene kun bruges som en guidning. I forhold til formålet med interviewene er spørgsmålene hovedsageligt rettet i mod brugen af virkemidler og udformning af løsninger i caseområdet. En interviewguide, til de enkelte interviews, kan findes på den vedlagte CD (Bilag III) sammen med lydfiler, kopi af e-mails og transskribering. Spørgsmålene, der er stillet, refererer i overvejende grad tilbage til analyse spørgsmål 2 omkring den danske brug af virkemidler.

Interviews er anvendeligt i projektet, fordi det giver mulighed for at inddrage nutidige meninger omkring elementer i den konkrete case. Her vil det ikke være muligt at finde denne viden i nedskrevne tekster, men kun ved at gå direkte til kilden. Desuden er der mulighed for at bruge interviews som understøttende i forhold til, hvad litteraturen siger, eller til at modbevise mangler i den litterære gennemgang (Andersen I. , 2008; Bryman, 2012). Det har på den måde været muligt at indhente helt ny viden, som er rettet direkte mod projektet og dets formål. Interviews har derfor været afgørende i forhold til at kunne bruge den erfaringsbaserede metode. Der kunne også være gjort brug af fokusgrupper i denne sammenhæng, men af tidsmæssige årsager, er det valgt at lave interviews, som betyder, at flere skemaer ikke har skullet passes sammen.

PRÆSENTATION AF INTERVIEWPERSONER:

Det kommunale selvstyre i Danmark og decentralisering af mange myndighedsopgaver gør det aktuelt at se nærmere på det kommunale niveau i forhold til tilgængelighed, og derfor er det hovedsageligt personer fra kommunen, der har deltaget. Herudover er det også valgt at involvere kørestolsbrugere, fordi de kan give et indblik i de lokale forhold og skabe den forståelse for deres situation, som ud fra den teoretiske gennemgang ofte mangler.

Peter Rothman Boas: Bygherrerådgiver for Thomas B. Thriges gade og ansat i Odense kommune. Har tidligere arbejdet for Cowi og har derfor været på projektet fra start.

Peter Kaas Nielsen: Tilgængelighedsrevisor og landskabsarkitekt i Odense kommune og arbejder med det fysiske miljø og tilgængelighedsarbejdet i byen.



Carsten Nicolaj Løndal: Ansvarlig for kollektiv transport i Odense kommune, og sidder med det overordnede ansvar for denne del.

Søren Junker: Planlægningschef hos Fynbus og står for planlægningen af bustrafikken på Fyn.

Mogens Hagelskær: Chef for Odense letbane og har tidligere været ansat i bl.a. DSB. Står med ledelsen af den nye letbane som skal etableres i Odense.

Puk Paarup: Kommunikations- og forandringskonsulent på letbane projektet og dermed ansvarlig for information om letbanen og inddragelse af bl.a. handicaporganisationer.

Jens Petersen: Rådgiver i tilgængelighed for mennesker med bevægehandicap, og har været det igennem en længere årrække. Er selv kørestolsbruger og lever derfor med problematikken i hverdagen. Har været involveret i en lang række udvalg vedrørende tilgængelighed, men hovedsageligt inden for det bebyggede miljø. Han har rådgivet i en lang række sammenhænge indenfor dette område. Han afholder desuden kurser i bygningsreglementet og underviser servicemedarbejdere og lokomotivførere i DSB regi i håndtering af mennesker med nedsat funktionsevne på rejser. Han underviser også Falcks servicemedarbejdere i Kastrup lufthavn, og så er han medlem af SBI's følgegruppe vedrørende tilgængelighedsarbejdet.

Nina Breilich Kørestolsbruger og medlem af Dansk Handicap Forening og Dansk Handicapråd Odense. Lider af sygdommen Polio, og har derfor siddet i kørestol gennem en længere årrække. Er med til at udvikle en app for kortlægning af tilgængelighed i Odense. Sidder nu i elektrisk kørestol og har hjælperordning.

Dorthe Nybo Madsen: Kørestolsbruger bosiddende i Odense, har børneleddegigt, og er derfor begrænset i sin bevægelse på flere områder. Har bl.a. kun svage kræfter i arme og ben. Sidder i elektrisk kørestol og har hjælperordning.

INTERVIEW VIA EMAIL

Foruden de mundtlige interviews er der i projektet også foretaget en del kommunikation via e-mail. Dette er valgt, fordi nogle kontaktpersoner har haft et ønske om denne form for interview pga. manglende tid, sproglig barriere, eller det har drejet sig om få spørgsmål, hvor det tidsmæssigt blev vurderet som den mest optimale løsning frem for at rejse efter interview. De personer som på denne måde har indgået i projektet er; **Janne Jegind** – Rådmand By- og Kulturforvaltningen i Odense Kommune, **Cato Lie** – Rådgiver Norsk fellesorganisasjon for funksjonshemmede, **Egil T. Andersen** – Senior rådgiver Deltacenteret Oslo, **Eva Rödsta** – Informationschef Göteborg stad färdtjänsten, **Will Roberts** – Transport for London, **Simon Rune Sørensen** – Arkitekt med fokus på tilgængelighed i bygninger, **Monica Løland** – Chefkonsulent Dansk Handicap Organisation, **Anitta Bugenhagen** – Fuldmægtig i transportministeriet, **Anna Laurentizius** – Fuldmægtig i Vejdirektoratet, **Susanne Garp** – Handicaphjælper i Odense kommune, **Katrina Wiberg** – ph.d arkitektskolen Aarhus, **Henrik Ib Jørgensen** – Direktør for Muskelsvindfonden. Personerne er udvalgt i forhold til deres ekspertise inden for forskellige elementer i projektet. Herudover har der også været kontakt med flere gangbesværede, som ikke ønsker at fremstå med navn.



5.4.3 DELTAGENDE OBSERVATION OG ILLUSTRATIONER

Gennem observationer er det i casestudiet muligt at skabe argumenterende bevisførelse gennem illustrationer, som ikke er påvirket af andres meninger. På den måde er det muligt at understøtte det sagte eller det skrevne med tingenes faktiske måde at agere på. Observationerne er dokumenteret igennem billeder og bl.a. brugt til at vise nogle af de problematiske områder, og bakker op om forskellige udtalelser. Observationen kan dog også bruges i forhold til at skabe en bedre forklaring af, hvordan tingene foregår, fordi det kan ses med øjet og dermed supplere en beskrivelse (Andersen I. , 2008; Bryman, 2004).

Det er i dette projekt valgt ikke blot at observere andre, men at vælge en metode hvor forskeren får en mere deltagende rolle i observation af omgivelserne. Det erfaringsbaserede casestudie minder, på mange måder om aktionsforskningsmetoden, der også beror på læringscirklen og et direkte engagement i de processer, der undersøges. Forskeren vælger på den baggrund en deltagerrolle i en observation for på den måde at kunne yde bidrag til de sociale processer, der studeres. Det er en metode, der særligt har været anvendt indenfor psykologien, sociologien og antropologien (Duus, Husted, Kildedal, Laursen, & Tofteng, 2012). Den kritiseres dog ofte for at være for subjektiv og uvidenskabelig, men i sammenhold med de problematikker projektet står overfor og det metodiske valg af casestudie, findes elementer her i alligevel relevant i dette projekt. Dette særligt fordi den understøttes med brugen af andre metoder. Derudover indgår ikke kun subjektiviteten, men også den helt konkrete observation af hvordan miljøet og den kollektive transport påvirke færdsel i kørestol.

Observations metoden er på den måde brugt til at teste tilgængeligheden i case området. Ved at observere på forholdene, kan der skabes en bedre forståelse for de gangbesværedes problemer, og det ville samtidig give argumenter for eller imod den måde, der planlægges på i byen. Metoden kaldes også "deltagende observation", og gør det muligt at indarbejde en subjektivitet i projektet, som ikke kommer til stede ved kun at observere andres handling (Haastrup, 2003). I metoden er forskeren en del af den kultur, der undersøges som en aktiv deltager, og på den måde kan der fremskaffes empiri, som ikke synes opnået på anden vis.

I dette projekt er det derfor valgt, for virkelig at kunne fornemme problematikkerne, at observere forholdene fra en kørestol. Det er naturligvis ikke muligt at deltage helt på lige fod i noget så unaturligt, som at bevæge sig rundt i kørestol og der er opmærksomhed på, at en person, som normalt kører i kørestol, måske ville kunne klare sig bedre i nogle af de tilfælde. Alligevel synes metoden at give et godt indblik i fremkommeligheden i caseområdet. For at kunne komme omkring blev det desuden valgt at medbringe to hjælpere – den ene arbejder til daglig med folk, der sidder i kørestol og den anden tog billederne. Ved at observere fra kørestolen frem for at følge en kørestolsbruger, forventes det at få en bedre indsigt i, hvordan det er at færdes på denne måde i et bymiljø. Samme metode kunne desuden efterfølgende bruges til at teste løsninger omkring tilgængelighed i en anden by, fordi forskeren selv kan deltage.

Der vil også indgå observation ved at gå rundt i byen ved hjælp af krykker. Her opstod den modsatte situation af kørestolen, at mange års brug af krykker gav en mobilitet, hvor andre ikke nødvendigvis kan færdes. Dette betyder, at der nemt kan overses ting, som vil være barrierer for andre krykkebrugere, men igen bekræfter dette blot, at også gangbesværede er forskellige individer, og ikke kan slås sammen under en løsning.



5.5 METODISK REFLEKSION

En del af det at sikre sig kvaliteten af en videnskabelig undersøgelse er de refleksioner og overvejelser, der ligger bag det metodiske valg. Der er derfor nogle krav, der bør overholdes i en sådan undersøgelse, men disse afhænger af, hvilken type undersøgelse der er valgt, og hvem der spørges. Det har derfor været nøje overvejet, hvilke personer der blev udvalgt til blandt andet interviews og de kilder, der er medtaget. Den videnskabsteoretiske vinkel har også indflydelse her, fordi den har betydning for, hvad der anses som vejen til viden. Fordi dette studie er bygget op som et casestudie, skal kvaliteten også måles i forhold til dette. Ramian, 2012 og Yin, 2009 har opstillet nogle kriterier for de krav der bør stilles til et case-orienteret studie i forhold til at tage højde for de fejkilder, der ellers kan indgå. Dette er her i afsnittet bakket op med den viden, der kommer fra Andersen, 2008 og Flyvbjerg, 2006, der fokuserer på; ekstern validitet, intern validitet og pålideligheden

VALIDITET

En af de ting der bør overvejes, er den eksterne validitet. Det handler om at få de mest repræsentative og typiske data for det fænomen, der undersøges. Dette afhjælpes i projektet ved at bruge forskellige metoder og lave en metodetriangulering. På den måde kommer der svar på det samme spørgsmål fra mere end én side, og metoderne kan supplere hinanden (Ramian, 2012). Dette er også hvad Robert Yin kalder "*metode validitet*", hvor han fokuserer på, hvorvidt det er de rigtige metoder, der bruges til at svare på problemformuleringen. Ved at benytte sig af metodetriangulering kan det opdages, hvis der kommer fejl fra en kilde eller metode, samt der skabes en bedre argumentation ved at fremkomme med resultater gennem flere forskellige metoder. Det anbefales desuden også at inddrage flere kilder, hvilket der også vil blive gjort i dette projekt. Dette gøres ved at stille de samme spørgsmål i flere interviews (Yin, 2009). Derudover skal der inden for den eksterne validitet også overvejes hvorvidt, respondenterne i undersøgelsen er pålidelige eller ej.

Interviewene er i overvejende grad lavet face to face med respondenterne, og har varet 1-1½ time. Denne kontakt med respondenterne har betydet, at der i interviewsituationen har været fokus på en neutral fremtoning for at skabe mindre bias. Det er også forsøgt ikke at stille ledende spørgsmål, der vil dog altid være en ulempe i, at interviewerens kan komme til at påvirke respondenterne i denne type personlige interviews (Andersen I., 2008). Det ses som en styrke for projektets resultater, med målsætning om at kombinere to forskellige forståelser, at være udefrakommende og derfor kunne tilgå begge sider af sagen med en neutral vinkel.

Det har betydet, at respondenterne har kunnet udtrykke sig mere frit, end hvis f.eks. kommunen havde siddet overfor kørestolsbrugerens. Der har desuden været opmærksomhed på at skabe interviewene på neutral grund, hvor respondenterne formodes at føle sig tryk. Dette fordi uvante omstændigheder kan have indflydelse på besvarelsen (Yin, 2009). Når der er tale om menneskelige faktorer, så vil det aldrig være muligt med et helt neutralt miljø, som det blandt andet påpeges i den kritiske realismes videnskabsteori. Dette fordi det ikke er muligt at skabe et fuldstændig lukket miljø, som det ses ved et naturvidenskabeligt eksperiment (Sayer, 2000), hvilket også påpeges af Bent Flyvbjerg (2009). Respondenterne vil derfor altid være påvirket af ydre omstændigheder, hvilket der er opmærksomhed omkring i projektet. Her har den deltagende observation, været en styrke i forståelsen og argumentationen sammen med litteraturen.



Den interne validitet handler om, at der i løbet af undersøgelsen kan opstå andre forklaringer og årsagsforhold, end dem der bliver undersøgt. Dette kan afhjælpes ved at inddrage flere forskellige forklaringer i projektet og se tingene fra flere sider, for på den måde at samle argumenter både for og imod (Bryman, 2012). I dette projekt er det valgt at inddrage forskellige sider af den samme sag for at kunne se problematikken fra flere sider. Derfor bliver både de berørte, repræsentanter for de berørte og planlæggere inddraget. Derudover er dybden i det kvalitative studie, og her særligt casestudiet, med til at sikre, at der kan spørges ind til forskellige elementer og skabe større sikkerhed for at alle aspekter er kommet med.

Validiteten i den interne sammenhæng omhandler også, om der er brugt de rette måleinstrumenter i studiet og med det formål at skabe en forståelsesmæssig analyse, er der derfor gjort brug af kvalitative metoder som interview og observation. De kvalitative metoder, som er brugt, er gode til at sikre, at der fremkommer emner og problematikker, som ellers ikke har været overvejet (Bryman, 2012).

Ekstern validitet bygger på, hvorvidt et resultat kan generaliseres og anvendes i andre sammenhænge, uden for den kontekst den er skabt i. (Andersen I. , 2008; Yin, 2009). Yin, 2009 anbefaler her at benytte sig af at gentage studiet ved at undersøge de samme fænomener flere gange. Det er blandt andet årsagen til, at der vælges at inddrage cases fra andre lande og bygge resultaterne på tidligere studier omkring samme problematik. Herudover synes brugen af forskellige metoder at være en styrke, også på dette område.

PÅLIDELIGHED

Kravet om pålidelighed er baseret på, hvorvidt andre kan opnå de samme resultater eller samme konklusioner som i dette studie. Det er vigtigt at kunne gentage undersøgelsen for at teste, hvorvidt der er sket fejl eller kommet påvirkninger udefra, der har skabt et uhensigtsmæssigt resultat. Dokumentation for hvordan projektet er lavet, er derfor vigtigt i denne sammenhæng. Analyserammen i afsnit 5.1. og opsummeringen i afsnit 5.6 kan være medvirkende til at opnå dette, fordi det gøres klart, hvordan projektet er bygget op, og hvilke metoder der er anvendt (Andersen I. , 2008).

Derudover er selve rapporten også en dokumentation for hele processen, der er gennemgået i forhold til dette projekt. Den metodiske del er her en vigtig del i redegørelsen for, hvordan resultaterne er fremkommet. Alle interviews vil blive optaget og interviewguiden vedlagt som dokumentation på tilblivelsen af disse. Pålidelighed i den kvalitative undersøgelse kan øges ved at sammenholde forskellige kilder og personers opfattelse samt at undersøge problemstillingen fra flere vinkler. Begge dele er gjort i projektet, hvor flere forskellige metoder spiller sammen, og der er brugt et stort antal af kilder, som samtidig er nøje udvalgt i forhold til deres viden om emnet.

5.6 OPSUMMERING TEORI/METODE

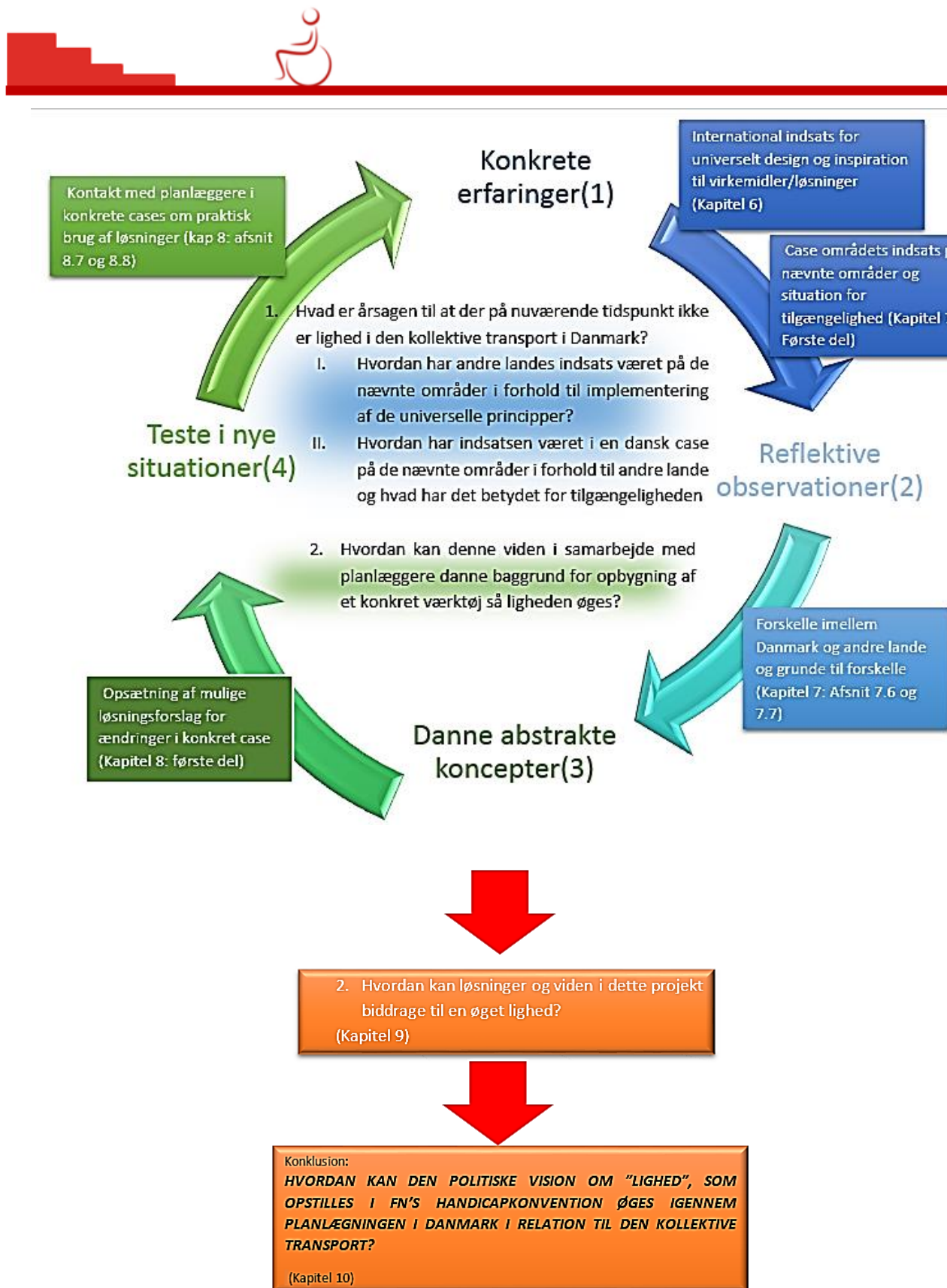
En opsummering inden starten på analysen er lavet ved at skabe et mere detaljeret overblik over projektets opbygning, som kan ses i figur 5-5. Figuren er med til at give et større overblik over projekts opbygning, og den sammenhæng der er imellem afsnittene. Det gør det muligt at følge opbygningen og de sammenhænge, der er imellem kapitlerne, efterhånden som projektet udvikler sig. Det kan ses, hvordan hvert afsnit bygger oven på det foregående, og dermed videretager viden fra et kapitel til de næste. Samtidig øges detaljeringsgraden og dybden af forståelse i samme takt. Formålet er på den baggrund at kunne igangsætte den reflekterende



proces omkring løsningsforslag, som er ønskelig ud fra den metodiske tilgang. Dette illustreres med pilene, som sender analysen i en ring, der kan gentages gang på gang. Dette projekt kommer kun en gang rundt, men som det ses i afsnit 5.3.3. kommer der et ekstra loop ind her. Det hænger sammen med ønsket om en eksperimentel tilgang igennem casestudie (se afsnit 5.2.2.), hvor eksisterende viden omdannes til løsninger, der kan testes i en konkret lokalkontekst for på den måde at binde teori og praksis sammen.

Det er målet med analysen at kunne finde frem til, hvordan konkrete løsninger kan skabes, så der opnås den manglende sammenhæng mellem en vision og implementering, så en større lighed opnås. For at skabe den effekt som ellers ofte mangler i tilgængelighedsarbejdet, bruges internationale erfaringer som udgangspunkt for en sammenligning og inspirationskilde. Det holdes igennem hele analysen for øje, at det universelle design er en ideologi, som via de 7 principper, kan bruges som dele af et vurderingsredskab, men som samtidig antages at være vanskeligt at gennemføre fuldt ud.

Det må hele tiden holdes for øje, at projektet arbejder ud fra den erfaringsbaserede vinkel, og at eksisterende viden derfor skal bindes sammen med virkelighed og praksis, hvilket derfor betyder, at der er stor sammenhæng mellem analysens forskellige dele. Lighedsskabende løsninger er derfor ikke skabt, før de har en beviselig effekt, og kan implementeres i en konkret case.



Figur 5-5 oversigt over analysens opbygning i projektet. De to første spørgsmål er omkranset af den proces der bruges til at besvare dem og farvekoden indikerer hvor i processen de høre til. Denne del føre videre til en diskussion af projektets resultat som i sidste ende skal besvare problem formuleringen



ANALYSE

6 INTERNATIONAL ERFARING

Hvordan har andre landes indsats været på de nævnte områder i forhold til implementering af de universelle principper?

6.1 OPBYGNING AF KAPITLET

Mål med kapitlet: Formålet med kapitlet er, at finde frem til hvordan andre har arbejdet med de indsatsområder afsnit 4.3 fremhæver. Ved at analysere landenes indsats kan årsagerne bag den danske ulighed findes og der kan ses en international inspiration til den fremtidige udvikling. Det vil også give et billede af hvordan virkemidler kan bruges i den sammenhæng, og tydeliggøre hvad der har medvirket til at andres vision er ført ud i livet. En uddybning af formålet med kapitlet kan ses i afsnit 5.1. og 5.6.

De lande, der indgår i dette kapitel, er udvalgt på baggrund af kriterier i afsnit 5.3.1; USA, Norge, Sverige, Tyskland og England. Hvordan de lever op til kriterierne vil fremgå af de to første afsnit, hvor det er valgt at starte kapitlet med en introduktion til landets holdning og de fysiske løsninger som de har gjort brug af iht. til afsnit 5.3.1.

Fakta boks

Områder for mulig indsats iht. afsnit 4.3:

- Lovgivning
- Sanktioner
- Økonomisk hjælp
- Bedre strukturering og højere prioritering
- Bedre inddragelsesproces

Herefter laves en mere generel gennemgang af indsatsen på de forskellige områder, og den måde de har anvendt forskellige virkemidler på. Som allerede pointeret i metodeafsnittet vil der på trods af metodevalget ikke være tale om et egentlig casestudie af samtlige lande, da dette bliver for omfattende i denne opgave. Samtidig må det også konstateres at ingen lande er fuldstændig universelle og en bredere erfaring kan derfor fremfindes med flere lande. Det er derfor hovedpointer fra landenes erfaringer der er skrevet sammen for at give et indblik i deres indsats for tilgængelighed.

6.2 INTRODUKTION AF LANDE: FRA VISION TIL LØSNINGER

Ud fra projektets problemstilling synes det væsentlig at fokusere på lande, der faktisk har formået at omsætte deres vision til konkrete løsninger. Der er i den sammenhæng særlig fokus på landenes holdning. Dette fordi normer og holdning ud fra afsnit 4.2.3. har stor betydning for hvad der bliver accepteret, og synes at have sammenhæng med hvorvidt en vision føres ud i livet eller ej (se figur 4-5).



6.2.1 VISION OG HOLDNING

USA

En vision om større lighed findes i USA, et land der ofte fremhæves netop for holdningen omkring funktionsnedsatte og som har været et forgangsland for at ændre normen væk fra "os" og "dem" tilgangen (Ryhl, 2009). Hele ideen om det universelle design stammer desuden fra USA (Christophersen, 2002). Det lægger op til et land hvor retfærdig udnyttelse af det fysiske miljø synes væsentlig. Derfor stemmer visionen i USA på mange punkter overens med ideologien om universelt design. Normen er blevet at gangbesværede skal have samme vilkår som andre og det ligger dybt i befolkningens og samfundet. Petersen, 2014 og Madsen, 2014 har begge oplevet dette på rejser i udlandet, hvor de amerikanske borgere tydeligt reagere på ulighed og finder det uretfærdigt. Det accepteres ganske enkelt ikke i det amerikanske samfund at en gangbesværet ikke har direkte adgang til for eksempel toiletter og andre ting.

De politiske visioner og den holdning, der er skabt omkring funktionsnedsatte i USA, kom bottom-up i starten af 1950'erne, hvor græsrodsbevægelser kæmpede for bedre tilgængelighed i det fysiske miljø. Det skete med baggrund i de mange krigsveteraner, der vendte hjem. Denne gruppe fik stor respekt i samfundet grundet deres indsats i krigen, og har derfor medvirket til at påvirke holdningen overfor gangbesværede. Flere stod med dårlige livsvilkår når de kom skadet hjem fra krigen, fordi der i USA ikke gives samme velfærdsydelse som i de nordiske lande. Der var derfor et behov for at fjerne de fysiske barrierer, så krigsveteranerne kunne bevare deres livskvalitet. Dette stemmer med det skifte, der er sket fra en medicinsk til en social model, hvor det ikke blev accepteret, at den enkelte selv skulle betale omkostningerne for inkludering i samfundet (The Center for Universal Design, 2005).

Befolkningen og interesseorganisationer har herved været med til at skabe den politiske opmærksomhed omkring tilgængelighed. Den første standard for tilgængelighed blev herudfra etableret i 1961 af American Standards Association. Samtidig opstod der "barrier-free movements" grupper, som var politiske grupper i relation til de funktionsnedsatte (Ryhl, 2009). Dette har været startskuddet til yderligere lovgivning inden for lige rettigheder og tilgængelighed i USA. I 1980'erne blev dette til udviklingen af det universelle designbegreb, som nu danner rammer om USA's tilgang til gangbesværede (Christophersen, 2002). Fordi der fortsat synes at være en diskrimination i forhold til de gangbesværede.

USA viser på den måde et konkret eksempel på den sammenhæng der er imellem samfundets påvirkninger og beslutningstagers holdning (se figur 4-6). Det understreger den sammenkobling der er omkring hvordan et samfund vil have indflydelse på barrieren, fordi mange barrierer, som det kunne ses i afsnit 4.2.3 og 4.2.4, opstår med baggrund i generel ubetænksomhed.

NORGE

I Norge findes også en vision om universel udformning og dette, meget konkret, inden år 2025 (Barne - og Ligestillingsdepartementet, 2009). Dermed følger Norge i USA's fodspor og går væk fra brugen af handicaptilgængelighed, og erstatter det med universelt design. Et klart signal ud fra afsnit 3.2.2. om at Norge vil skabe effekt og ikke blot adgang. Denne beslutning synes i Norge at være truffet oppe fra og dermed går pilen i figur 4-6 den modsatte vej end i USA, hvor det i



Norge er beslutningstagerne der skaber indflydelse på samfundet. Dette kan skyldes den Nordiske velfærdsmodel og de sociale rettigheder der ligger heri (Norden, 2014). Det har derfor været fra statslig niveau at holdningsændringen er startet. Det påpeges samtidig, at der altid vil være steder hvor funktionsnedsatte ikke kan komme, og det derfor synes ekstra vigtigt at skabe ligheden hvor det er muligt. Derfor har den norske regering sat fokus på at omdanne alle de steder hvor der er mulighed for at efterleve de universelle principper (Barne, likestilling- og inkluderingsdepartementet, 2009).

I den overordnede norske transportplan indgår denne vision om universel udformning ved at der står:

"The Government will provide the means for developing a transport system that as far as possible can be used by all, without the need for adjustments or special facilities. Universal design is important for social inclusion and participation, regardless of functional disabilities" (Norwegian ministry of transport and communication, 2009, s. 19).

Baggrunden for denne holdningsændring har sammenhæng med den demografiske udvikling med flere ældre i samfundet. Den hidtidige planproces syntes ikke at skabe den rette livskvalitet, og gav samtidig anledning til hjælpeordninger og manglende selvstændighed. Derfor skal det fremover ikke være sådan at nogle personer f.eks. skal løftes om bord i et transportmiddel. Det anses i denne sammenhæng for nedværdigende og ikke ligestillende (Norges Handicapforbund, 2001). Dette er i overensstemmelse med hovedtanken bag det universelle iht. afsnit 3.2.2, hvor gangbesværede skal kunne følges med deres ikke gangbesværede medborgere. Dette er derfor også en accept af den illustration som fremvises i figur 3-2, hvor det ses hvordan vi alle kan ende ud med en funktionsnedsættelse.

Den norske accept af at ikke alt kan blive universelt (Wiberg, 2013) viser at selvom ideologien findes god, så kan den være svær at fuldføre, men også at en stor indsats bør sættes ind der hvor det reelt er muligt at gøre en forskel. Norge valgte på baggrund af denne accept først i 2013 af raffinere FN's handicap konvention i landet, på trods af deres store indsats på området, fordi det ikke fandtes muligt at leve op til konventionen (Lie, 2013; Norges Handicapforbund, 2001).

Det fremhæver også nødvendigheden af at læse omgivelserne (se afsnit 4.2.1) og finde den bedst mulige løsning i situationen, selvom det betyder, at der indimellem ikke kan skabes en universel løsning (Norges Handicapforbund, 2001; Høgskolen i Bergen, 2010). Det vigtige er den proces og refleksion der danner baggrund for at denne løsning vælges, og den ikke blot ind sættes som førstevalg (Norwegian ministry of transport and communication, 2009).

SVERIGE

Sverige udtrykker også en vision om lighed, men uden direkte brug af den universelle benævnelse, men mange af de samme principper synes at indgå. Visionen kommer fra politisk niveau, hvor regeringen arbejder med forskellige tiltag. Derfor sker der igen særligt en overførsel fra beslutningstagniveau og til samfundet og en holdningsændring denne vej (se figur 4-5). Ud over den sociale velfærdsmodel er der opsat programmer rettet særligt mod funktionsnedsatte. Disse er påvirket af handicaporganisationerne i landet igennem en over 50 år lang periode (Official side of Sweden, 2013).



I 2000 udkom der i Sverige en handicappolitik "Från patient til medborgare" (Socialdepartementet, 2000) med en vision om, at den kollektive trafik i Sverige skulle være tilgængelig for personer med funktionsnedsættelser inden år 2010. For at dette skulle blive virkeligt måtte den kollektive transport ændres på mange områder (Göteborgs stad, 2010). Igen viser dette en holdning omkring, at gangbesværede og andre funktionshæmmede er helt almindelige mennesker som alle andre, men at de blot oplever et større mellemrum mellem dem selv og samfundet end en person uden denne funktionsnedsættelse se afsnit 3.2.2. De skal derfor ikke ses på som anderledes eller fratages samme muligheder som andre.

En overordnet vision blev, at standse diskrimineringen af de funktionsnedsatte i samfundet, hvor et af hovedområderne er tilgængelighed. Dette følges op af en lang række målsætninger der konkretiseres inden for bestemte områder, hvor et tilgængeligt transportsystem blev et delmål i planen, hvor rejsekæden skal være fungerende for alle individer, og der skal ske en tilpasning af den kollektive transport i den sammenhæng (Regeringskansliet, 2009).

Samtidig ses der også lokale visioner i Sverige fra blandt andet Stockholm, hvor tilgængelighed bliver sat op som en reklameværdi og et kvalitetsstempel til byen der kan bruges i markedsføring (Stockholms stad, 2008).

TYSKLAND

I Tyskland er visionen om lighed, på samme måde som i Sverige (se ovenfor), ikke underbygget med brugen af den universelle benævnelse. Alligevel indgår også her mange af de samme elementer og principper i forhold til at opbygge et barrierefrit miljø (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2002). Igen er det en holdning der kommer oppe fra, forstået på den måde, at det ikke er handicaporganisationerne der direkte har influeret til forandring, sådan som det kunne ses i USA.

Den føderale regering i Tyskland ser tilgængelighed som en win-win situation for alle borgere og brugere af transportsystemet, hvis den udformes efter den brede befolkningsgruppe (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2013). Både ældre mennesker, børn og folk med barnevogn eller tung bagage vil få lettet deres hverdag, fordi de ellers støder ind i samme problematik som kronisk gangbesværede. Tilgængelighed ses derfor som en kvalitetsøgning til den kollektive transport, som forhåbentlig kan skaffe flere brugere (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2013). Dette stemmer overens med det universelle design og den tankegang der ligger bag denne udformning (se afsnit 3.2.2).

Det tyske transportministerium påpeger, at 6,6 millioner mennesker i Tyskland lider af en funktionsnedsættelse, men kun 4,5 % af de 6,6 millioner var født med denne lidelse. Derfor har langt de fleste udviklet en skade senere hen grundet sygdomme, uheld eller alderdom, hvilket beviser at alle kan blive ramt af en funktionsnedsættelse (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2002). Dette er med til at vise nødvendigheden af at tænke hele cirklen med (se figur 3.2), for vi kan alle blive ramt af de problemer der er omkring en funktionsnedsættelse. Det er særligt stigende ældrebyrde, der har skabt fokus omkring problematikken i Tyskland, hvor den ændrede demografi skaber nye udfordringer for samfundet. På den baggrund er økonomiske midler sat af til forskningen inden for området, så de bedst mulige løsninger kan skabes. Omfattende evaluering blandt andet gennem grafiske værktøjer skal sikre effekten af disse løsninger.



Målet er at Tyskland skal blive fri for sine barrierer så der ikke skabes restriktioner for nogen (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2002).

Dette er med til at understrege en holdning, der kommer oppe fra, hvor blandt andet økonomiske konsekvenser synes at have indflydelse i det der, i stil med Norge, ses en problematik i betaling til hjælpeforanstaltninger uden selvhjulpen hed.

Den kollektive transport i Tyskland findes vigtig for at opretholde mobiliteten for alle grupper i samfundet og det gælder også de gangbesværede eller på andre måder funktionsnedsatte. Mange i denne gruppe har ikke deres eget køretøj og tilgængelighed i toge, busser og sporvogne og det miljø der hænger sammen med disse synes derfor vigtigt. Det påpeges dog, at store ændringer kun kan skabes i forbindelse med nye anlægsprojekter, samt at nogle personer altid vil være afhængige af en særlig hjælpeordning (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2002).

ENGLAND

Det sidste land der medtages her er England, som fremviser også en vision om at skabe adgang for alle igennem blandt andet bus- og togsystemet. Transportministeriet skriver:

"Government policy underlines the importance of mainstreaming the needs and requirements of different social groups. The Government values the importance of social inclusion and providing access to affordable transport services is a key part in improving welfare" (Department for Transport, 2006, s. 5).

Regeringen udtrykker her, at de arbejder for at give alle de samme muligheder blandt andet i tog og bussystemet, så også funktionsnedsatte bliver givet de samme muligheder som andre (UK government, 2012) ved at det ses som essentielt i den sammenhæng, at der skabes et design der imødekommer behovet fra forskellige typer af personer (Department for transport, 2005). Også her ses der altså en klar sammenhæng med den universelle holdning.

Det ses særligt i jernbanesystemet, hvor regeringen ønsker at skabe et mere inkluderende miljø for alle borgere. Med op imod 10 millioner funktionsnedsatte personer findes det vigtigt at samfundet gør noget for at fjerne de barrierer der skaber eksklusion og manglende adgang (Department for Transport, 2006). Der ses derfor en lighed i opbygningen af denne holdning, som stemmer overens med den tyske, ved at det er den stigende andel af befolkningen med funktionsnedsættelser der, også i England, sættes som begrundelse for et stigende behov for at kunne inkludere disse grupper i højere grad. Denne sociale inklusion fremsættes som vigtig for velfærden (ibid.). I sammenhold med afsnit 2.3.1. giver dette god mening i forhold til holdningsdelen (4.2.3), og det stemmer overens med tanken omkring de universelle principper, hvor det er alle der skal have adgang.

Det findes samtidig vigtigt, at den transport, der tilbydes er udbudt til en pris som befolkningen kan betale, og derfor skal den kollektive transport være en mulig løsning (Department for Transport, 2006). Kollektiv transport og et tilhørende barrierefrit miljø menes i England som værende afgørende for hvorvidt der kan leves op til menneskerettighederne (Department for transport, 2005).



6.2.2 IMPLEMENTERING AF VISIONEN – DE KONKRETE TILTAG

I dette afsnit sættes der fokus på de implementerede løsninger, hvor det argumenteres for at visionen er implementeret bedre i andre lande end Danmark. Der vurderes ud fra de universelle principper og tabel 3, fordi det synes at skabe den bedste mulighed for at vurdere effekten af lighed i forhold til definitionen i afsnit 3.2.1 og 3.2.2 med den nuværende viden. Det er ikke, fordi landene nødvendigvis har løst alle problemer inden for tilgængelighed, men afsnittet her viser, at de har løst nogle af de problematikker som ofte skaber barriere iht. tabel 3.

Faktaboks: De 7 universelle principper:

1. **Retfærdig udnyttelse:** designet er brugbart og nyttigt til mennesker med forskelligartet evne
2. **Fleksibel i brug:** designet kan rumme en bred vifte af individuelle evner
3. **Simpelt og intuitivt i brug:** Det er nemt at forstå brugen af designet uanset brugerens erfaring, viden, sprog-evner eller koncentrationsniveau.
4. **Genkendelig information:** Designet kommunikerer nødvendig information til brugeren, uanset udefrakommende faktorer eller evner hos brugeren. Derfor må der bruges forskellige måder at præsentere information på.
5. **Ska minimere skader:** Designet må være skabt så der ikke er fare for at mulige skader vil ske
6. **Skal kunne bruges uanset fysisk evne:** Designet kan bruges effektivt og komfortabelt uanset om brugeren kun har et minimum af kræfter
7. **Størrelsen må være tilpas efter den ønskede brug:** Uanset brugerens størrelse eller de hjælpemidler og mobilitet vedkommende har må designet kunne bruges

USA

Der startes igen med USA, hvor en af de måder tilgængelighed kan ses implementeret på er igennem en prioritering for indretning af stationer. I overensstemmelse med de universelle principper skal stationer indrettes så:

1. prioritet, at hele toget har niveaufri indgang fra perronen og dette skal derfor tilstræbes overalt hvor det er muligt, og kan betegnes som universel fordi der her er lige adgang for alle til hele toget. I sammenhold med de syv opsatte punkter synes disse overholdt, ligesom barriererne omkring toget overkommes (se tabel 3).

2. prioritet er en mindre hævet platform og dermed kun niveaufri adgang til dele af toget, den er mere diskriminerende end den første ud fra det universelle design, fordi nogle så ikke har adgang til hele toget. Færre punkter end ved den første prioritering opfyldes, hvor det blandt andet kan argumenteres svære forståelsesmæssigt fordi den rette vogn med adgang skal findes.

3. prioritet er en lift påmonteret toget så den gangbesværede skal løftes ombord. Her er der tale om en tillægsløsning og derfor er denne også placeret lavere i prioritering, hvilket viser den dårligere effekt for lighed. Selvom liften er integreret i toget og giver spontan rejsemulighed så



synes den stadig at fastholde den omtalte stigmatisering. Her bliver kun enkelte punkter overholdt.

4. prioritet og den absolut sidste udvej er en ekstern lift udenfor toget i stil med hvad der findes i Danmark (Dansk Handicap Forbund, 2012). Det er den der skaber størst ulighed fordi den er ufleksibel og er klart rettet mod kun en mindre gruppe personer. Her vil der sandsynligt ikke blive tilbudt hjælp til personerne i den yderste cirkel fra figur 3-5. Ingen punkter synes her overholdt og barriererne fjernes ikke iht. tabel 3.

Prioriteringen kan illustreres med toge fra Danmark, Sverige og Norge (figur 6-1). Det første billede viser Danmark og den eksterne lift (læs mere om denne i kap 2.) Billede 2 kommer fra Sverige, hvor toget har en integreret lift. Det betyder at der ikke skal ventes på at liften køres frem. Det sidste tog er fra Norge og med niveaufri adgang hvilket betyder at alle kan gå direkte ombord. Det er denne model amerikanerne ønsker anvendt, såvidt det er muligt, og den fysiske udformning bakker dermed op om den holdning der blev præsenteret i afsnit 6.2.1 (se figur 6-2).



Figur 6-1 Forskellen på indgang til tog i Danmark, Sverige og Norge (Dansk handicaporganisation, 2003; Norges Handikapforbund, 2012)

Iht. afsnit 3.2.2. ses her netop hvordan minimumsløsninger i form af tillægsløsningen er den sidste prioritering, og at tilgængeligheden dermed øges. Dette synes at være en generelt gældende tendens i USA. Den gode tilgængelighed som dette frembringer i USA fremhæves også i en



Figur 6-2 Her ses de hævede perroner i forbindelse med en letbane i North Carolina (Schmitt, 2012)

artikel fra Washington Post hvor en amerikansk kørestolsbruger beskriver sin tur rundt i Europa (Davenport, 2013). Han undrer sig her over de mange barrierer der konstant er i vejen for ham. Det at amerikanerne normalt ikke oplever barrierer i sin færden rundt i samfundet indikerer igen, at det i USA er lykkedes at mindske mellemrummet mellem individets evner og samfundets krav (se afsnit 3.2.2).



Forfatteren bag artiklen forstår ikke hvordan Europæiske kørestolsbrugere kommer rundt, særligt dem i elektrisk kørestol, for han må hele tiden rejse sig op for trin og mellemrum. Her er altså en indikation af at mange Europæiske byer ikke lever op til princippet om, at designet skal kunne benyttes med forskelligartet evne og kunne bruges med et minimum af kræfter. Han bakkes op af amerikanske Paul Nadler, som ikke synes, der ses nogle gangbesværede i bybilledet i blandt andet Paris – og heller ikke han forstår hvordan de skulle kunne komme rundt (Barlow, 2013). Forhindringer som europæerne er vant til "bare er der". Det er alt lige fra de ujævne belægninger, smalle fortove osv. der konstant er i vejen (Davenport, 2013; Barlow, 2013).

Modsat Europa er det i USA muligt for en kørestolsbruger at tage busser og komme ned i alle metro stationer. Dette gør sig ikke gældende i Europa, hvor skilte med "out of order" eller lignende blev oplevet mange gange. Dette synes at have en sammenhæng med den stærke holdning hos befolkningen i USA, hvor folk ikke vil acceptere en diskrimination (Petersen J., 2014). Petersen (2014) har ofte har oplevet hvordan amerikanere reagerer når de ser en kørestolsbruger opleve diskrimination (f.eks. at skulle løftes på toilet) i andre lande, hvor de reagerer stærkt ved for eksempel at ville forlade et hotel grundet diskriminationen af en anden borger (ibid).

NORGE

Norge viser også at det er lykkedes i landet at indarbejde visionen om universel design flere steder og genererer derved en større mobilitet for de gangbesværede.

Eksempler på dette er ifølge det Norske "Funktionshemmedes Fellesorganisation" et valg om at udskifte togene på den norske statsbane (Lie, 2013). Valget faldt på det Schweiziske tog "Flirt",



Figur 6-3 Tog med indgang i niveau med perronen (Vegdirektoratet, 2011)

som er opbygget på en måde hvor direkte påstigning er muligt uden trapper eller andre niveauforskelle (Norges Handikapforbund, 2012). Det betyder, som beskrevet ovenfor, at en lift ikke længere er nødvendig, fordi køretøj og perron på denne måde bygges sammen så også kørestole kan bevæge sig frit ind i toget. Samtidig gør det også brugen af togene mere intuitivt, hvilket også indgår som et princip, fordi alle kan bevæge sig direkte ind uden hjælp eller specielle ordninger.

På nuværende tidspunkt er funktionen ikke optimal grundet perronerne, men der arbejdes på hævnning af niveauet, så alle perroner kommer i en højde på 76 cm. Herefter vil alle kunne benytte togene uden at modtage hjælp fra andre og betegnes som universelle (Lie, 2013).

Det menes i Norge også at være lykkedes at overkomme problematikken omkring lavgulvsbussenes manglende effekt som blev omtalt i afsnit 4.2.1 og som blev ansat som problematisk i Danmark (se kap 2). Dette er gjort ved, at kantstenen er hævet til en højde på min. 18 cm (se



figur 6-4 fra Sverige), hvilket giver niveaufri adgang til en lavgulvsbus der knæler (Vegdirektoratet, 2011). Det viser dermed at kravet er udarbejdet med omtanke for den med det største behov og hele løsningen og samtidig en forståelse for minoritetsgruppens behov. Her er der netop tænkt videre fra minimumsløsninger og søgt bedre alternativer.

De norske løsninger følger ideen om at hovedløsningen udformes så den giver adgang for alle (se figur 3-2). Selv skjulte funktionsnedsættelser bliver derved hjulpet og mellemrummet mellem individ og samfund lukkes til. Ud fra de 7 principper opfyldes derfor både at skabe noget, der er brugbart og nyttigt til forskellige evner, som er fleksibelt i brug og simpelt og intuitivt, da det ikke kræver nogen forklaring i brugen. Der vil også være en chance for at minimere skader, i det alle nemmere kan komme om bord.

Mere simple tiltag kan også give frihed og et mere universelt byrum er erfaringen i Norge. Det kan være ekstra bænke på gaderne og fjernelse af kantsten, som gør det muligt at tilbagelægge den del af rejsekæden som fører hen til køretøjet. Bænkene kan bruges til at forlænge den mulige gåafstand, ved at der gives mulighed for hvil på vejen (Vegdirektoratet, 2011). Dermed kan flere komme hen til busstoppet ved egen hjælp, selvom gåafstanden overskrider den egentlige fysiske formåen og der må derfor være hvilemulighed for hver 50-100 m. Endnu en barriere fra tabel 3. Det er dog ikke ligegyldigt hvordan hvilemulighederne indrettes, da de skal være brugbare for alle. Det kan synes ligegyldigt at fokusere på bænke, men det er netop et af de elementer der nemt nedprioriteres, fordi en normalt gående ikke har det samme behov på dette område. I indretningen af selve stoppestedet har bænke derfor også en helt anden funktion for en gangbesværet end for andre.

Det interessante er så, at Norge inden for den sidste tid er begyndt at sætte spørgsmålstegn ved om det overhovedet er muligt altid at udforme hovedløsningen efter alle (Lid, 2014). Ikke kun fordi der nogle steder må indsættes tillægsløsninger af ressourcemæssige årsager, som det påpeges af FN kan være nødvendigt. Også fordi det bare ikke altid er muligt at lave en løsning som passer til alle grupper. Et eksempel er når der laves store rum og meget plads til en kørestol (f.eks. på et toilet), men hvor en person med dårlig balance eller blindhed i stedet har behov for tætte vægge til støtte (Lid, 2014). Derfor kan det ind imellem være nødvendigt at bygge hovedløsningen op af en række tillægsløsninger for at kunne overholde de syv principper bag det universelle design.

SVERIGE

Sveriges hovedstad Stockholm er et af de steder hvor det er lykkedes at skabe store ændringer i tilgængeligheden og nedbryde diskriminationen i Sverige. Det er blandt andet sket ud fra en ny ideen om at tænke fladt i planlægningen, og derfor er 5.200 fodgængerovergange ændret til Stockholm modellen - uden kanter. Kanterne er fjernet fordi det blev indset, at et normalt fodgængerfelt ikke er brugbart for kørestole (se tabel 3). Ofte ønskes der en kant, så de blinde har noget at gå efter. Men det betyder en tillægsløsning skal påsættes for at kørestolene kan passere. Her indtræder de uni-



Figur 6-4 Selvom der tænkes fladt i Stockholm så er busstop hævet hvorved det er muligt at komme direkte ind i bussen (City of Stockholm, 2010).



verselle principper omkring brugbarhed for et større segment og en fleksibel udformning. Et eksempel på forskellen mellem at skabe en hovedløsning med fokus på det universelle og en tillægs løsning kan ses på figur 6-5 og 6-6.



Figur 6-5 Et fortov fra Stockholm her er hele hovedløsningen bygget op med tanke for flere brugertyper (Stockholms stad, 2008).



Figur 6-6 Et fortov fra Odense, hvor en tillægs løsning til det eksisterende er valgt.

Ved at fjerne kanterne og skabe pejlemærker for de blinde i belægningen, så gav det bedre forhold for begge grupper – plus for de personer der kommer med kuffert, barnevogn osv. Der er fjernet 10.300 fortov med høje kanter, dybe rendesten og lignende, som er erstattet med nye typer fortov. Bænke er blevet indsat overalt i byen, så der er mulighed for hvile på alle steder.

På den måde fjernes mange af de miljømæssige barrierer som skabte problemer for individet (se tabel 3). 360 busstop er indtil 2010 ændret til højere niveau, som gør det muligt at skabe niveau fri adgang til lavgulvsbusser i stil med den norske fremgangsmåde. Og så er belægningen gennemgået på byens fortov for at undgå problemer med huller og glatte overflader (City of Stockholm, 2010). Ses der på tabellen i kapitel 4, så kan det ses, at det er mange af disse barrierer som forsøges fjernet i Stockholm.

I 2014 er også den svenske by Göteborg blevet fremhævet for sin tilgængelighed og udnævnt som vinder af "Accessible city" prisen – grundet sin store indsats på transportområdet, hvilket er med til at vise hvor stor en effekt indsatsen i byen har haft (EASPD, 2013). Stockholm var desuden med i finalen om samme pris i 2013 (European Commission, 2013). I Göteborg er det særligt den kollektive transport der er blevet ændret med hævnning af stoppesteder og informationsmæssige udbudninger (Göteborgs stad, 2010). Dele af dette kan ses i kap 8.

TYSKLAND



Figur 6-7 Elektronisk rampe på tog i Tyskland, giver mulighed for spontan rejse (The Atlantic cities, 2014).

I Tyskland er det fortsat tillægs løsningerne, der synes at dominere i den kollektive transport. Så sammenkobling imellem leddene i rejsekæden er dannet med elektroniske ramper i bus og toge (se figur 6-7), så passagerer i kørestol eller med andre funktionsnedsættelser kan komme om bord uden assistance fra en medhjælper. Det kan have sammenhæng med udtalelsen i forrige afsnit om, at omdannelsen skal ske over tid. En årsag til at der vælges at gøre brug af denne type løsninger kan derfor skyldes en økonomisk vinkling, da det er dyrt at ombygge perroner i et eksisterende miljø. Det påpeges, at store ændringer kun kan skabes i forbindelse



med nye anlægsprojekter, samt at nogle personer altid vil være afhængige af en særlig hjælpeordning (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2002). I de fysiske omgivelser er der dog stor fokus på at sænke kantstene og på anden vis overkomme barriererne omkring niveauforskelle påpeger Petersen, 2014. Han oplever derfor en helt anden tilgængelighed når han krydser den dansk/tyske grænse.

I Tyskland gøres der desuden meget i registrering og information om det fysiske miljø og adgangsforhold hvilket er en hjælp for de gangbesværede, fordi det giver mulighed for at kortlægge og planlægge en optimal rute. Her kan der argumenteres for, at der skabes den information og genkendelighed som også er en del af principperne. Blandt andet findes der også rutevejledningen www.wheelchairmap.com, hvor det er muligt at finde frem til lokaliteter med tilgængelig kollektiv transport, hvor en kørestol frit kan passere. På hjemmesiden vises et kort over hvor der er fuldt tilgængelig transport i et område og ved at klikke på et punkt kommer der billeder og en beskrivelse op af den enkelte lokalitet. Herved er det muligt at danne sig et overblik over stedet. Effekten af dette er afhængig af, at der faktisk findes ruter som er tilgængelige.

Selvom Tyskland på den måde måske ikke altid følger de universelle design principper hele vejen igennem, så formår de alligevel at skabe løsninger for bedre uafhængighed og spontanitet. Målet er dog fortsat at løsningerne skal forbedres i fremtiden og dermed kan det forventes at de universelle principper bliver mere dominerende (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2002). Særligt fordi der er fokus omkring, at forholdene på nuværende tidspunkt ikke er acceptable.

ENGLAND

England kan på mange måder virke utilgængeligt, men alligevel så er det lykkedes at skabe løsninger så de gangbesværede kan komme uhindret frem. De engelske løsninger blev flere gange påpeget af de gangbesværede, som har deltaget i projektet, som værende ønskelige



Figur 6-8 Elektronisk rampe på engelsk bus, den er sammenpasset med en forhøjet kantsten som chaufføren kører hen til når en person trykker på en knap i bussen (King, 2012)

at få til Danmark (Breilich, 2014; Madsen, 2014; Petersen J., 2014). Det handler blandt andet om den engelske rejseplan, men også måden England har installeret elektroniske ramper (se figur 6-8) og omformet deres busstoppesteder. Alle busser i London har på nuværende tidspunkt en fuldautomatisk elektronisk rampe bekræfter Transport for London (Roberts, 2014). Det interessante med de engelske løsninger er, at de på den måde fremhæves selvom det fortsat er tillægsløsninger som er påsat, så selvom den kan klappes ud uden hjælp så ændrer den ikke på stigmatiseringen af de gangbesværede. Den synes heller ikke at være simpel og intuitiv i brug ud fra den beskrivelse en kørestolsbruger giver i et interview (Madsen, 2014). Hvilket viser en ny problematik omkring ramper.

Hvorfor de gangbesværede så netop nævner England kan hænge sammen med, at London er en by mange besøger – også de personer der har deltaget her i projektet. Og så synes løsningerne samtidig at være tydeligt bedre end hvad der opleves i Danmark. Det er desuden



også løsninger der er nemme at få øje på. Når løsningen indarbejdes helt i miljøet, så synes den måske mere naturlig og skaber en mere skjult tilgængelighed – hvilket er positivt i forhold til anti-diskriminationen.

En anden løsning, der blev lavet, er, at der blev ansat personale til at assistere med lifter. Det giver igen mulighed for spontane rejser, men fjerner igen ikke stigmatiseringen, fordi det er nødvendigt med hjælp (Transport for London, 2013; Transport for London, 2011). En dansk rejssende der har været i London, beskriver det dog som en stor hjælp til at komme frit rundt i byen (Hegaard, 2012). Denne ordning løser problemet som findes i Danmark (se kapitel 2) med at skulle bestille lifte 48 timer før rejsen. Noget tyder derfor på, at det ikke nødvendigvis føles diskriminerende for de kørestolsbrugere, men at de i større grad fokuserer på den egentlige effekt af løsningen. Her kan problemet så være at tillægsløsningerne er mere rettet mod kørestolsbrugeren, så de andre grupper ikke får effekt af dem.

Figur 6-9 Fra den engelske rejseplan, hvor det er muligt at indtaste funktionsnedsættelser (Transport for London, 2014)

Den engelske rejseplan er også et element, der fremhæves (figur 6-9). Her kan gangbesværede (og andre) via en indbygget funktion afkrydse hvorvidt, der ønskes niveaufri adgang på rejsen (Transport for London, 2011). På den måde fremkommer en rute, hvor den gangbesværede frit kan bevæge sig uden assistance, hvis muligheden altså er der på den valgte strækning. Et problem her i er dog, at der i England fortsat skal skabes mange ændringer, før de gangbesværede kan bevæge sig helt frit (Ferrari, Berlingo, Calabrese, & Curtis- Davidson, 2013). Derfor kan det også ses, at ruten uden barrierer ofte vil være en del længere og indeholde en større mængde af ventetid modsat den ordinære rute som andre vil bruge (Ferrari, Berlingo, Calabrese, & Curtis- Davidson, 2013). Til gengæld risikerer de gangbesværede ikke, at ende på en station eller ved et busstop, hvor de pludselig ikke kan komme længere. Planen opdateres dagligt med informationer om reparationer m.m. så det kan undersøges hjemmefra hvorvidt en elevatorer eller lignende er i stykker. Det viser hvordan information kan bruges som et hjælpemiddel, men at det ikke er nok i sig selv.



6.2.3 OPSUMMERING

En omdannelse til mere effektfulde løsninger kommer til at tage mange år, så selvom der er indsat løsninger der lever op til det universelle design, og der sker fremskridt, så synes der at være lang vej endnu.

Løsningerne i afsnittet blev vurderet ud fra de syv universelle principper, og selvom ikke alle lever fuldt op til hele den universelle ideologi så synes de stadig at give den øgede lighed iht. definitionen i afsnit 3.2.3 omkring større spontanitet og uafhængighed. Blandt andet Norge begynder at tvivle på om der altid kan skabes en hovedløsning for alle og bakker i stedet op om at vurdering og indarbejdelse af konteksten er det vigtigste, fordi selvstændig færden må stå som første prioritet. Derfor er det vigtige fortsat at evaluere effekten og ikke bare indsætte løsninger uden overvejelse (Lid, 2014). Det er særligt det eksisterende miljø, der giver udfordringer i forhold til denne udvikling og kort fra både Tyskland og England, hvor tilgængeligheden registreres, viser at selvom der er tilgængelige stationer – så er der også fortsat mange som ikke er det (The Atlantic cities, 2014). På nuværende tidspunkt er det også kun to stationer i Norge, der lever op til de krav for universel udformning, som landet selv har opsat, og også i Sverige er der lang vej endnu. Men pointen med afsnittet er at vise, at andre lande er gået i gang.

Det påvises desuden at antagelsen i figur 4-6 omkring den dobbelte pil, hvor beslutningsprocessen ikke kun kan påvirkes af et samfund der arbejder imod en holdningsændring, men at samfundet også kan påvirke den anden vej opfyldes. I de fleste af landene stammer visionen dog i højere grad fra den demografiske ændring og en konstatering af at flere og flere har behovet for at samfundsforholdene ændrer sig, hvis de skal beholde deres livskvalitet. Her er det derfor beslutningstagerne og myndighederne, der kommer til at påvirke samfundet.

Afsnittet her har derfor klarlagt, at andre lande benytter sig af de universelle løsninger – men at det ikke ser ud til, at de nogen steder er fuldt implementeret. Tillægsløsninger bliver derfor fortsat brugt, men med omtanke. Der ses her en fordel i, at der suppleres op med hjælp og information så den spontane rejse sikres bedst muligt. Blandt andet Tyskland taler for at de helt store ændringer kun vil laves i forbindelse med nye projekter af økonomiske årsager. Informationsteknologien benyttes derfor som et godt supplement i den sammenhæng i form af Apps og rejseplaner for at skabe større selvstændighed. Fælles for alle landene er, at der synes at være gjort en indsats for at ændre på en tidligere tilstand og skabe løsninger, som de gangbesværede gerne vil gøre brug af. Det er derfor teknisk muligt at sammenbinde køretøj og omgivelse med hinanden, hvilket blev påpeget som en nødvendighed i den teoretiske gennemgang for at sikre mobilitet og lighed. Alle landene har også accepteret, at det nuværende tilbud fortsat ikke er godt nok.

De udvalgte lande har formået at skabe, om ikke andet, så en start på implementeringen af lighedsgivende løsninger, der lever op til menneskerettighederne i transportsystemet, hvilket skaber sammenhæng mellem vision og virkelighed. De synes derfor alle mulige at medtage videre i vurderingen af brug af indsatsen.

6.3 INDSATSOMRÅDER

Tilgængelighed omhandler ikke kun visioner og de endelige løsninger, men mange faktorer spiller ind på processen herimellem (se figur 4-6). Det svare, som på figur 5-1, til at der skal ske en konkret indsats imellem at sætte sig en vision om, at nå bjergtoppen og til en person faktisk når



målet. Det vil kræve at mange skridt bliver trådt og det er ikke ligegyldigt hvilken vej der her vælges eller hvor fødderne placeres. Vejen til målet kan derfor være af afgørende betydning.

Den næste del af kapitlet går derfor på at finde frem til, hvordan landene har handlet på de opsatte indsatsområder fra afsnit 4.3, som andre har fundet relevante. Den indsats landene gør inden for de forskellige områder kan være med til at underbygge hvorvidt der arbejdes på at implementerer visionen eller ej, og danne baggrund for en mere dybdegående forståelse af den danske fremgangsmåde. Dette findes nødvendigt fordi der, som det kunne ses ovenfor, ikke findes et fuldstændig universelt miljø nogle steder. I de efterfølgende afsnit analyseres det, også hvordan forskellige virkemidler har hjulpet til at kunne skabe denne selvstændige mobilitet for gangbesværede. Det er ikke alle lande der repræsenteres ved alle punkter, men det giver stadig et godt overblik over hvordan indsatsen konkret kan udføres og understreger kompleksiteten i problemstillingen.

6.3.1 LOVGIVNING BAKKER OP OM HOLDNING

Lovgivning kan være et stærkt virkemiddel, når de politiske visioner skal føres videre igennem systemet og medvirke til større fokusering omkring problematikken (Imrie, 2000). Ved at lovgive tvinges planlæggere og andre til at gøre en indsats på området og det kan derfor være måden at ændre normen på. Det ses derfor også, at flere lande benytter sig af lovgivning i forbindelse med at implementerer tilgængelighedsvisionen.

Et af de første lande i verden til at lave en anti-diskriminationslovgivning var USA, den politiske opbakning har derved rodfastet og videreført de visioner og holdninger som handicaporganisationer bragte frem om bedre forhold for handicappede. Denne har ledt til "The American with Disability Act", som sikrer adgang til det fysiske miljø og den kollektive transport for blandt andet gangbesværede (United states acces board, 2013).

I "The American with Disability Act of 1990" står der: *"Discrimination in employment, access to places of public accommodation, services, programs, public transportation, and telecommunications is prohibited by this law. Physical barriers that impede access must be removed wherever they exist. The ADA has a uniform nationwide mandate that ensures accessibility regardless of local attitudes. The Architectural and Transportation Barriers Compliance Board (Access Board) issued Accessibility Guidelines for accessible design in 1991. These guidelines were adopted with modifications by the U.S. Department of Justice and became the enforceable ADA Standards for Accessible Design"* (United states acces board, 2013).

Dette følges op med ADA Accessibility guidelines. Her står der blandt andet *"Every station, bus stop, bus stop pad, terminal, building or other transportation facility, shall comply with the applicable provisions of section 4, the special application sections, and the applicable provisions of this section"* (United states acces board, 2013).

Lovgivning er en stor del af virkemidlet i USA, særligt den føderale lovgivning. Det menes i USA at have haft stor effekt på fjernelsen af barrierer. Lovgivningen har en stærk virkning i et land som USA, hvor diskriminerende handling hurtigt fører til retssager og konsekvenser. Derfor har det været muligt at tvinge både myndigheder og private til at overholde opsatte regler og beslutninger på området. Også i andre lande fremhæves USA's lovgivning som en vigtig årsag til landets barrierefri miljøer (Stockholms stad, 2008; Norges Handicapforbund, 2001). Lovgivningen har været medvirkende til at selv modstandere har måtte gøre en indsats for forbedringer



(Christophersen, 2002). Også USA's mange græsrodsbevægelser menes at være årsag til, at der i USA er sket en synlig effekt inden for forbedring af forholdene for gangbesværede (Ryhl, 2009).

Det amerikanske handicapforbund påpeger dog, at selvom ADA (antidiskriminationsloven) har forbedret forholdene i USA i både busser og togsystemer, så er der fortsat lang vej endnu i forhold til stationsmiljøer og informationssystemer (National Council of Disability, 2005). En statusrapport fra 2005 var med til, at øge kravene yderligere, fordi der blev fundet fortsatte problematikker på flere områder (National Council of Disability, 2005). USA synes dog alligevel at vise, at de har overført visionen til konkrete løsninger og at der arbejdes på fortsat forbedringer.

Retslige virkemidler er også blevet indført i Norge som et vigtigt virkemiddel for at nå en vision omkring et universelt udformet Norge i 2025 (Barne - og Ligestillingsdepartementet, 2009). Også her handler det om, at når et forhold indskrives i loven står myndighederne med et stærkt middel i form af sanktioner, hvis loven ikke efterfølges. Dermed opstår der et virkemiddel, der virker som "pisk" i forhold til at efterleve de gældende regler. Der er derfor større incitament til at gøre en konkret forskel, selvom det har en økonomisk konsekvens. Lovgivningen synes ikke mindre vigtigt når holdningen er kommet oppe fra og skal indarbejdes i samfundet. I diskriminerings- og tilgængelighedsloven §9, står der at "*ingen må diskrimineres på grund af nedsat funktion*" (Lovdata, 2008).

På den baggrund er det valgt, at indskrive tilgængelighed, baseret på universel udformning og de principper der blev beskrevet i kapitel 3 i andre love, 16 forskellige sektorer er på den måde påvirket af denne lovgivning, hvor både planloven og bygningsloven, samt lov for transportsektoren indgår (Miljøverndepartementet, 2009). Det er påkrævet at både kollektive og private virksomheder udformer sig universelt så der skabes adgang for alle. Sker det ikke ses det som en diskrimination, med mindre det skaber en uforholdsmæssig stor byrde. Ved dette forstås, at der lægges vægt på sikkerhedsmæssige og ressourcemæssige forhold i nedbrydelse af barrierer (Barne - og Ligestillingsdepartementet, 2009).

På samme måde ses anti-diskriminationslovgivning også i både Tyskland, Sverige og England dog uden den universelle benævnelse. Det kan dermed ses at lovgivning er et virkemiddel der gøres brug af for at tvinge myndigheder og andre til at gøre en indsats for lighed. Blandt andet kan en anti-diskriminationslov være medvirkende til den måde tilgængelighedsplanlægningen prioriteres på i flere lande. Ofte integreres en sådan lov i plan- og transportloven, der forbyder løsninger som diskriminerer de gangbesværede. Når der stilles konkrete krav, som kan straffes gennem lovgivning, og planlæggerne bliver opmærksomme på at indarbejde løsninger som alle kan bruge.

6.3.2 KRAV TIL UDFORMNING OG SANKTIONER – EN BALANCEØVELSE

På baggrund af lovgivning vil der ofte være opsat en række krav der også kan medvirke til en større indsats ud fra den tvingende tankegang, hvor det er pishen der motiverer indsatsen. Krav vil ofte fungere som en minimumsopsætning og der synes derfor at være en risiko for at falde i fælden, hvor løsningerne igen bliver indsat udelukkende fordi de er et minimumskrav og ikke med omtanke for den egentlige effekt (se afsnit 4.2.1 og 3.2.1). Derfor må kravene være gennemtænkte og afprøvede inden de indføres. Det synes her også at være vigtigt hvordan kravene er udformet i forhold til om de vil have en effekt på ligheden eller ej.



En af de måder USA har brugt krav som virkemiddel er ved at skabe de prioriteringslister, som nævnt i afsnit 6.2.2. Der findes i den sammenhæng både nogle ufravigelige og ekstra krav. Det ufravigelige kan være bredden på døre, hældninger på ramper osv. Som det også kendes fra tilgængelighedshåndbøgerne, men det skal bemærkes, at i USA skal disse minimumskrav være til stede (vigtigheden af denne tvang uddybes senere) og det pointeres tydeligt, at det kun er minimumsindsatsen – ikke det endelige mål (United States Access Board, 2013).

Strategien omkring prioritering, som også kunne ses i afsnit 6.2.3, er med til at skabe en omdannelse af togstationer i USA, hvorved de med tiden kan gøres universelle for alle. Prioriteringslister er med til, at alle stationer opnår et minimum af tilgængelighed, men målet er sat på niveaufri adgang. Derved kan der ske en opgradering over tid, men hvor laveste prioritet kun må benyttes hvis bedre løsninger ikke er muligt. Der har desuden været lavet opfølgende evalueringer med hjælp fra gangbesværede siden lovens indførelse, som er med til at skabe nye og skærpede krav. Dette har sammenlagt betydet, at gangbesværede i dag finder USA mere tilgængelig end de europæiske storbyer (Norges Handicapforbund, 2001; Stockholms stad, 2008; Dansk Handicap Forbund, 2012). Bliver krav ikke overholdt i USA så lukkes byggeri m.m. ned, hvilket giver et stærkt incitament i forhold til at overholde det nedskrevne.

Den måde kravene er opsat på betyder at der gives plads til den innovative proces som blev fundet ønskelig for at skabe bedre og mere effektfulde løsninger. Dermed bevares omtanken for hvorvidt der reelt er skabt en effekt, fremfor kun at have kvalitativ målbarhed.

KRAV BINDER REJSEKÆDEN SAMMEN

Norge og Sverige bruger også krav som virkemiddel flere steder og det er ønsket at bruge dem mere. Dette kan hænge sammen med at holdningen kom oppe fra. Når kravene indføres som en retslig standard, vil der være en konsekvens hvis de ikke overholdes – en sanktionsmulighed. Der vil samtidig kunne ske en ændring i krav efterhånden som den teknologiske udvikling ændrer sig (Barne- og Ligestillingsdepartementet, 2009). Der kan allerede nu ses en udvikling i krav i forhold til den tidligere handicaptilgængelighed og at de nye krav ligger op til en større selvstændighed i mobilitetssammenhængen. Dermed er minimumskravene hævet til et niveau, hvor selv en kørestol kan bevæge sig selvstændigt rundt på en station. Problemet fra tidligere kan derfor også være for lave krav, men synes fortsat mere at skyldes den manglende elastik til at udvikle bedre løsninger med tiden. Eksempler på dette er niveaufri indgange, døre der åbner selv og høje perroner (Rogaland Fylkeskommune, 2007). Med sådanne udformninger er der ikke behov for en kompensation eller hjælpeordning og selvstændigheden bevares derfor. Ergoterapeuter har bidraget til udformningen af de krav, der er opsat.

Det er erfaringen at tiltag skal vises tydeligt i tegninger og beskrivelser for at bevare fokus på dem og sikre de bedste løsninger. Igen er en konsekvensvurdering relevant for successen af projektet. Kravspecifikationer kan derfor med rette udformning bruges uden at de ender ud med tillægsløsninger. Når der er tale om rent tekniske løsninger, bliver erfaringer, deltagelse fra funktionsnedsatte og forskere vigtige for at danne det ønskede sammenspil i rejsekæden. Det viser også, at universelle løsninger kan omdannes til en mere teknisk udformning og derved ikke adskiller sig på dette punkt fra handicaptilgængeligheden.

Også i Sverige bruges krav som virkemiddel for blandt andet busstoppesteder, og det har ledt til ændring af en lang række stoppesteder og givet niveaufri indstigning i busserne. Eksempel



på de svenske krav kan findes på bilag II. Der synes i Sverige at være en tendens til at udvikle en model som efterprøves, som det også kan ses med fodgængerfelter, og når denne fungerer efter hensigten implementeres den som krav. Dermed overkommes den problematik der ellers synes at opstå med, at løsninger ikke har den ønskede effekt for brugergruppen ved at der ikke vurderes på effekten. Løsninger, der ikke har effekt, vil synes utænkeligt i forbindelse med f.eks. brandkrav. Krav kan derfor være et positivt virkemiddel, fordi de sikrer en konkret udformning.

En væsentlig pointe er, at viljen til at stille krav og lovgive på området viser en seriøsitet omkring problematikken. Krav og lovgivning kan sikre at holdningen også ændres nedad i systemet. Fravær af disse vil medføre risiko for at det bliver ved hensigtserklæringerne, da andre prioriteter vil kunne tage præcedens, som f.eks. æstetik eller økonomi.

6.3.3 STRATEGISKE MÅLSÆTNINGER ØGER FOKUS

Brugen af strategiske virkemidler i planlægning som handlingsplaner og klare målsætninger kan ses tydeligt i flere af de udvalgte lande. Det kan ses hvordan statusbeskrivelser, kortlægning indikatorer og vurderinger, som en del af handlingsplanerne, kan være en hjælp her.

Både i Norge og Sverige er der skabt en strategi med klare målsætninger for implementering, hvor målsætningerne samtidig fungerer som værende indikatorer for evaluering. I Norge er dette særligt en fordel fordi det pointeres, at sektorprincippet i landet har spredt ansvaret for rejsekæden på tværs af forvaltninger (Norges Handicapforbund, 2001), hvor en klar strategi synes at gøre det muligt at involvere alle. Samme problematik gør sig gældende med den kommunale styreform i Sverige som kan være problematisk i den universelle sammenhæng. Når der er sektorprincip i et land er ansvaret bredt ud på de forskellige sektorer, og de må derfor arbejde sammen. Det handler ikke kun om den fysiske sammenkobling, men også information og forståelsesmæssigt iht. 4 princip i det universelle design.

I Norge er det statens vejvæsen som står for den overordnede koordinering, på en måde der sikrer at ansvaret placeres de rigtige steder, så forskellige sektorer prioriterer forpligtelserne omkring tilgængelighed og inddrager de lokale myndigheder (Barne - og Ligestillingsdepartementet, 2009). Med syv principper, der skal holdes for øje, kan det være svært at bevare overblikket, når rejsekæden så samtidigt breder sig ud i forskellige afdelinger. Strategierne synes derfor uundværlige for at undgå de samme fejltagelser, som tidligere har været set, hvor køretøj og perron er skabt uden sammenhæng.

HANDLINGSPLANER

På det lokale og kommunale niveau, skal de overordnede målsætninger implementeres. Her er der i Norge opbygget et udgangspunkt for en handlingsplanproces der bygger på inddragelse af de lokale forhold. Det adskiller sig fra handicaptilgængeligheden ved at åbne op for mulighederne i at indsætte de løsninger der bedst giver adgang for alle frem for en specifik teknisk udarbejdelse. Det synes at give den mere innovative proces, hvor den konkrete effekt tages til overvejelse. Samtidig synes der også at være en fare i at åbne for meget op, fordi der risikeres at skabe noget der slet ikke har effekt. Det er en risiko der her må løbes og erfaringen tages med videre.

Alle kommuner i Norge skal (her kommer den lovgivningsmæssige og krav delen ind igen) have en handlingsplan og kommuneplan inden 2015 med retningslinjer for universal udformning af



deres kommune (Barne - og Likestillingsdepartementet, 2009). Også alle regionale planer skal (bemærk brug af ordet skal også i denne sammenhæng) have integreret denne målsætning inden for denne tidsfrist. For at sammenkoble den sociale og fysiske del med individet på bedst mulige måde, så laves der både en samfundsdel der fokuserer på de sociale forhold og hvor vigtigheden af livsvilkår konkretiseres. Dette bindes så sammen med den tekniske og mere planlægningsmæssige del, som skal hjælpe til at opfylde samfundsplanen. Hermed skabes en større forståelse omkring problematikken for alle og hvilke problematikker det kan give for gangbesværede, hvis der ikke tages hensyn til dem i processen (Høgskolen i Bergen , 2010; Norges Handicapforbund, 2001; Regjeringen, 2013). Denne samfundsmæssige del synes positiv i forhold til den ønskede holdningsændring, som nævnes i afsnit 4.2.3. og der skabes et holistisk element. Det synes derfor at være et virkemiddel her der kan motivere til at alle gør en større indsats for bedre løsninger:

1. Samfundsplan: Introduktion, baggrund og formålet med tilrettelæggelse af arbejdet. I denne del indgår der en samfundsmæssig beskrivelse af hvorfor universel udformning er vigtig. I denne målsætning bør det indarbejdes at gangbesværede i højere grad skal kunne bruge den kollektive transport. Dette er ofte en overordnet samfundsplan for kommunen skabt på baggrund af de landsdækkende målsætninger. Ud fra denne springer så mere detaljerede planer for bl.a. transport.
2. Arealstrategi: Overordnede mål og tilhørende kriterier for vurdering af løsninger indenfor det specifikke felt – det pointeres her, at tidsfrister og inddragelse er en vigtig del for at skabe en effekt. Målsætningerne er vigtige fordi det er dem, der efterfølgende bliver indikatorer og retningslinjer i projektet. Også for om der er opnået en effekt. Målsætninger bør laves i samarbejde med funktionsnedsatte grupper. Når formålet med planen er fundet, opstilles tydelige og forpligtende mål for, hvad der vil opnås i forhold til den nuværende status og visionerne for området, og det bør konkretiseres hvad vil opnås i forbindelse med tilgængelighed inden for en opsat tidsfrist (Høgskolen i Bergen , 2010; Norges Handicapforbund, 2001).
3. Registrering af status og mangler i de erklærede mål – denne del er den mere detailprægede proces, hvor konkrete tiltag skal implementeres og fastsættes. Det er her den samfundsmæssige del bliver ført ud i livet. Her følges målsætningen op med målekriterier og statusbeskrivelser ved at der skabes en oversigt over det udgangspunkt der er inden for planområdet. Det omhandler hvordan forholdene ser ud på nuværende tidspunkt med rejseplaner, busser, infrastruktur osv. Denne status findes nødvendig for at kunne opsætte målekriterier. En systematisk registrering findes nødvendig i denne sammenhæng (Rogaland Fylkeskommune, 2007). Denne oversigt bør også indeholde en oversigt over de nuværende kollektive tilbud.
4. Analyse af mulige foranstaltninger til at afhjælpe de mangler, der er til stede, inspiration fra tidligere projekter, håndbøger m.m. kan bruges her som en hjælp til indsættelse af rette løsninger som kan opfylde målsætningen. Herunder præciseres også de krav der er til materialer og infrastruktur. Det sker bl.a. ud fra eksempler andre steder fra, om hvad der gerne skal opnås.
5. Samlet vurdering af forslag til den overordnede strategi og handlingsplan – sker på baggrund af de opsatte målsætninger. Dette er en evaluering af hvorvidt målsætningen reelt skaber en øget tilgængelighed for borgerne.



6. Præsentation af virkningerne af foreslåede udvikling – en overvejelse af effekten ud fra tidligere erfaringer og detaljering i planerne opholdt mod målgruppens behov. Bl.a. spørgeskemaer, fokusgrupper og interviews kan bruges her til inddragelse.

Et eksempel på dele af en konkret plan kan ses i bilag I, som er en del af den første regionalplan der er lavet i Norge til fordel for universel udformning. Handlingsplan metoden synes at fange en stor del af de elementer som ellers blev fundet problematiske handicaptilgængeligheden. Dette fordi der tages højde for både den lokale kontekst, sammenbinding af løsninger og en efterfølgende vurdering. I sammenhæng med handlingsplaner og målsætninger er der brugt en lang række illustrationer som det også kunne ses i afsnit 6.2. Flere af disse er brugt her i projektet blandt andet figur 3-4 og 4-2.

LOKALE MÅLSÆTNINGER

Et andet eksempel hvor målsætninger er indgået er det svenske KOLLA-projektet (Göteborgs stad, 2010). Igennem projektet har Sverige vist, hvordan det gør en forskel at skabe opmærksomhed omkring tilgængelighedsproblematikken, og at løsninger kan skabes når der arbejdes målrettet og strategisk. Projektet viste, at hvis der opsættes målsætning omkring sammenhæng mellem de forskellige funktioner, kan det undgås at etablere mange tillægsløsninger. Kvaliteten af den kollektive transport blev forbedret for alle igennem forløbet, hvor træning af personale, information, kommunikation og personlig support.

Projektet ses i Sverige som et unikt forsøg på at koble mange forskellige funktioner og afdelinger sammen til at skabe en sammenhængende løsning, der går på tværs af afdelinger (Färdtjänsten, 2007), hvilket er det ønskelige i forhold til at øge mobiliteten.

Et andet svensk eksempel på handlingsplaner som virkemiddel skal findes i Stockholm for at sikre gennemførelsen af en vision om at blive verdens mest tilgængelige by. I den sammenhæng blev der sat fokus på de lokale forhold og den måde forskellige mål kan anvendes netop her. Der blev udformet en specifik håndbog for tilgængelighed i Stockholm by (City of Stockholm, 2010).

Her blev der opsat konkrete tiltag som kunne bruges til at sikre bedre adgang i byen. Udgangspunktet blev taget i de svenske standarder, men de blev omsat og forklaret i forhold til Stockholms opbygning, så der skete en bedre sammenbinding. Derved overkom byen nogle af de problematikker, der ellers opstår med standardiserede løsninger (Stockholms stad, 2008). Ved at udvikle på de minimumsløsninger, som er udgivet for hele landet i forhold til den lokale kontekst og de gangbesværedes behov, er der opstået nye og bedre løsninger. Det har krævet inddragelse af ingeniører og forskere i samarbejde med målgruppen, gangbesværede (City of Stockholm, 2010). På den måde blev Stockholm modellen for fodgængerfelter udarbejdet, se figur 6-10.

En tidsfrist i forbindelse med målsætninger synes at skabe en indikator som kan bruges til evaluering og fastholdelse af målet. Den omhandler i Stockholm at alle udendørsfaciliteter skal leve



Figur 6-10 Stockholm modellen for fodgængerfelter (City of Stockholm, 2010).



op til landets bygningsregulativer, byens funktionshæmmede skal have følelsen af, at byen er tilgængelig og brugbar for dem (City of Stockholm, 2010). Strukturering og strategi synes, som i Norge, at være en stor del af processen, fordi det synes at skabe en mere gennemtænkt proces, hvor der også skabes mere værdi for pengene (European commission, 2013). Derfor kortlægges byens miljø gennem en længere proces. Herefter er der så udtænkt, hvordan der kan skabes forbedringer i samarbejde med forskellige grupper af funktionsnedsatte.

Handlingsplanmodellen, som kendes fra mange andre plansituationer indenfor blandt andet sikkerhed og brandsikring, synes at omfavne en række af de problematikker som afsnit 4.3 fandt frem til. Den giver mulighed for at skabe en større tilknytning med det lokale miljø, fordi der skabes en konkret vurdering af forholdene. Dermed indsættes der ikke bare løsninger på, hvad der kan virke som, tilfældig vis, men i stedet ud fra en konkret vurdering i forhold til hvilke mangler, der skal til for at skabe fremkommelighed.

NETVÆRKSANALYSE

Der findes også fra England eksempler på, hvordan der kan laves netværksanalyser og dermed vurderingen af effekten inden et projekt sættes i gang. Her handler det derfor også om at finde frem til værktøjer, hvor en vurdering af effekten kan skabes og helst inden projektet sættes i gang. Det findes særligt brugbart i eksisterende miljøer, hvor det skal vurderes, hvilke løsninger der vil være mest effektive at indsætte og give mest værdi for pengene. Der sker derfor igen her en omtanke omkring, hvilke løsninger der indsættes, fremfor blot at vælge det der plejer at blive brugt. Ud fra en sådan vurdering af effekten kan det ses, at selv mindre tiltag kan gøre en stor forskel når de indsættes gennem en reflektiv overvejelse med fokus på den lokale kontekst. Med GIS er det muligt at modellere virkelighedsnære forhold op, som så kan testes i forhold til forskellige parametre (Bodum & Balstrøm, 2006). Det ses også i Tyskland hvor et af de helt store tiltag der er skabt i Berlin er en store database med information om tilgængelighed (Projekt Mobidat, 2014). Her i er der samlet information på over 30.000 indgange og faciliteter i byen. På den måde er det muligt at gå ind i databasen og se, hvor det er muligt at komme ind for en kørestolsbruger, synshæmmet, gangbesværet osv. Tilgængeligheden i systemet er målt på et spørgeskema i relation til gældende tysk lovgivning (European Commission, 2013).

OPSUMMERING

Ved at skabe en strategisk planproces er det muligt at binde de dele af rejsekæden sammen som ellers ofte er adskilt fra hinanden. Samtidig giver de mulighed for at skabe den mere holistiske vurdering, som en del af målsætninger. Den strategiske tilgang kan skabes på forskellige måder som det kan ses her i afsnittet. Men gennemgående synes der at være et fokus på kortlægningen og dermed indarbejdelsen af de lokale forhold, som dermed også er med til at overkomme at der blot benyttes samme løsning som andre har skabt uden omtanke for den konkrete kontekst og virkning (se mere om dette i afsnit 4.3.1). Det er målsætninger der findes afgørende for at skabe en sammenkobling af rejsekæden, fordi der kan skabes sammenspil mellem forskellige sektorer, som ellers nemt arbejder i hver deres retning.

Den strategiske planproces skaber en mere systematisk indarbejdelse af løsninger og synes brugbar i forhold til at bibeholde fokus på opgaven. Samtidig gør det også, at planlæggerne er



tvunget til at sætte sig ind i problematikkerne og tage det med op til overvejelse. Gennem opsættelsen af handlingsplaner bliver det muligt at implementere en vision ned på lokalt niveau ud fra den nuværende status.

6.3.4 ØKONOMISKE TILSKUD

Det økonomiske og ressourcemæssige er ofte en bremse for implementering af løsninger. Et virkemiddel der fra statslig side kan bruges til at øge implementering er derfor økonomiske tilskud. Det kan skabe incitament til den evaluering som ellers har haft tendens til at mangle, fordi staten kan pålægge, at der skal være bevis for effekten før pengene gives.

Norge gør brug af de økonomiske virkemidler fra et nationalt niveau, selvom planen er, at universel design kan skabes inden for de ordinære budgetrammer, hvor det bliver en naturlig del af alt planlægning (Barne - og Ligestillingsdepartementet, 2009). Herudover er der lavet en ændring i de norske budgetter så der øremærkes midler specifikt til den universelle udformning. Det betyder, at de lokale myndigheder er nødt til at tænke universelt, og vise hvordan de vil opnå dette. Derfor må der tænkes i kvalitative løsningsmodeller, som tager højde for principperne om større lighed og det skal bevises at der er en reel effekt.

Der er altså en mulighed for et ekstra tilskud, hvis der kan fremvises effekt. Ved at målsætte tiltagene for lige adgang konkret, målrettet og tidligt i processen, så viser erfaringen at det koster mindre end når det skal integreres senere hen. Skal en plan have en tillægsløsning til senere i processen så blive det dyrere, målsætningen opnås i mindre grad og det sker ofte når pengene er brugt (Norges Handicapforbund, 2001).

I den nationale transportplan blev der blandt andet afsat 4,47 milliarder norske kroner til forbedringer af tilgængeligheden igennem det universelle design. Her af er 78 % afsat til jernbanenet, hvor en af målsætningerne var udskiftning af toge til en lavgulvsudgave (Barne - og Ligestillingsdepartementet, 2009; Regjeringen, 2013). De afsatte penge er rettet mod en bagudgående ændring, hvor det ved nye projekter forventes at de fra start udformes som tilgængelige og derfor kan betales inden for de allerede afsatte budgetter på området. Her viser staten med tydelighed at de er klar til at gøre en indsats på området. Dette kan have en afsmittende effekt på lokale områder, som samtidig får midlerne stillet til rådighed.

Også i Sverige bidrager staten til projekter som kan fremme den kollektive transport og gøre den mere tilgængelig for funktionsnedsatte, og projektet skal derfor kunne skabe en forbedring på dette område for at få tilskuddet. Eksempler på ting, der kan udløse tilskud, er i forbindelse med vejtrafik, og dermed busser, investeringer i terminaler, venteområder, busholdepladser, installation af elevatorer osv. Det samme gælder for den spordrevne trafik (Vägverket, 2004). Et punkt i kravene for tilskud som skal opfyldes er, at faciliteten efterfølgende kan benyttes af funktionsnedsatte

I Tyskland bruges økonomisk støtte også som virkemiddel fra regeringen, ved at støtte til forbedring af transportsystemer kun gives, hvis de lokale myndigheder kan fremskaffe en barrierefri adgang med projektet. Her vil handicap organisationer blive brugt som konsulenter i vurderingen (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2002). Igen er det med til at skabe en anden vurdering af projekterne, fordi der ikke ønskes den kvantitative vurdering, som blev set tidligere, men en konkret effekt set fra de gangbesværedes syn.



Økonomiske tilskud virker på samme måde som lovgivning og krav til at vise seriøsitet og vilje til at gennemføre en vision om øget tilgængelighed for alle. Hvor tilskud giver et positivt incitament til at foretage disse ændringer.

Muligheden for besparelser kan også være et vigtigt i den sammenhæng. Alle de nævnte lande undtagen USA har udsigt til en ændret demografisk profil, således at der kommer flere ældre. Derfor kan det for samfundet være af utrolig stor vigtighed at planlæggerne tvinges til ikke at tænke kortsigtet. I modsat fald kommer der en stor regning der skal betales i fremtiden. Derfor kan økonomiske incitamenter være en billig løsning på lang sigt, hvad enten der er tale om tilskud eller om at gøre det mere attraktivt at flytte flere mennesker over i den kollektive trafik.

6.3.5 INDDRAGELSE AF DE GANGBESVÆREDE OG UDDANNELSE

Et uundgåeligt element i at indarbejde mere holistiske elementer til den teknisk prægede ingeniørverden er via inddragelsen af de gangbesværede. Det synes vigtig for at kunne skabe løsninger som tager højde for de behov forskellige minoritetsgrupper har. En stor viden om denne gruppe er en forudsætning og dermed et vigtigt område for at kunne inkludere løsninger i hovedprojektet og ikke påsætte dem efterfølgende.

En problematik har været, at der skabes et design, som skal være æstetisk flot (se afsnit 4.2.4) og hvor denne del har overgået de menneskelige værdier i brugbarhed. Det findes derfor vigtigt at der fremover kendes til alle kunders behov og ikke bare den "normale" kundetype, som danner baggrund for en udformning baseret på gennemsnittet. Dette giver også muligheden for at arbejde ud fra den bruger med det største behov, som er en del af tankegangen bag universel udformning (se kapitel 3). I det kollektive tilbud i Norge har det dog ikke været normalen at skabe denne inddragelse. En måde hvor på Norge vil inddrage gangbesværede i højere grad er ved, at mennesker med forskellige handicap vurderer, om ruterne er mulige med deres særlige behov (Samferdselsdepartementet, 2013). Herudover vil der blive oprettet arenaer, som gør det muligt at skabe et større samarbejde mellem aktører, så der skabes en større helhed (Samferdselsdepartementet, 2013). Selve udformningen af tiltag sker derfor i forhold til at sikre frihed, men der kan så indarbejdes nogle generelle krav herunder som virkemidler.

Evalueringen i Norge sker på baggrund af de målsætninger, der opsættes og er derfor en del af de kommunale handlingsplaner (Norges Handicapforbund, 2001). Det påpeges at der gerne skal ske en løbende evaluering i samarbejde med forskellige grupper af personer, og at der desuden tages højde for punkterne i det universelle design (se kapitel 3.2.2).

En måde til at skabe større forståelse omkring gangbesværedes problemer er, at også håndværker, bygherrerådgiver, planlæggere og andre med indflydelse på opbygning af miljøet – skal forsøge sig med, hvordan livet i kørestol eller på krykker er. Rogaland kommune, som har været brugt til pilot projekt for universel udformning, har oprettet kurser til formålet. På den måde bliver det ikke kun love og krav der indvirker på nye projekter, men også en konkret erfaring om de barrierer der synes at opstå. Det har været med til at skabe en holdningsændring hos flere deltagere, fordi de lærer hvordan det konkret er at begå sig som gangbesværet. Dermed kommer befolkningen med som opbakning (se figur 4-6). Fremover er planen, at denne form for kurser skal indarbejdes i de forskellige uddannelser (Arbeidsmiljøcenteret, 2010). Dette understøttes af et nyt oplæringsprogram inden for universel udformning, som synes nødvendigt for at nå den ønskede målsætning inden 2025.



Tyskland er et af de lande der gør en stor indsats for at bruge forskellige inddragelsesmetoder som virkemiddel for bedre tilgængelighed. Blandt andet er der i Berlin skabt et "round table" hvor handicaporganisationer, myndigheder, virksomheder og andre aktører kan mødes, sat op under senatet for byplanlægning. Her skabes der så i sammenspil en prioritering for hvilke initiativer der skal skabes for tilgængelighed og forbedring af byens forhold (European Commission, 2013). Round table giver dermed gangbesværede en mulighed for at have indflydelse og blive hørt i blandt en lang række andre aktører og myndigheder med interesse i byens udvikling. Dette synes derfor at være en måde at gøre op med den uvidenhed der ellers synes at præge tilgængelighedsplanlægningen.

En anden måde at skabe inddragelse på er ved at ansatte i projektet inkluderer funktionsnedsatte. De er på den måde direkte med til at udvikle projektet og indhente data. Det giver en større inddragelse af målgruppen, end når de kun sidder med en rådgivende funktion. Ved at være del af projektet kan de i højere grad hjælpe andre i samme situation. Det synes derfor effektivt, fordi de der personligt oplever barriererne er med i hele projektet og de funktionsnedsatte kommer i arbejde, hvilket ellers kan være et problem for nogen (European Commission, 2013).

Gennem inddragelse af de gangbesværede ses det, at der kan skabes en større forståelse og fokusering på de steder behovet i virkeligheden ligger. Det kræver, at de gangbesværede drages helt ind i processen, hvor de også kan bruges til, at evaluere de tiltag der laves. Den kommunikation, der skabes imellem planlægger og gangbesværet kan være med til, at bryde de normer der tidligere har eksisteret, samt skabe en større viden og udvide horisonten hos planlæggeren. Som beskrevet i afsnit 4.2.3. så er normen blevet at skabe løsninger, hvor hjælp er en nødvendighed, men samtidig er der også en ubevidst handling bag mange tiltag. I Norge får planlæggere og andre derfor selv lov at prøve f.eks. at sidde i en kørestol og se livet som gangbesværet gennem deres egen oplevelse. Det er en ny læringsform, og der er fokus på at det er vigtigt, at ikke-funktionshæmmede lærer om problematikkerne på tæt hold for at åbne op for en større omtanke. Inddragelsen skaber også en større følelse af at blive hørt og kan dermed løse noget af no-go problematikken.

6.4 DELKONKLUSION

I kapitlet blev der fundet frem til en række lande, som levede op til kriterierne, som blev fremsat i afsnit 5.3.1, det er derfor lande, som gør en indsats for at skabe bedre forhold for gangbesværede. Herfra kan det ses, hvordan der konkret bliver arbejdet på at overkomme årsagerne til den manglende tilgængelighed, og at det har givet effekt at anvende en mere åben tilgang, hvor landene konkret arbejder mod, at løsninger skal favne hele befolkningen. Virkemidler på forskellige niveauer kan bruges til at forbedre indsatsen.

Særligt lovgivningsmæssige tiltag synes at have stor effekt i forhold til at implementere visionerne om lighed. Det giver mulighed for at opsætte sanktioner og krav, men pålægger samtidig også de lokale myndigheder at gøre en indsats. Et vigtigt virkemiddel, foruden lovgivning, synes at være målsætninger eller en strategi, der synliggør problemerne og arbejdet. Det kan strategisk bruges til at styre processen og binde rejsekæden sammen. Det viser sig, at det ofte er mange afdelinger, der sidder med de forskellige dele, som derfor skal arbejde i samme retning. Samtidig er målsætningerne indikatorer for at se hvorvidt, der er skabt en effekt af det gennemførte.



Dette kræver tidsfrister og involvering af de gangbesværede, fordi det i sidste ende er deres liv det omhandler. Prioritering af den indsats, der laves både fra nationalt og kommunalt niveau, ses også effektivt, fordi det skaber en større kvalitet og omtanke med løsningsvalget. Selvom staten har en indflydelse, så skal mange af virkemidlerne og en stor del af indsatsen sættes ind på det kommunale niveau, og det er derfor muligt at skabe en forskel uden den statslige medvirken.

Det er valgt at slutte af med en opsamling på de virkemidler, der konkret har været i brug i landene. Det gøres for at skabe inspiration til fremtidigt arbejde i Danmark. Er virkemidlerne ikke i brug på nuværende tidspunkt, så er det en oplagt mulighed, at der arbejdes for større brug af disse. Ved at drage paralleller til den teoretiske viden og de internationale erfaringer kan dele den nuværende danske planproces forklares. Ligesom hvorfor den munder ud i utilstrækkelige løsninger, og derved hvad der kan ændres på. Det kan ses, at selv små tiltag kan have en effekt, hvis der gøres brug af de løsninger, der allerede eksisterer, men blot fokuserer på at indsætte dem på rette sted. Virkemidlerne er opsat i skemaet herunder i forhold til de forskellige niveauer.

Niveau	Virkemiddel
Nationalt	(Anti-diskriminations) Lovgivning
	Krav
	Økonomi
	Klare visioner
	Kortlægning og information
Lokalt	Lokale krav
	Handleplaner
	Strategier
	Klare målsætninger
	Strukturering og kortlægning
	Inddragelse af målgruppen
	Effektvurdering gennem de gangbesværede
	Uddannelse af planlæggere
	Læring gennem praktisk udfoldelse
	Visualisering

Tabel 6 Opsamling af virkemidler brugt i andre lande.

Hvad der medtages til næste kapitel er, at det universelle designs anvendelige i forhold til at øge indsatsen, men selvom der gøres en stor indsats, så er det vanskeligt at skabe et fuldstændigt universelt og lige miljø. Hvilket også var antaget tidligere – særligt Norge finder det problematisk at opnå til fulde. I landet er det erfaret, at det vigtige ikke nødvendigvis er den universelle hovedløsning (se afsnit 3.2.2), der er den bedste løsning i alle tilfælde. Ikke kun af økonomiske årsager, men også fordi det simpelthen ikke altid er muligt at indkapsle alle i en løsning. Derfor kan det synes bedre i nogle tilfælde fortsat at bruge tillægsløsningerne, og også kravspecifikationerne er fortsat i brug, selvom de er ændret. Det ses i England og Tyskland, at tillægsløsninger kan fungerer i forhold til at skabe en spontanitet og tilgængelighed til busser og toge. Dette begrundes blandt andet med de økonomisk omkostninger ved at omdanne det eksisterende miljø. Herudover blev det argumenteret, at ikke kun handicaptilgængeligheden kan indeholde tekniske løsninger og kravspecifikationer, men at disse også begynder at blive indført i forhold til det universelle design, for netop at sikre en minimums indsats.



Det vigtige synes på den baggrund at være, at det er effekten, de lokale forhold og hensynet til de menneskelige behov der bliver taget højde for, uanset hvilken løsning der vælges, men også at der arbejdes hen imod forbedringer, selvom vejen er lang. Det handler derfor til stadighed om at gøre en indsats på alle områderne. Hvilket kunne ses var tilfældet for alle de udvalgte lande, hvor ingen så deres job som fuldført, men der i stedet stadig fandtes mangler i tilgængeligheden. Indsatsen på de udvalgte indsatsområder i de forskellige lande er ikke den samme. Det er med til at understrege kompleksiteten af problemstillingen, og at der ikke kun findes en løsning i denne sammenhæng.



7 TILGÆNGELIGHED I ODENSE

Hvad er årsagen til at der på nuværende tidspunkt ikke er lighed i den kollektive transport i Danmark?

- Hvordan har indsatsen været i en dansk case på de nævnte områder i forhold til andre lande og hvad har det betydet for tilgængeligheden?

7.1 OPBYGNING AF KAPITLET

Mål med kapitlet: Formålet med dette kapitel er, i sammenhold med kapitel 6, at danne en bedre forståelse for den danske tilgængelighed og den manglende lighed. Dette ved at sætte den danske indsats for tilgængelighed op imod de andre lande. Med indsatsen menes der i denne sammenhæng om der for eksempel er lovgivning på området eller udarbejdet strategisk løsninger. Den danske indsats bliver analyseret ud fra de samme indsatsområder som de andre lande. Den viden der fremkommer skal kunne biddage til at kunne sætte ind med løsningforslag på de rette steder iht. det erfaringsbaserede design.

Begrundelsen for opsætningen og udvælgelsen af de indsatsområder kapitlet er delt op i findes beskrevet i afsnit 4.3. Holdningsdelen kommer sidst i dette kapitel. Ud fra begrundelsen i afsnit 5.3.2 er det valgt at sætte fokus på en større dansk by i denne analyse, fordi det giver mulighed for at inddrage de lokale og kommunale vinkler, som grundet det kommunale styre findes vigtige i denne sammenhæng. Derved skabes der også større forståelse for de lokale mekanismer iht. projektets metode, hvor det ikke findes muligt at vurdere hele landet. Der startes med en præsentation af det valgte område, hvor der blandt andet ses nærmere på de generelle sociale visioner for byen, iht. projektets problemformulering.

Faktaboks:

- Stor dansk by (min. 100.000 indbyggere)
- Middel tilgængelighed
- Igangværende infrastruktur, projekter og byudvikling
- Fokus på social bæredygtighed
- Tilstedeværende barrierer

7.2 PRÆSENTATION AF CASEOMRÅDET: VISION OM EN BY FOR ALLE

Ud fra de opsatte kriterier er Odense valgt som case by. Byen har den ønskede vision om social ansvarlighed, en igangværende udvikling og en passende størrelse til formålet. Odense er Danmarks tredje største by med et indbyggertal på 195.403 i 2013 (Odense Kommune, 2013). Byens befolkning er på nuværende tidspunkt stigende. Herudover pendler 50.000 mennesker ind og ud af byen hver dag.

Odense har oplevet konsekvenserne af hvordan privatbilismen og samfundets velstandsstigning har fået bebyggelsen til at sprede sig ud over landskabet (se evt. kapitel 2), hvilket har givet en stor geografisk udbredelse og forholdsvis lav befolkningstæthed (Realdania, 2013). I stedet for at

bygge i højden er der bygget lave parcelhuse med haver. Det har fremmet brugen af bilen, som sammen med cykler er blevet det foretrukne transportmiddel i byen (Odense Kommune, 2009). Den kollektive transport har anderledes haft svært ved at slå sig fast, men der et ønske



Figur 7-1 Baggrundskort: Miljøstyrelsen, 2014.



om at det sker (Ibid). Odenses placering ved en kanal har desuden betydet, at byen både har fået en del tung trafik til havneområdet, og ikke har en ringvej, så bilerne i stedet er blevet ledt igennem bymidten, hvor den firesporede Thomas B. Thriges gade har splittet Odense op i to halvdele (Realдания, 2013).



Figur 7-2 Kort over Odense - den mørke røde farve viser den geografiske udbredelse fra midten af det 20'ende århundrede og den lyserøde udbredelsen i dag, og det kan herfra ses hvordan byen er vokset Baggrundskort: Miljøstyrelsen, 2014.

tænkes der blandt andet på en stigende trængsel, miljømæssige problemer og omdannelsen til en vidensby efterhånden som erhvervene flytter bort (Letbanesekretariatet, 2013).

Fordi en bæredygtig udvikling spiller ind på byens fremtidige planer, hvor byen skal opnå at blive en klimaby i særklasse, har den kollektive trafik i Odense fået en mere central rolle for udviklingen (Odense Kommune, 2013). Dette stemmer overens med definitionen af bæredygtighed i kapitel 2. Den kollektive transport skal blandt andet være rygrad for cyklisme, og gerne kunne flytte billister væk fra de private køretøjer (Junker, 2014). Anlæggelsen af en letbane skal være medvirkende til at bakke op om denne del (Odense Kommune, 2010). En målsætning med letbanen er, at den skal være med til skabe en mere attraktiv sammenhæng i den kollektive trafik, så flere rejser bliver med kollektiv transport og skaber alternativer til biler. Den kollektive transport i Odense består foruden den kommende letbane af regionalt og landsdækkende toge, en gratis citybus, en lang række bybusser samt regionale og landsdækkende busser (Fynbus, 2013).

I forbindelse med letbanen sker der en række byomdannelser i Odense, som skal gøre byen mere attraktiv både som bosted, arbejdsplads og investeringsmæssigt (Odense Kommune, 2014). I stedet for at være en by delt op af en firesporet vej gennem centrum skal Odense have et attraktivt byrum for bolig, erhverv og grønne områder, der kan skabe liv og ny charme til byen. Nogle af de byprojekter, der planlægges, og allerede er i gang, er en ny gangbro mellem City og havnen, lukning af Thomas B. Thriges gade og en bro over kanalen. Med ønsket om, at

Visionen for Odense er, at byen skal gå "Fra stor dansk by til dansk storby" – hvor vækst og innovation, livskvalitet og bæredygtighed skal være kendetegnene. Det er særligt ordene *livskvalitet* og *bæredygtighed*, der her bør bemærkes i relation til formålet med casen, hvor Odenses slogan "at lege er at leve", er med til at understrege de sociale værdier (Odense Kommune, 2009). Et interessant aspekt i Odense Kommune er udviklingen af en mobilitetsplan, som falder godt i hak med projektets tema, særligt ved at være den første af sin slags i Danmark. Her tog byen springet fra en trafikplan, fokuseret omkring bilkørsel, til at sætte fokus på mobilitet i et bredere perspektiv grundet de store udfordringer byen står overfor (Clausen, 2009). Her



Odense samtidig skal være en storby for alle, må forholdene for de gangbesværede også indarbejdes, hvis deres mobilitet skal sikres fremover.

På trods af de sociale visioner så tyder meget på, at Odense ikke er længere fremme på tilgængelighedsområdet end andre danske byer. Dette begrundet med en undersøgelse lavet i 2012 af scleroseforeningen omkring tilgængeligheden i nogle af landets største byer målt på adgangen til butikker i midtbyen (Danske Handicaporganisationer, 2012). Her fandt de frem til, at Odense ender på en middelplassering med kun 55 % tilgængelige butikker for kørestolsbrugere. Dette er en 6. plads ud af de 14 undersøgte byer.

7.3 TILGÆNGELIGHED I ODENSE

På samme måde som det forrige kapitel vurderes også den konkrete tilgængelighed i caseområdet, Odense. Der er igen taget afsæt i den teoretiske viden omkring de problematikker, der kan være til stede ud fra andres erfaring (se tabel 3) og det universelle design. Modsat de andre lande har det været muligt at afprøve forholdene og observere dem i Odense. Tilgængeligheden er set fra forskellige sider og dette skyldes både validiteten af undersøgelsen, men også antagelsen om at planlæggerne ikke altid har viden om barriererne (se afsnit 4.2.4.). Afsnittet bliver derfor ikke blot en gennemgang af fysiske forhold, men også del af analysen af hvad der er skyld i den manglende brug af universelle løsninger. Den dobbeltsidede vinkling synes at kunne afsløre om denne manglende forståelse, eller måske opmærksomhed på problematikken, er gældende i Odense. Også i forhold til hvorvidt planlæggerne er lydhøre over for de gangbesværede og om de får muligheden for at skabe en påvirkning eller der er hold i den manglende påvirkning fra individet (se figur 4-6). Derfor er gennemgangen mere detaljeret end den lavet i kapitel 6, men dette synes også nødvendigt i forhold til den efterfølgende løsningsmodel og den nødvendige inddragelse af planlæggerne iht. den valgte metode.

7.3.1 TILGÆNGELIGHED I ODENSE SET FRA PLANLÆGGERPERSPEKTIV

Ud fra interviews med Odense kommune og Fynbus, som står for busdriften i Odense, beskrives tilgængeligheden som værende rigtig god i byen. Optimismen omkring tilgængelighed i Odense er i følge interviewpersonerne større end i de sammenlignede lande, hvor der var en klarhed om at vejen fortsat er lang. Planchef for Fynbus udtaler:

"Jeg erindrer ikke, at det ikke mest har været sådan en tilgang, hvor det er ligesom bare, hvor det er noget man sætter hak ved - for det går egentlig meget godt" (Junker, 2014)

Fra kommunens side menes det også, at borgerne er godt stillet i forhold til den kollektive transport med de lavgulvsbusser byen stiller til rådighed - som har påmonteret ramper (Løndal, 2014), men som allerede set fungerer lavgulvsbusser ikke optimalt for mange brugergrupper (afsnit 4.2.4), fordi køretøjet ikke er forbundet med det omkringliggende miljø, og effekt for de gangbesværede ikke medtages. I Odense vurderes det dog, at når der ikke kommer klager, så er forholdene uproblematisk og brugergruppen tilfreds:

"efterhånden oplever jeg det ikke som nogen massiv krav eller at vi taler helt forbi hinanden med handicaporganisationer... jeg synes ikke jeg oplever meget negativitet omkring det mere og heller ikke nogle store krav om at vi skal sætte en hel masse mere i scene" (Løndal, 2014).



Han pointerer samtidig, at handicaporganisationerne er gode til at fortælle, hvis noget er galt (Løndal, 2014). Der laves heller ikke ændringer, medmindre der klages direkte over forhold, når det kommer til elementer som busstop eller køretøjerne, eller det tages med under en konkret byfornyelse. På den måde bliver der en forventning om, at nye tiltag skal komme fra de gangbesværede, og ikke er noget, kommunen selv søger at løse. En problematisk holdning i forhold til at der skal tages hensyn til mange forskellige persontyper, og at det desuden ikke kan forventes, at de gangbesværede kender til den mest optimale løsning eller de tekniske detaljer bag. Dette kan blandt andet ses ved, at en kørestolsbruger ønsker fastspænding i bussen, mens en anden ser det som unødvendigt (Madsen, 2014; Petersen J. , 2014). De har forskellige fysiske forudsætninger selvom de begge sidder i kørestol.

Der synes på den baggrund ikke at være en motivation for at skabe tilgængelighedsforbedringer, fordi der ikke menes at være en egentlig problematik til stede. Kommunen og trafikselskabet påpeger, at hvis der alligevel skulle være problemer så har de gangbesværede jo andre muligheder og derfor ikke behov for de kollektive midler. Det begrundes særligt med, at de ikke ser ret mange gangbesværede i den kollektive transport, og konkluderer dermed, at det er fordi behovet ikke er der. Dette går imod lighedsskabelsen om at alle bør have de samme rettigheder.

"mange af dem har fået bil eller har fået sådan en crosser og mange benytter sig af det der SBH kørsel, de der 104 ture, de har til kørselsformål osv. osv. derfor bliver der sådan en misk- mask" (Junker, 2014).

Tilgængelighedsmæssigt synes en del løsninger derfor i stedet at være rettet mod den generelle befolkning, hvor der fokuseres på vigtigheden af information og ikke de fysiske løsninger, som er med til at skabe en logisk tilgængelighed (Junker, 2014). Desuden vendes fokus om så det omhandler mangel på parkeringspladser og andre forhold uden for den kollektive transport (Løndal, 2014). Denne type transportmidler menes mere velegnede til gangbesværede.

7.3.2 TILGÆNGELIGHEDEN VURDERET AF KØRESTOLSBRUGERNE

Kørestolsbrugerne i Odense er ikke enige i at tilgængeligheden i byen er uden problemer. For selvom tilgængeligheden er forbedret, så fortæller de to kørestolsbrugere, at forbedringer kun sker i relation til bygninger og det fysiske miljø (Madsen, 2014; Breilich, 2014). Det er også her holdningen og lysten til ændringer er størst ud fra afsnit 7.4. Særligt er der sket en stor indsats for at skabe bedre adgang til byens butikker, og så fremhæves en ny type fodgængerovergang, hvor kantstenen er hævet i den ene side og sænket i den anden. Det minder om den svenske model, men er kun at finde et enkelt sted i Odense (Breilich, 2014).

Om den kollektive transport, hvor der var en klar accept af ulighed, er udmeldingen anderledes:

"vi kan ikke bruge den - vi har opgivet den!" (Breilich, 2014).

Nina Breilich, som blev interviewet i forbindelse med projektet, har kæmpet for en bedre kollektiv transport i over 10 år nu, men hun har med tiden måtte give kommunen ret – den er bare ikke for hende. Grundet interviewet til projektet her havde hun forsøgt at tage en tur fornyligt. Dorthe Madsen er helt enig i dette, særligt efter hun fik klemmt benene fordi hendes kørestol ikke kunne spændes fast. Hun ville prøve at tage bussen fordi handicapbilen var på værksted og hun skulle ind til byen (Madsen, 2014). Hun vil desuden gerne bruge toget, som er en billigere løsning til



Sjælland end bilen, men hun har droppet det pga. 48 timers reglen, som derfor er medvirkende til at bremse nogle personer i at tage toget.

"det der med at være spontan det er fuldstændig udelukket når du er kørestolsbruger -det kan man ikke" (Madsen, 2014).

De er enige med hinanden i, at den kollektive transport i Odense ikke er brugbar for dem, og det gælder både tog og busser (Breilich, 2014; Madsen, 2014). Det skulle være et generelt problem i busserne, at fastspændingsudstyret ikke fungerer – og det er påpeget over for kommunen mener handicaporganisationen (Breilich, 2014). Herudover så passer den manuelle rampe ikke til stoppestedet, så der må kørestolen ind over cykelstien, hvorved farlige situationer skabes for både cyklister, kørestolsbruger og hjælpere (Breilich, 2014). Samme problem synes desuden at være til stede for barnevogne. Det er særligt de ø-lagte stoppesteder der skaber denne problematik. En andet problem med ramperne er at kørestolsbrugen, som nævnt, ikke kan slå dem ud ved egen hjælp, men de oplever også at ramperne sidder fast så selv hjælperen har svært ved at slå dem ud (Breilich, 2014; Madsen, 2014). Derfor koster det både brækkede negle og dårlige rygge for hjælperne, fordi ramperne er tunge og svært håndterbare (Ibid). Der fremhæves her flere elementer, som studierne bag tabel 3 ikke havde fanget.

Kommunen er allerede bekendt med dette problem, men mener det må være enkeltstående tilfælde, og fordi der er så få kørestolsbrugere at ramperne derfor ikke bliver brugt (Løndal, 2014).

UFLEKSIBELT SYSTEM UDEN INFORMATION

Ved togene er problemet, som nævnt i kapitel 2, at liften skal forudbestilles 48 timer inden afgang, som gør det ufleksibelt og besværligt. Der bliver gjort opmærksom på, at bestillingen skal ske på klokkeslet og tidspunktet ikke kan flyttes – så bliver det 48 timer senere igen. Det vidner om et ufleksibelt system, hvor de menneskelige værdier ikke har fået indflydelse. Samtidig synes liften uværdig og udstillende når kørestolen hejses op (Breilich, 2014; Madsen, 2014). Den ene kørestolsbruger mener liften minder om noget der bruges til at fragte dyr og ikke mennesker med (Petersen J. , 2014).

Til sammenligning med England og Tyskland så har Danmark ikke udformet en rejseplan der finder den mest optimale rute for de gangbesværede. Dette skyldes en manglende registrering på området, og Fynbus påpeger at en sådan registrering vil være svær at lave og vil tage lang tid (Junker, 2014). Danmark er ellers betydelig mindre end de nævnte lande, hvor det har været muligt at starte en sådan registrering. Herudover kan det undre, at informationen, når det gælder den normale borger, er en stor del af tilgængeligheden for trafikselskabet, men ikke for den gangbesværede. Det fremhæves netop af Fynbus, at passagererne har behov for et overblik og en forståelse for deres rejse (Junker, 2014).



Figur 7-3 Et af de steder hvor en omvej kan være nødvendig er lige foran banegården - det er jo desværre ikke normalt bare at kunne rejse sig op når muren rammes



Denne logiske og informationsmæssige betydning benævnes også i forbindelse med letbanen som et vigtigt punkt. Blandt andet visheden om hvad der findes for enden af busturen og de skift der skal ske på vejen (Hagelskær, 2014). Denne uvished er et særligt stort problem når en person sidder i kørestol, men alligevel gøres der ikke meget for at ændre det på nuværende tidspunkt. En kørestolsbruger fortæller om, hvordan hun ofte må køre store omveje grundet fysiske forhold og manglende info - og må ringe rundt og spørge til adgangsforhold, fordi hun ellers ikke kan komme frem (Madsen, 2014). Hun fremhæver derfor et system som det engelske som en stor fordel, efter at hun selv har besøgt London og afprøvet det. Blot et lille mærke på butikkerne om adgangsforhold ville hun se som en stor hjælp på dette område.

Med reference tilbage til afsnit 4.2.3 er der derfor sket en accept i Odense af, at de gangbesværede ikke får denne information, hvor de færreste normalt gående ville accepterer at komme frem til en ubrugelig indgang. Der er startet på et kort med tilgængeligheds informationer, men arbejdet synes at være gået i stå (Breilich, 2014). Det viser derfor, at for den normalt gående skal brugen af kollektive transportmidler være nem og intuitiv at gøre brug af med en forholdsvis god komfort (Løndal, 2014; Junker, 2014). For gangbesværede skal det blot være muligt at komme med og der gøres ikke noget for forbedringer, for løsningerne er allerede tilbudt.

KØRESTOLSBRUGERNE FØLER SIG OVERHØRT

Til påstanden om at der ikke har været klaget, og forholdene derfor må være uproblematisk - synes der at være en helt anden opfattelse hos handicaporganisationen.

"det er løgn, løgn og latin og vi klagede - der blev klaget!... der blev virkelig klaget over det ikke, men hvem skal vi klage, til fordi, de siger der er ikke penge hver gang vi kommer ... han sagde det der med, at vi ikke kunne komme med" (Breilich, 2014).

Citatet her viser, at de gangbesværede og kommunen er gået skævt af hinanden omkring opfattelsen af forholdene, og også hvordan funktionen af et system ikke kan vurderes ud fra klager, når de enten ikke kommer igennem eller de berørte ender med at opgive. Samtidig viser det også, at der sagtens kan være et behov, selvom der på nuværende tidspunkt ikke ses mange kørestole i busserne.

Argumentet med at de gangbesværede bare kan bruge bilen og har mange andre muligheder bifaldes heller ikke af de gangbesværede, for bilen er både dyr, men også problematisk at komme af med i centrum af Odense (Breilich, 2014; Madsen, 2014). Allerede i kapitel 2 kunne det ses hvordan tilskud til invalidebiler er faldende. Det benævnes også, at det er en fin ide at invalidebiler må parkere gratis med handicapskilt, men kommunen har udliciteret de fleste pladser. Og på de ikke kommunale pladser har der ikke været fokus på belægning og billetautomater, hvilket igen skaber utilgængelige forhold. F.eks. placeres betalingsautomaten for højt og så udskrives



Figur 7-4 En af grundene til at det ikke er nemt at finde en handicapplads i Odense - en container placeret der hvor handicapbilen har ret til at holde. Billedet er taget ved Odense Slot, hvor Odense Kommune selv holder til.



der bøder (Breilich, 2014). Sådanne problemer kan igen være med til at forklare hvorfor planlæggerne ikke ser ret mange gangbesværede eller kørestolsbrugere i bybilledet, for de har efterhånden opgivet at tage ud (Breilich, 2014). En aften i byen eller en hyggelig tur på cafe og et glas rødvin synes heller ikke nemt, når eneste transportmiddel hjem er bilen.

"her de har da i hvert fald glemt de der briller der som hedder "hov det er faktisk nogen som er handicappede"" (Madsen, 2014).

USA, Norge, Tyskland, England og Sverige fremhæves flere gange pga. den helt anderledes holdning, der er på tilgængelighedsområdet som kan mærkes når der rejses rundt i disse lande og ses på udformningen af løsninger (Breilich, 2014; Madsen, 2014; Petersen J. , 2014). Det fremhæves samtidig, at de danske løsninger virker halvhjertede og som noget der prioriteres lavt i forhold til andre ting, hvor det er som om alle kørestolsbrugere skæres over en kam uden hensyn til forskellige behov (Madsen, 2014). Med reference tilbage til det universelle design leveres der derfor ikke op til denne fremgangsmåde. Det kan være svært at se et fremskridt og virker som om man hænger fast i de gamle løsninger (Madsen, 2014; Petersen J. , 2014). Selvom de ser mange gode løsninger i udlandet, så hænger Danmark fast i de samme gamle løsninger (Breilich, 2014; Madsen, 2014; Petersen J. , 2014).

PSYKISKE BARRIERER ER OGSÅ TILSTEDE I ODENSE

Mødet med de mange fysiske barrierer skaber en psykisk barriere for de gangbesværede, som der også redegøres for i afsnit 4.2.2. Det er tydeligt, at de gangbesværede ikke at føler sig velkomme alle steder, som det nævnes i dette citat:

"jeg er nogle gange holdt op med at gå ud fordi, at man klare det i lang tid og siger; men jeg skal også og jeg kan godt - men man køre træ- eller jeg køre træ ikke ...hele tiden og tænke og ikke bare og kan tage ud og det er ikke noget med hvordan kommer jeg derhen hvor er parkerings pladserne... der et toilet... kan jeg komme ind.." (Breilich, 2014).

Som citatet her viser, så er det er til tider så hårdt med det utilgængelige miljø og den usikkerhed der mødes, at det helt opgives at tage ud, men det er ikke følelsen af at være anderledes der nævnes. I stedet er det følelsen af usikkerhed og manglende information, og her kan det være vanskeligt at afgøre hvorvidt en tillægsløsning ikke kan hjælpe på samme måde som en universel – i det mindste i nogle situationer. En anden ting der skal fremhæves er, at hvor kommune og trafikselskab fokuserer meget på at "andre" synes det er irriterende at vente på en kørestol, så glemmer de det menneske som sidder i kørestolen og som ender med at føle sig skyldig i en forsinkelse, blot fordi der er lavet et system, så muligheden ikke er anderledes (Breilich, 2014)

Fakta boks: No-go områder defineres som et område hvor kulturelle elementer er overført til det fysiske miljø og dermed giver nogle befolkningsgrupper en følelse af at være uvelkommen. Et eksempel kunne være en toldmur, som udsender et budskab om en klar grænse. Denne kan også opleves i form af barrierer i bymiljøet. Se yderlige info i afsnit 4.2.2

" det ikke morsomt og sidde der, hvor toget er blevet et kvarter, 20 min forsinket pga. mig" (Breilich, 2014).



Hvis det er indgangen til en butik, hvor andre ikke er berørte, lyder det umiddelbart ikke til at betyde så meget for kørestolsbrugerne at de skal køre til bagindgangen, blot de ved hvor den er (Breilich, 2014; Madsen, 2014). Hjortbøl, 2013 kommer frem til nogle af de samme konklusioner i sit studie, hvor han laver interview med en række personer der har muskelsvind (Hjortbøl, 2013), hvor det også fremhæves, at situationen er afgørende for hvordan følelsen af diskrimination opfattes (Hjortbøl, 2013). Er det en bagvej ind til Vega i København blev det fremhævet som spændende, men indgangen til ens nærmiljø gerne skal være anderledes direkte (ibid). Med hensyn til den kollektive transport, så har kørestolsbrugerne lyst til at bruge den, fordi det er både billigere, men også mere miljøvenlige. I en tid hvor der snakkes om bæredygtighed og miljøhensyn, så giver det næsten en følelse af dårlig samvittighed at køre rundt i egen bil – påpeger Nina Breilich (Breilich, 2014). Derved er en ny type no-go område eller psykisk barrierer opstået. Hun er desuden vokset op med ikke at have bil i hjemmet og kan godt lide at køre i både bus og tog. Men der er en uvished og en fysiske begrænsning i hvorvidt der er en indgang eller ej.

Der findes derfor her en gruppe af mennesker, som reelt kan flyttes fra de private biler og til kollektive transportmidler, hvis de fik muligheden. Det kan derfor undre, at der ikke gøres mere for at bakke op om dette. Flere gange i interviewene påpeges det jo netop at være svært at flytte billister til kollektive løsninger (Junker, 2014; Hagelskær, 2014), og mens kørestole ikke må komme i busser, så er der ønske om at lave forhold så cyklen kan medbringes i bussen (Junker, 2014). Her synes da ellers at måtte opstå samme problematik omkring ventetider som med kørestole, men der argumenteres med at den kollektive transport så kan være bedre "rygrad" for cykling i dårligt vejr (ibid).

"altså ja okay jeg sidder jo selvfølgelig også i en situation hvor man kan sige "hallo livet er bare mere besværligt" live with it, altså så... det kunne måske godt være bedre på nogle punkter ikke" (Madsen, 2014)

Kørestolsbrugerne er klar over, at de er anderledes end andre, og at deres liv aldrig bliver fuldkomment, som det andre lever, så det synes ikke at være denne stigmatisering, der går dem på. Ikke hvis den løsning der skabes for dem giver en større spontanitet og en tryghed i at kunne komme frem, uden den usikkerhed, der ellers plager.

ØNSKER FOR FREMTIDENS TILGÆNGELIGHED

I forhold til at kunne udvikle mere lighedsskabende løsninger blev der i interviewene spurgt ind til de forskellige personers definition af tilgængelighed, og dette gav et interessant indblik i hvad, der ønskes for fremtiden. Kørestolsbrugernes definition gik nemlig på (Breilich, 2014; Madsen, 2014; Petersen J. , 2014):

- at kunne komme ind til steder (f.eks. butikker og biografer)
- at jeg vil alt det som du også gerne vil og bevæge mig i verden på lige vilkår med andre, selvom der altid vil være nogle kompromiser.

Det var overraskende, at kørestolsbrugerne påpeger, at de gerne tager en bagindgang, hvis blot de kan komme ind på en nem og ikke uværdig måde (Breilich, 2014; Madsen, 2014). Uværdigt finder de i stedet en lift på toget, der ligner noget til dyretransport, fordi de her føler sig udstillet, og er med til at sænke andre i deres rejse (Breilich, 2014; Petersen J. , 2014). Det handler om at kunne være spontan og ikke skulle bestille tingene lang tid forinden. I forbindelse med busserne blev der særligt fremhævet elektriske ramper – eller mere beskedent, blot en rampe,



der kan fungere og en måde at blive spændt fast på (Madsen, 2014), og at der bliver taget hensyn til de forskelligheder, der er, selvom en person er kørestolsbruger. Her ses en sammenhæng med problematikkerne i kapitel 4, hvor forhold bliver skabt efter en standard, men som ikke efterprøves funktionsmæssigt.

Ønsker gik derfor på:

- Mere spontane rejsemuligheder – hvor der ikke skal bestilles 48 timer før
- Elektriske ramper i busserne – og fastspænding
- Sammenhæng mellem bus og stoppested (rejsekæden)
- Liften til toget skal ændres
- Mere information
- Større forståelse for forskelligheder

7.3.3 DELTAGENDE OBSERVATION AF TILGÆNGELIGHED

Observationen bruges til at skabe en større klarhed af de konkrete forhold i Odense, men også



Figur 7-5 Den typiske bæk i Odense uden armlæn. Her kan det være svært at komme op med et dårligt ben, og bænken symboliserer derfor den manglende omtanke der er for gangbesværede.

gøre det muligt at sætte sig bedre ind i hvordan det er at komme rundt i en kørestol. Det er valgt at anvende den deltagende observation med brug af en kørestol, for at imødekomme problematikken med den manglende forståelse omkring det at være gangbesværet (se afsnit 4.2.3 og 4.2.4).

Odense er en by med en lang historie, og det giver i sig selv nogle problematikker i forhold til tilgængelighed, som det også kan ses i andre lande. Blandt andet er der brostensbelagt i hele den ældre bydel, som kan gøre det svært at færdes fordi belægningen er ujævn. Nogle steder er der indsat flade granitsten, så kørestole nemmere kan passere, men langt fra alle steder. Snævre passager, er desuden ikke unormalt i

en ældre by, men de danner en klar barriere for en kørestol eller person på krykker. Det er dog barrierer, som kan være svære at ændre på. Anderledes ser det ud med en anden problematik, der blev stødt på, i forbindelse med parkeringspladser. For selvom en borger har fået et handicapskilt, så hjælper det ikke meget når pladserne benyttes til containere eller andre formål (se figur 7-4).

I modsætning til et land som for eksempel Norge var der desuden kun få steder mulighed for at tage et hvil. Dette var også et element, der blev påpeget i tabel 3 i afsnit 4.2.1. På gågaden, hvor der må forventes at være en del fodgængere, var der op til 350 m. mellem to bænke, hvilket giver en lang strækning for en dårligt gående, men ikke for en normalt fungerende person. Bænkene var desuden alle uden armlæn.

Eksperiment: Stil dig på et ben foran en stol uden armlæn og forsøg at; sætte dig ned og rejse dig op uden brug af det andet ben.

Find en stol med armlæn og gentag øvelsen.



Bænken, og den måde de opbygges som "noget at sidde på", er med til at symbolisere, hvordan der er en tendens til kun at opsætte løsninger til en mindre del af befolkningen. Faktisk er bænke en del af de danske vejregler for tilgængelighed, hvor der både henvises til nødvendigheden af armlæn og brugen som hvil (Vejdirektoratet, 2013). Bænke i Odense er rettet mod de personer, som har en normal funktionsevne, men mindre anvendelige for en person med dårlig ben. Så ikke nok med at der er langt imellem bænkene, men der er heller ikke taget højde for de funktioner, som kunne være forbundet med denne bänk. En normalt gående person ville måske synes armlænet var en rar ting, men vil sjældent overveje at det ikke er til stede. Det bliver derfor en vanens magt, hvor bænken mere retter sig mod den almindelige borger som gerne vil nyde byrummet.

7.3.4 DELTAGENDE OBSERVATION FRA KØRESTOL

Observationen og afprøvningen i kørestol er beskrevet igennem den nedenstående billedserie, illustrerer de fysiske forhindringer, som blev mødt på en tur rundt i Odense centrum. Den er med til at indkapsle den erfaringsbaseret læring på en anden måde, end hvad metoden egentlig tiltænker, men synes som nævnt oplagt for at skabe større indsigt i forholdene. Den følelse det giver at sidde hjælpeløs foran en kantsten eller en bus har været svær at vise. Den bedste betegnelse må være, hvis du som fodgænger kom gående over en trafikeret vej og lige inden du rammer fortovet stødes der ind i en usynlig væg. Bilerne begynder at køre, og forsøger personen at gå den anden vej, så rammes en ny væg. Ingen kan se hvorfor der bremses, og andre omkring bliver derfor lettere irriteret over, at de skal bremse for dig. Det lyder næsten som et mareridt, og det er også lidt den følelse, der rammer.

Samme følelse af at være anderledes og til besvær kan opstå ved at bevæge sig rundt på krykker, men her er det trods alt muligt at overkomme flere fysiske forhindringer end i en kørestol. Selv uden krykker eller kørestol kan den følelse ramme, når en person er gangbesværet, for der synes at være flere skævende blikke når en umiddelbart ung og rask person vælger elevatoren frem for trappen, men dette er udelukkende en personlig erfaring.

Med hensyn til busserne så blev før nævnte problematik, med at hjælperen skal slå rampen ud, og at denne er både tung og svær at håndtere, observeret. Ofte står der passagerer, tasker og lignende på den store rampe, som derfor må flytte sig, for at kørestolen eller en barnevogn kan komme ind. Den tunge rampe gav en del problemer, særligt fordi de har tendens til, at håndtaget sidder fast. Der blev kun afprøvet i nogle få busser, men ud fra interview med to kørestolsbrugere lyder det som værende et generelt problem (Breilich, 2014; Madsen, 2014).

Den følgende billede serie er, som det også fremhæves i den metodiske del af projektet, lavet via egen afprøvning af de kollektive transportmidler i Odense. Det er derfor forfatteren af projektet, der har stået "model" til billederne og dermed har opnået egne erfaringer om at være kørestolsbruger.



Når bilerne parkere sådan må jeg ud i bedet.



Jeg kan NÆSTEN nå...



Aalborg og Aarhus kommer jeg ikke til, elevatoren er i stykker.



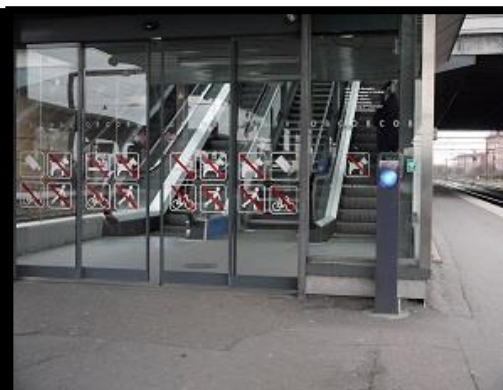
Huller i belægningen er ikke nemme at passere



Liften skal bestilles 48 timer før, men den står lige foran toget



Lang vej hjem op af de trapper og jeg har ikke ledsagerkort, så liften er ikke mulig



Jeg kan ikke komme op af rulptrapper i den her stol, hvor mon der er en elevator?



Der var elevatoren - godt gemt bagerst på stationen



Godt der kom en rar cyklist, det var tæt på med den bil og kanten var høj



Det er snyd, men nu gider jeg altså ikke sidde fast midt på vejen længere



Nu er det anden gang jeg bliver hjulpet af en fremmed



Det er da godt jeg læste på det inden turen, for nu ved jeg at jeg modsat andre skal ind bagi.



Rampen er tung og ikke nem at folde ud.



Mon de andre snart er trætte af at vente...



4-5 min efter var jeg inde - og de snakker om køretid med elektroniske ramper...



Her kan jeg heller ikke komme ind.



Når rampen sidder fast er det svært at komme ombord



Heldigvis var der en lommekniv med på turen.



Igen en meget tung rampe.



Jeg aner ikke hvor vi er, for alle informationer om turen er placeret bag mig



Den gamle mand mente vi måske kunne løfte mig ud - rampen sad fast igen.



Hvor mange odenseaner skal der mon til for at få en kørestol ud af bybussen.



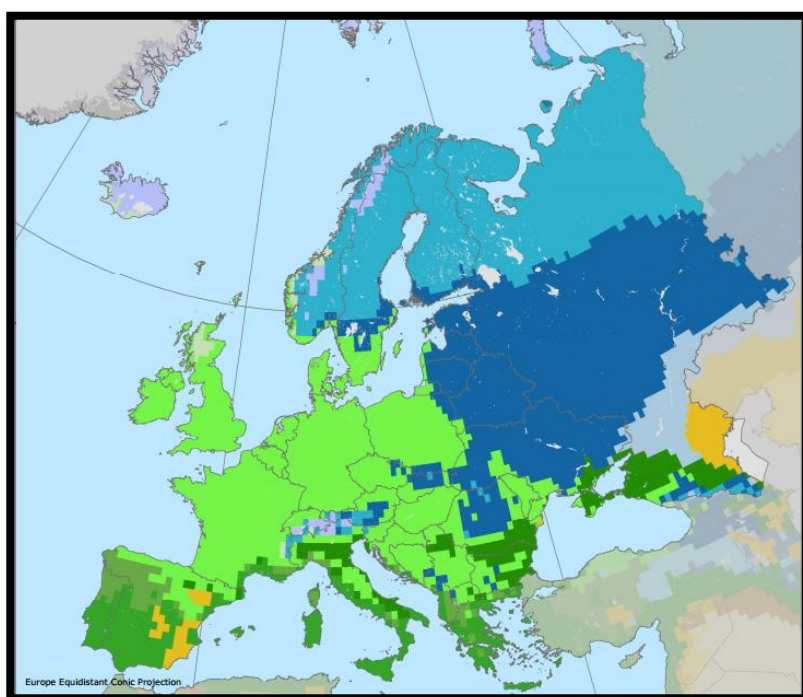
Ud af bussen og direkte ind i et cykeltstativ.



Derefter ned i en rist, så nu sidder kørestolen fast igen!



Det kan ses, hvordan særligt ramperne er problematiske i brug, og denne afprøvning giver en forståelse for, hvorfor kørestolsbrugerne ønsker en elektronisk rampe. Der er i projektet vished om, at rampen ikke løser alt, men sammen med andre ændringer ville den kunne øge lighed for nogen. Derfor vælges det at spørge ind til hvorfor de i Odense ikke benytter elektroniske ramper - og her fremkommer flere begrundelser for hvorfor elektriske ramper ikke indsættes. Særligt to årsager kommer frem; for det første tager det for lang tid at slå dem ud. For det andet går de i stykker pga. det danske klima (Junker, 2014; Løndal, 2014). Dette svar kan vække undren. Når der ses på et kort over det danske klima kontra England og Tyskland som bruger elektriske ramper, så synes der desuden ikke at være en forskel (se figur 7-7). Det synes derfor at være et meget løst grundlag, at bortvise de elektroniske ramper på, hvor det i stedet fremstår som en modvilje mod at se de muligheder, som andre lande har gjort brug af, og som faktisk synes effektfulde for målgruppen.



Figur 7-6 Kort over de europæiske klimazoner, hvor det kan ses, at Danmark befinder sig i samme zone som England og Tyskland. Kortet bygger på gennemsnitsdata fra 1976-2000. (Earth Data, 2014)

En anden begrundelse mod ramperne var at Danmark simpelthen ikke har mulighed for at påvirke busmarkedet, fordi det er så lille et marked sammenlignet med andre lande (Løndal, 2014).

"jeg tror 2 ½ gange så mange busser i London som vi har i øh som vi har i Danmark det vil sige, at fordi vi mener et eller andet så er det ikke sikkert at de lige få Mercedes eller Volvo til og springe op for og lave det eller i hver fald blive det" (Junker, 2014).

Også dette argument falder til jorden, når der refereres tilbage til London, som netop er

et at de steder, hvor elektroniske ramper bliver anvendt, og derfor har busselskaberne allerede fokus på at udvikle denne type løsninger. Det viser igen en modvilje imod at søge nye alternativer i forhold til de kendte tekniske løsninger. Der gøres derfor intet for at evaluere effekten.

7.3.5 OPSUMMERING: FORSKELLE MELLEM ODENSE OG DE ANDRE LANDE

Det kan her ses, at der er en uoverensstemmelse imellem, hvordan myndighederne tror forholdene er, og hvordan de egentlig er i Odense. Det bekræfter den teoretiske antagelse om, at uvidenhed og manglende forståelse af problematikken spiller en rolle for de løsninger, der laves. Der synes ikke at være en forståelse eller lyst til forståelse fra myndighedernes side omkring, hvilke problematikker barriererne i bybilledet skaber, og at de har en betydning for de gangbesværedes liv. I stedet er problemerne nærmest blevet tiet ihjel, så der ikke længere klages over dem.



Det bekræftes også, at mange af de løsninger, der er lavet, ikke er undersøgt for deres effekt, men i stedet blot indsat og forventes at virke. Den klare problematik i handicaptilgængeligheden, hvor accepteres at forholdene er dårligere for en gangbesværet.

Det generelle billede af tilgængeligheden i Odense sammenlignet med de andre lande, som projektet har fremhævet, viser en dårligere tilgængelighed. Det ses blandt andet på brugen af de manuelle ramper, som ikke kan benyttes til spontane ture med bussen. Samme problematik gør sig gældende for togene, hvor de danske toge som første valg har den løsninger, som er den absolut sidste udvej i USA. Der ses også en forskel i at andre lande fokuserer på, at opstille bænke, og søger at udligne niveauforskelle i det fysiske miljø, men der er i Odense kun er om-dannet et fodgænger felt, og at kantsten er et gennemgående problem i byen. Også den informationsmæssige del halter bagud i Odense, et område hvor der ud fra andre landes erfaringer kan være god hjælp at hente for kørestolsbrugerne. Dette særligt fordi der er elementer i en historisk by, hvor det ikke synes muligt at lave andet en tillægsløsninger eller evt. at finde andre veje rundt.

7.4 INDSATSEN I ODENSE

I dette afsnit fokuseres der på den indsats, eller manglende indsats, som Odense har gjort i forhold til at øge tilgængeligheden i byen. Som allerede antydnet så menes der fra flere sider ikke at være behov for yderlige forbedringer. Det findes derfor interessant i forhold til at tilgængeligheden langt fra lever op til de gangbesværedes behov eller hvad der ses andre steder.

7.4.1 LOVGIVNING

I Danmark findes der ikke nogen anti-diskriminations lovgivning på planområdet, hvilket var et af de virkemidler, andre lande havde igangsat på det lovgivningsmæssige område. Derfor er der ikke noget, der kan støtte juridisk op om lighedsskabende løsninger i planprocessen. Tilgængelighed er en del af bygningsreglementet, hvor der i §1 står "*Denne lov har til formål:....at fremme handicaptilgængelighed i indretning af bebyggelse*" (Retsinformation, 2010).

I Danmark er der derfor tydelige regler for nybyggeri som blandt andet skal være niveaufrit, men ikke det der ligger imellem bygningerne eller det transportsystem, der forbinder dem. I stedet er tilgængelighedstiltag uden for matriklen frivillige, og det gælder både i transportsystemet, by-områder og infrastrukturen. Der findes enkelte regler for indretning af bybusser, hvor der stilles krav til maksimal højde op til nederste trin, plads til kørestol og for bybusser gælder der iflg. § 7 Stk. 2 at, "*ved adgangsør for kørestol skal der være knælesystem og enten lift eller rampe til kørestolsbruger*" (Retsinformation, 2007). Som set tidligere behøver dette dog ikke nødvendigvis betyde, at der er direkte adgang, fordi busstoppet ikke nødvendigvis er tilpasset bussen.

Danmark har i stedet lavet en politik på tilgængelighedsområdet (Transportministeriet, 2010), som skal implementeres af lokale myndigheder ved hjælp af en håndbog for tilgængelighed. Denne består af de problematiske specifikationer og anvisninger til, hvordan det er teknisk muligt at overkomme forskellige barrierer for gangbesværede. I selve planloven er der heller ikke angivet målsætninger for tilgængelighed (Dansk Handicaporganisation, 2013). Der lægges op til en frivillighed omkring ting, der bør medtages, men ikke sanktioneres, hvis det ikke sker. Dette bekræftes af en fuldmægtig i vejdirektoratet (Laurentzius, 2014). I USA ville der anderledes ske det, at et projekt blev lukket ned, hvis sådanne krav ikke blev overholdt



Når ingen lovgivning bakker op, er det derfor begrænset hvilke krav, der stilles i den danske transportpolitik. I stedet formuleres der, at *"det tilstræbes"* og *"der lægges vægt på"* (Transportministeriet, 2010). Som for eksempel: *"Derfor bør veje, gader, fortove og pladser gøres tilgængelige for alle"* (Vejdirektoratet, 2013) *afsnit 1.1*. Nogle af de få krav der findes, foruden indretning af busser, omhandler minimumskravet omkring indstigning i toge, hvor der skal ydes assistance ved bestilling 48 timer før afgang og herudover udformning af lufthavne (Transportministeriet, 2010).

Den manglende danske lovgivning synes at have konsekvenser ifølge Jens Petersen (Petersen J., 2014). Han mener ikke, danskerne reagerer med mindre, der står klart hvordan ting skal gøres, særligt når der ingen klagemuligheder er til stede. Hvilket også ses ud fra det førnævnte eksempel. Da Danmark indgik i handicapkonventionen, blev det også valgt ikke at underskrive tillægsprotokollen, som sikrer rettergang for den individuelle (FN, 2006). Danmark valgte først i 2013 at indtræde i den frivillige tillægsprotokol.

Når tilgængeligheden bygger på frivillighed, er det muligt at nedprioritere dette område anderledes end med f.eks. brandkrav i en bygning, som skal være til stede (Retsinformation, 2008). Er det ikke det, så vil der skabes en sanktion i form af bødestraf eller lukning af byggeri. At prioriteringen ville være større, hvis lovkrav var til stede, bliver underbygget af en udtalelse fra en af Odenses planlæggere om, at hvis der var et krav i lovgivningen, så ville det blive medtaget (Nielsen, 2014).

"vi er bare begrænset af det der hedder økonomi og der kan man sige ligeså snart der er et lovkrav om det jamen så er økonomien ikke en begrænsning længere for så er det bare det vi skal" (Nielsen, 2014).

En overordnet lovgivning mod diskrimination kunne derfor have en indflydelse på dette område, sådan som det ses i andre lande. Det ses også med lufthavnene, hvor der ikke er de samme problemer, fordi der stilles nogle internationale krav som skal overholdes. Lufthavnene har derfor opnået en større tilgængelighed end resten af transportområdet (Petersen J., 2014). Danmark rammer på denne måde direkte ind i problematikken omkring, at normerne fastholdes, fordi der ikke er krav til at ændre på dem (se afsnit 4.2.3.). Når det derfor påpeges fra Fynbus, at lovgivning ikke vil ændre på noget, så synes dette at kunne modbevises blandt andet gennem andre landes erfaringer.

OPSUMMERING

Det ses, at der i Danmark ikke er nogen lovgivning, som beskytter de gangbesværede mod diskrimination, og holdninger får derfor lov til at spille ind i planlægningen. Det har skabt konsekvenser i form af, at ineffektive løsninger fortsat bliver brugt og der ikke skabes nogen ændring. Der er ikke mulighed for klager eller sanktioner, fordi det politiske system ikke bakker op om at skabe ændringer. Det kan blandt andet skyldes, at lovmæssige tiltag vil betyde større udgifter for staten, og at den gammeldags holdning om tilgængelighed også findes på nationalt niveau (se afsnit 7-5). Lovgivning har ellers vist sig at gøre en forskel i forhold til indretning af lufthavne.

7.4.2 KRAV

Uden lovgivning på området er der heller ikke nogle deciderede krav om tilgængelighed på transportområdet. EU har indført TSI standarder for, hvordan toge skal udformes. Her kommer en



interessant detalje ind, som det påpeges fra handicaporganisationen, at EU's krav og forordninger er længere fremme end de danske krav (Petersen J. , 2014). Dette indbefatter nogle standarder, som skal overholdes i forhold til køretøjet ud fra en forudsætning om at opnå bedre tilgængelighed (European Railway Agency, 2014). Det betyder, at der er nogle absolutte minimum indført, men ikke at det universelle design fremmes, da togene fortsat ikke passer til peronen.

Inden for byggeriet findes der anderledes en række funktionskrav, som er ikke detaljerede krav, der giver et højt abstraktionsniveau, fordi formålet er funktionen, og ikke hvordan den skabes (SBI, 2011). I forhold til den universelle tankegang og problematikkerne med tillægsløsninger virker dette som en god ting. Problemet er, når det ikke bliver kontrolleret, hvorvidt kravene bliver overholdt, og tingene egentlig fungerer, så virker disse funktionskrav ikke, påpeger Jens Petersen (Petersen J. , 2014). Det vil derfor være tvivlsomt, hvorvidt de vil have effekt i den kollektive transport uden kontrol. Sammenlignet med blandt andet Norge kunne det ses, hvordan økonomisk tilskud kun blev givet, hvis en effekt kunne dokumenteres i denne sammenhæng.

I samarbejde med de andre nordiske lande var Danmark i en periode i gang med, at udarbejde nogle indikatorer, som kunne bruges til at måle tilgængeligheden. Dette skete under det Nordiske Velfærdscenter, som består af repræsentanter fra hele norden. Det har ikke været muligt at finde frem til disse indikatorer og en fuldmægtig fra vejdirektoratet, som sidder i det Nordiske Vegforum kan bekræfte, at disse aldrig er mundet ud i noget konkret (Laurentzius, 2014). Hun har desuden aldrig hørt om, at Danmark skulle arbejde med nogen former for indikatorer eller evalueringsredskaber på området. Dette bekræftes desuden af en fuldmægtig i transportministeriet (Bugenhagen, 2014).

7.4.3 ØKONOMI

Økonomisk kan staten også indsætte virkemidler ved at give tilskud til løsninger, sådan som andre lande gør brug af. Økonomien synes samtidig også at være en af de største barrierer for at gøre en forskel.

På nuværende tidspunkt bruges økonomiske virkemidler ikke i Danmark. I den tidligere regerings "En grøn transportpolitik" blev der afsat 1 milliard kroner til bedre tilgængelighed i den kollektive transport fra 2009 – 2020, men disse penge skal indgå i forbedring af blandt andet parkeringspladser ved stationer. Det bemærkes dog, at der under denne forbedring skal tages hensyn til gangbesværede (Regeringen, 2009). Herudover blev der i 2006 afsat 27 millioner kroner til forbedring af Banedanmarks infrastruktur og 57 millioner til trafikinformation (Transportministeriet, 2010).

I tilgængelighedspolitikken står der i stedet, at der skal ske en afvejning imellem tilgængelighed og de midler, der er til rådighed (Transportministeriet, 2010).

Økonomien lægges til grund for, at der ikke sker de store tiltag på området, for som der står;

"Det går måske ikke altid så hurtigt med tilgængelighedsforbedringerne, som man kunne ønske. Men tilgængelighed koster penge – i visse tilfælde mange penge – og kræver dermed hård prioritering" (Transportministeriet, 2010, s. 11)

Dette kan minde om den tyske udtalelse om økonomi, men afsnit 7.5 afslører at også andet ligger bag.



ØKONOMI ODENSE

Manglende brug af økonomiske virkemidler har blandt andet resulteret i manglende ressourcer og dette bliver pointeret som en klar årsag til den manglende tilgængelighed i Odense.

"så det er ikke at vi ikke prøver at gøre det optimalt, men det er klart, hvis der så skal vi leve op til og er der ikke krav så kan man sige, så har vi mulighed for at gå på kompromis, og de kompromisser de bliver også begået. Vi prøver at gøre dem så små som muligt men når det ikke er et krav så betyder økonomien alligevel også noget" (Nielsen, 2014).

Dette refererer tilbage til det lovgivningsmæssige område, fordi staten ikke støtter op - modsat Sverige og Norge, hvor der afsættes penge på området. På den måde skal pengene tages fra andre puljer som også findes vigtige, mener planchefen i Fynbus (Junker, 2014).

"og sådan oplever jeg det også lidt på tilgængelighedsområdet, at man meget har nogle hensigter, men når det ligesom kommer til, at man for alvor skal betale så er det svært. Svenskerne vedtog for ah det er vel 5-7 år siden en standard for tilgængelighed til stoppesteder og der ryster man ikke på hånden med at så nationalt og bruge en 3-4 mia. på og bygge stoppe steder op" (Junker, 2014).

Dermed sættes det kommunale selvstyre ind som en årsag til de manglende løsninger, da meget overlades til de lokale myndigheder (Junker, 2014). Staten fremstiller kun hensigter, men lovgiver ikke på området, og det betyder samtidig, at der ikke følger økonomiske midler med. Derfor er det kommunerne selv, der skal betale, og her går pengene ofte til andre formål i stedet (Junker, 2014). Det bliver så den enkelte planlægger, der skal sørge for at inddrage tilgængelighed i deres arbejde med forskellige projekter, og det ender som oftest også med være den enkelte persons holdning, der har betydning for hvorvidt, der skabes tilgængeligheds løsninger eller ej, forklarer Jens Petersen (Petersen J., 2014). Denne person kan så være begrænset af institutionelle faktorer. Peter Nielsen påpeger at han ofte gerne vil gøre mere, men er begrænset i denne indsats af økonomien. Ofte virker det dog som om, at de der egentlig gerne vil noget bliver bremset i det, og har svært ved at få indflydelse (Breilich, 2014; Petersen J., 2014). Særligt i det eksisterende miljø synes det vanskeligt at skabe de store ændringer, som i stedet må laves i de nye projekter. Et vigtigt princip i tilgængelighedspolitikken er netop indtænkning af tilgængelighed i starten af projekter, fordi det økonomisk bedre kan betale sig (Transportministeriet, 2010, s. 25).

Så selvom kommunen bruger en tilgængelighedsrevisor på mange store projekter, så menes det, at økonomien ofte har betydning for, at tiltagene ikke kan føres ud i livet (Nielsen, 2014; Junker, 2014). Der må derfor ske kompromiser, fordi økonomien ikke er der til at gøre mere.

Derfor kan den enkelte godt have en lang række ønsker, men som ikke kan føres ud i livet, fordi tilgængelighed ikke prioriteres i systemet. Økonomien synes dog også at være blevet en god undskyldning for ikke at gøre noget, og her mener Jens Petersen at der kunne spares, hvis løsninger blev ordentligt gennemtænkte og der kom større fokus på, hvad der egentlig er nødvendigt (Petersen J., 2014). Et eksempel er DSB togene, hvor DSB beregner en udgift på 300 millioner, hvis der skal sættes lifter direkte på toget, som vil kunne sikre en spontan rejse, men i virkeligheden vil udgiften kunne halveres. Dette fordi der kun skal bruges to og ikke fire lifter som DSB beregner, men lifter på 1. klasse ses som unødvendigt, da der ikke er handicaptoilet i denne del af toget (Petersen J., 2014). Dermed er udgiften kun 150 millioner, og det ved blot at se på de



egentlige forhold. Blev lifterne påsat toget, kunne der desuden spares penge på de service-medarbejdere, der skal booke lifter og sørge for at køre dem frem på nuværende tidspunkt.

Samtidig menes det, at ved at gøre flere selvhjulpne, vil der muligvis kunne spares penge på andre områder (Løndal, 2014), så der kan være en samfundsøkonomisk gevinst her. Der bruges på nuværende tidspunkt store summer på handicaphjælpere, ledsagerordninger, handicapbiler m.m. Disse synes ikke at være indregnet i økonomien omkring tilgængelighed.

"ja altså jeg synes godt man kan sige at viljen er det til det pragmatiske løsninger og man er man er sådan alene, men man er kraftigt styret af økonomien, det er muliges kunst altså vi gør det, vi gør det vi synes vi, vi kan med de midler vi har til rådighed" (Løndal, 2014).

Denne nedprioritering der sker kan mærkes af kørestolsbrugerne, som tit oplever at netop den del, der skulle gøre et projekt tilgængeligt, er sparet væk (Breilich, 2014; Madsen, 2014). Det viser derfor en del af problematikken omkring tillægsløsninger ved, at de giver en ekstra udgift til projektet, men altså også denne mulighed for at spare løsninger væk til sidst.

OPSUMMERING

Økonomien har uden tvivl en indflydelse i tilgængelighedsarbejdet og gælder særligt i det eksisterende miljø. Her kan det være dyrt at skabe de gode løsninger, og det kræver også en prioritering af ressourcerne, fordi der ikke afsættes eller gives penge til formålet. De, der egentlig ønsker at gøre en forskel, har svært ved at få det igennem, fordi de er begrænset økonomisk. Derfor ses det også at antagelsen, om at økonomien spiller en rolle i forhold til den universelle ideologi, er rigtigt. Derfor vil der ikke altid være råd til at lave den perfekte løsning, og spørgsmålet må så være om det er bedre med en tillægsløsning frem for ingen løsning. Spørger kørestolsbrugerne så er de ikke i tvivl. De vil langt hellere have en indgang igennem køkkenet eller en separat lift, hvis blot den kan bruges spontant (Breilich, 2014; Madsen, 2014; Petersen J., 2014). Tiltag som de engelske og tyske med elektroniske ramper eller mødesteder på stationerne, er derfor noget de vil bifalde, selvom det måske ikke går direkte under en universel udformning, men kan det laves indenfor rammerne er det okay. Denne del viser også at enkelt personer har svært ved at ændre ret meget.

7.4.4 STRATEGISK INDSATS

I forhold til den strategiske indsats er der særlig set på virkemidler i form af handlingsplaner og andre planlægningsmæssige værktøjer som kortlægning, fordi det var de virkemidler som andre lande benyttede sig af i denne sammenhæng.

Der er til gengæld lavet handlingsplaner for tilgængelighed flere steder i landet på det lokale niveau, også i Odense, hvor den er en del af byens tilgængelighedsplan. Odense har i forbindelse med planen lavet en tilgængelighedsrute, som går igennem dele af byen. Denne er lavet for at skabe nogle eksempler på udstillingsmodeller, som kan videreføres til andre områder med tiden. Siden første del af ruten blev opført, har der været tre forskellige tilgængelighedshåndbøger, som er blevet fulgt, og løsninger er derfor ikke altid tidsvarende ud fra den nyeste (Nielsen, 2014). Tilgængelighedsruten er skabt på baggrund af workshops omkring særlige problemstillinger i tilgængeligheden og udpegelse af problematiske lokaliteter (Odense Kommune, 2012). Ruten er placeret i centrum af byen for at sikre dens effekt for flest mulige borgere, og



den passerer blandt andet rådhuset, bibliotek, togstation og busterminal. Det har været en målsætning at ramme forbi "vigtige mål", men der findes ingen beskrivelse af hvordan vigtigheden af disse er vurderet (Odense Kommune, 2012).

Der er sat fokus på nogle bestemte elementer i tilgængelighedsruten; Fortove, signalanlæg, gågader, rundkørsler, sivegader, pladسدannelser, rekreative ruter, stationsområder og busstoppesteder. Der er taget udgangspunkt i håndbogen for tilgængelighed i denne vurdering. Som det kan ses på listen figur 7-8 blev ingen busstop fremhævet, hvilket sandsynligvis skyldes, at de er udformet i overensstemmelse med håndbogen.

Problemtype	Antal
Ledelinje mangler	67
Opmærksomhedsfelt mangler	65
Ujævn belægning	24
Krydsningsmulighed mangler	24
Stejl rampe ved kantsten	23
Niveauspring for stort	16
Akustisk signal mangler	12
Uklar afgrænsning af gangbane	11
Stejl sidehældning	9
Inventar placeret i gangbanen	9
Smal gangbane over strækning	8
Niveauspring mangler	8
Smal gangbane i punkt	6
Fortov mangler	5
Læskærm mangler	5
Skilt placeret i gangbanen	4
Stejl længdehældning	3
Rampe mangler ved kantsten	3
Fodgængerfelt ikke vinkelret på kantstenen	3
Øvrige problemer	11
Sum	316

Figur 7-7 Oversigt over problematikker på tilgængelighedsruten (Odense Kommune, 2012)

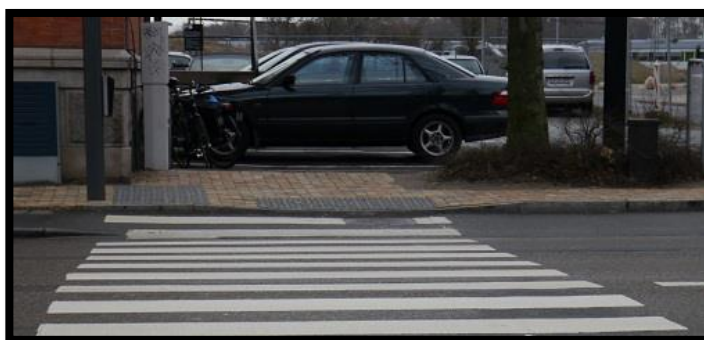
Kommune, 2013). Manualen indeholder de mest væsentlige vejledninger fra tilgængeligheds-håndbogen, men med udgangspunkt i Odense. Der er også arbejdet med en ny form for fodgængerfelt, hvor kantstenen er delt til henholdsvis blinde og gangbesværede (se figur 7-9). Dette er også, hvad der anbefales i vejreglerne (Vejdirektoratet, 2013).

Selvom Odense kommune har lavet både en vejledning og en tilgængelighedsplan, så er det allerede set, at der alligevel ikke er den samme fremkom-

melighed som i f.eks. Sverige, der arbejder med samme virkemidler. Meget tyder på at, o Odense indsættes løsninger i takt med at byen ændres, det påpeges også af Nielsen (2014), som er byen tilgængelighedsrevisor. Han har et ønske om at arbejde mere strategisk ud fra nogle konkrete overordnede målsætninger, så tilgængelighedsarbejdet kan føres i samme retning, men muligheden har ikke været der (Nielsen, 2014). Det forventes at byens kommende letbane og byudviklingsprojekterne kommer til at få en indflydelse, men der mangler fortsat det

Der er taget udgangspunkt i håndbogen for tilgængelighed i denne vurdering. Som det kan ses på listen figur 7-8 blev ingen busstop fremhævet, hvilket sandsynligvis skyldes, at de er udformet i overensstemmelse med håndbogen. Til gengæld blev den kollektive transport nævnt i forbindelse med en af de workshops, der blev afholdt, hvor brugergruppen blev inddraget (Odense Kommune, 2012). De problemstillinger, der her kom frem, har også været medvirkende til udformning af handlingsplanen, som er et forslag til, hvordan tilgængeligheden kan bedres over en årrække. Blandt andet er et ønske i denne, at de registrerede problemer på ruterne skal løses, og midler afsættes derfor til dette.

I 2013 udkom en designmanual til handlingsplanen, som skal gøre det enklere for medarbejderne at vælge de rigtige løsninger (Odense



Figur 7-8 Fodgængerfelt i Odense som er tilpasset både blinde og kørestolsbrugere



Figur 7-9 Et eksempel på løsninger langs tilgængelighedsruten - under et besøg i Odense blev denne kant observeret lige ved banegården (det er på ruten)



Figur 7-10 En måned senere havde kommunen "løst" problemet. Det er tungen lige i munden op over her og godt der ikke var mere vægt i kørestolen

strategiske overblik (Nielsen, 2014). Det kan være årsagen til, at kørestolsbrugere føler, der skabes "halvhjertede løsninger" og nogle "hovsa løsninger, indsat pr. automatik" (Madsen, 2014; Breilich, 2014), hvor de ikke synes at kunne fornemme den vision som Odense ellers så fint sætter op.

"Der er ikke nogen nedskrevne (red: målsætning) jeg tror det er langt hen af vejen sådan meget person relateret tror jeg på hvordan man arbejder" (Nielsen, 2014).

Dette betyder også, at der ikke sker den sammenkobling imellem tiltagene, som ellers synes nødvendige for at skabe en egentlig tilgængelighed. Der skabes nogle løsninger i det fysiske miljø, men ikke med overblik over køretøjernes udformning, og heller ikke med sammenhæng mellem de geografiske lokaliteter, hvilket vil være en nødvendighed i forhold til f.eks. busstop, hvor der skal være adgang i begge ender. Hovedfokus er i stedet lagt på tilgængelighedshåndbogen og ideerne herfra, men uden egentlig effektvurdering.

OPSUMMERING

Der er ikke skabt en strategisk målsætning for planlægningen af tilgængelighed i Odense, og derfor bindes tingene ikke sammen, som det kunne ses i andre lande. Der er lavet en tilgængelighedsplan, men den dækker kun dele af byen via en specifik rute. Der er dog fokus på, at en mere konkret målsætning vil hjælpe arbejdet i fremtiden, men ressourcerne mangler. Som det kan ses i dette afsnit, så har det desuden en forholdsvis stor betydning, at det ikke er blevet prioriteret at lave en strategisk vurdering af forholdene i Odense, en klar målsætning eller en definition af hvad der egentlig ønskes på området.

7.4.5 INDDRAGELSE AF DE GANGBESVÆREDE OG UDDANNELSE

I transportpolitikken fremhæves det, at Danmark gennem løsninger skabt i sammenspil med handicaporganisationer ønsker at blive en proaktiv medspiller i EU på dette område (Transportministeriet, 2010). Det kan dog samtidig ses, at allerede tilbage i 1987 blev der taget en beslutning om at øge tilgængeligheden og adgangen på trafikterminaler og transportmidler, så der kunne blive skabt et større handicapvenligt miljø (Ibid). Også her er der ønske om samarbejde med handicaporganisationerne. Der må sættes spørgsmålstegn ved, om dette sker, når der fortsat opleves en lav tilgængelighed af de personer, der har funktionsnedsættelse i Danmark.



Spørges der ind til denne del hos Odense Kommune, så mener kommunen selv at have et godt samarbejde med handicaporganisationerne. Ofte så skabes initiativer netop på baggrund af den dialog, men som allerede pointeret er det ofte pga. klager som kommer fra handicaporganisationerne (Løndal, 2014). Dette har desværre også været med til at skabe den konklusion om, at når der ikke klages, så må det være fordi tingene fungerer (Løndal, 2014).

"der har siddet et handicapråd i byen igennem mange år så som jeg faktisk sad i som repræsentant for de gamle forsyningsvirksomheder helt tilbage fra starten helt tilbage i 80'erne så der har der været en dialog" (Løndal, 2014).

Det påpeges blandt andet at tilstedeværelsen af et handicapråd, må have betydet, at der er en god tilgængelighed i byen, og når nu det går "meget godt", så er der jo ikke nogen grund til at ændre på noget (Løndal, 2014; Junker, 2014). Dette på trods af at de gangbesværede tydeligt påpeger, at den kollektive transport er direkte ubrugelig for dem (Breilich, 2014; Madsen, 2014). De føler desuden ofte, at de mest inddrages af etiske årsager, men egentlig ikke har den store indflydelse (Madsen, 2014; Petersen J. , 2014).

"vores organisation sidder jo i DSB's handicappanel, men jeg har sådan en fornemmelse af at man har givet os en plads for "så kan I komme af med jeres brok" men det ændrer faktisk ikke rigtig noget" (Petersen J. , 2014).

Så selvom der er et lovpligtigt handicapråd, så kan det mere føles som et sted, hvor det er muligt at komme af med brok, uden det bruges til noget, hvilket citatet her viser. Som påpeget ovenfor så betyder ingen klager, ikke at problemer er ophørt, men nærmere at handicaporganisationen efterhånden har givet op – der sker alligevel ikke noget (Breilich, 2014).

"nu skal vi til at have aftalt møde igen med dem fra vej og trafik ikke og de er flinke til og møde op ...men hvis vi ikke gør det så bliver vi glemt" (Breilich, 2014).

Hun siger hermed, at det er handicaporganisationen og handicaprådet selv, der skal sørge for kontakten til kommunen og hermed dem, der står med ansvaret for at blive inddraget. Det kræver, at de hele tiden skal være opmærksomme, og det tager mange ressourcer fra de gangbesværede, at de selv står med dette ansvar. Efterhånden som det har været gjort mange gange har de stort set opgivet i forhold til den kollektive transport (Breilich, 2014). Samtidig har mange fået bil og er blevet kompenseret denne vej, men det betyder ikke, at de mener tingene er kommet i orden.

"men der sker små lyspunkter men altså øh det er langt, meget langt sejt træk ikke ligesom at vi blev ved med de fodgængerovergange ikke, og nu er det lykkedes os, men så skal vi hænge ved som en burre" (Breilich, 2014).

Indsættelsen af en tilgængelighedsrevisor i Odense Kommune synes derfor ikke at have haft en stor effekt på at være medvirkende til at sikre større tilgængelighed i byens rum. Det kan skyldes, at brugen af en revisor er frivilligt på et projekt, og at det fortsat ikke prioriteres at afsætte økonomiske midler. Igen her kan det også ses, at tilgængelighed ikke kan skabes af en person med motivation for at gøre en forskel, men der skal løftes i flok. Dette kunne også ses i andre lande, hvor indsatsen også involvere samfundet. Så selvom ideen med at have én ekspert i tilgængelighed synes god, så kræver det også, at han bliver brugt. Samtidig kræver det også, at ressourcerne prioriteres, så der faktisk kan ændres på forholdene. Tilgængelighedsrevisorerne har selv



forsøgt sig med at sidde i en kørestol, og har derfor fået et indblik i, hvordan det er at bevæge sig på denne måde (Odense Kommune, 2012). Herudover så er tilgængelighedsrevisorens job, at gennemgå projekter ud fra de vejledninger som vejrdirektoratet har opsat i håndbogen og vejlede projekter ud fra eksempler her i (Vejrdirektoratet, 2013).

Der er en frygt fra handicaporganisationen om, at tilgængelighedsrevisorerne i nogle tilfælde mere bliver en "soveplads" (Petersen A. , 2011) på samme måde som handicaprådet, hvor der ved klager kan henvises til at revisoren har været medtaget. Det er vigtigt at de ting der påpeges også bliver efterfulgt. Revisoren er samtidig et bevis på, hvordan tilgængelighed gøres målbar ud fra en tjekliste af om bestemte krav er opfyldte eller ej, og hvor der ofte gøres brug af de tillægsløsninger, som ikke altid synes velfungerende (se kap. 3). Vurderingsgrundlaget synes derfor ikke at være rigtigt, men burde ske i mere nøje samarbejde med de gangbesværede, mener de personer der interviewes til projektet (Breilich, 2014; Petersen J. , 2014).

Inden for den kollektive transport er der ikke denne tilgængelighedsrevision, og Fynbus har ikke noget direkte samarbejde med handicaporganisationerne. Det sker ifølge planchefen længere oppe i systemet i fællesforbund for kollektiv trafik i Danmark (Junker, 2014).

OPSUMMERING

Der opstår en uenighed om, hvorvidt handicaporganisationerne inddrages i tilgængelighedsplanlægningen eller ej. Kommunen føler umiddelbart, de er gode til inddragelse, men kørestolsbrugerne synes ikke at se effekten. De mener også ofte, det er dem selv, der henvender sig til kommunen og ikke omvendt. Dette er bedret med tilgængelighedsrevisorer, men der er samtidig en følelse af, at både inddragelse og revisorer mest bruges som bevis på, at noget er gjort, men løsninger efterfølgende spares væk.

7.5 HOLDNING OG NORMER – EN ACCEPT AF ULIGHED

Dette afsnit uddyber nogle af de årsager, som synes afgørende for den manglende indsats i forhold til øget lighed. Det er normerne og holdningen der iht. afsnit 4.2.2 tages op her, og det argumenteres, at der er et andet syn på gangbesværede i Odense modsat de andre lande i projektet. Blandt andet synes der i Odense ikke at være det samme fokus omkring behovet for en øget indsats. Afsnittet er samtidig også med til at underbygge antagelserne i figur 4-6 om, at holdningen er en vigtig del og kan forklare den manglende indsats på området.

Holdningen imod forbedringer synes at slå igennem allerede på det højeste politiske niveau; transportministeriets tilgængelighedspolitik, som ellers skal medvirke til at indarbejde handicapkonventionens tilgængelighedsdel. Modsat de andre landes universelt prægede ideologier, så arbejder Danmark stadig med den sociale handicapmodel (se afsnit 3.2.1) uden fokus på individet og rettet mod specifikke grupper (Transportministeriet, 2010). Det andre lande anser som minimumsløsningerne er blev målet i Odense, fordi det i vurderes at være et godt tilbud for de gangbesværede, og det er derfor ikke nødvendigt med yderligere tiltag. Det referere tilbage til et af kritikpunkterne i handikaptilgængeligheden (afsnit 3.2.1), hvor adgang i sig selv er nok, og ikke om den kan opnås selvstændigt. I Odense vurderes det ikke engang om adgangen er til stede.

Den holdning, der findes i tilgængelighedspolitikken, synes at flytte sig ned igennem systemet til det lokale plan, og derfor er det væsentligt at medtage her.



I den danske tilgængelighedspolitik står der:

"Målet er at skabe et systemet, der er så tilgængeligt som praktisk muligt, samtidig med at funktionaliteten og effektiviteten i det samlede transportsystem bibeholdes" (Transportministeriet, 2010, s. 5)

Hvad der her skal fremhæves er benævnelsen af "praktisk muligt" og også formuleringen af "effektiviteten skal bibeholdes", hvorved det synes antaget, at det tilgængelige system ikke indeholder dette element. Tyskland fremhævede anderledes tilgængelighed, som en måde at skabe netop et mere effektivt system (se kap 6). Det kan skyldes den uvidenhed, som har præget tilgængelighedsplanlægningen mange steder, hvor der ubevidst holdes fast i de gamle traditioner og måder at gøre tingene på. Hvilket også kommer af den manglende lyst til innovation på området. De samme gamle løsninger bliver fastholdt og Odense er med til at understrege problematikken når egentlig evaluering ikke sker. Det synes klart at en tillægsløsning, som de viste busramper, der benyttes i dag ikke skaber effektivitet, men en direkte indgang, ud fra de universelle principper om adgang for alle, vil øge kvaliteten for hele samfundet.

Faktaboks: Begrebet handicap forveksles i dansk sammenhæng ofte med funktionsnedsættelse, men disse to begreber kan ikke erstatte hinanden. En funktionsnedsættelse er en fysiologisk tilstand, som det at have en sygdom i ryggen eller mangle synet (Center for Ligebehandling af Handicappede, 2001; Social, børne og integrationsministeriet, 2012). Handicapbegrebet kan ses oprindeligt ud fra en vinkel som medicinsk eller socialt. En nye definition fra WHO peger på, at handicap er den tilstand der opstår når samfundet ikke lever op til individets forudsætninger (se afsnit 3.2.1.)

Politikken fortsætter med følgende:

"Det vil næppe nogensinde være muligt at indfri en sådan vision (red: om fuld tilgængelighed) fuldt ud. Dertil er der for mange, der har unikke behov. Servicen for den enkelte sikres her bedst ved individuel kompensation" (Transportministeriet, 2010, s. 13)

Det synes korrekt at det nok aldrig kommer til at ske, men at individuel kompensation skulle være bedst synes samtidig i modstrid med projektets hidtidige resultater. Denne antagelse stammer fra kompensationsprincip, der findes i den danske handicapspolitik, hvor der er ønske om kompensation til den enkelte, når miljøet skaber barrierer (Social, børne og integrations ministeriet, 2012).

Gennemgående er politikken bygget op med vage formuleringer, hvor det hedder i "videst muligt omfang" og "næppe nogensinde muligt", som kan ses i de fremfundne citater. På samme måde som det også ses i tilgængelighedshåndbogens frivillighed, hvor gode løsninger ikke er noget krav, men blot ideer (Vejdirektoratet, 2013). Tilgængelighedshåndbogen indeholder ideer og løsninger i forhold til tilgængelighed i fysiske miljø, men bygger udelukkende på frivillighed (Vejdirektoratet, 2013). Dette er med til at fremhæve, hvordan der i Danmark ikke synes at være et ønske om en forbedring fra politisk niveau, og der er dermed en accept af uligheden, som det også blev fremfundet som en årsag til uligheden i afsnit 4.2.3. Det antages,



at de gangbesværede hellere vil have en kompensation, og at de er tilfredse med dette, fremfor at finde frem til de egentlig ønsker og muligheder.

KOMPENSATION FREMMER IKKE TILGÆNGELIGHEDEN

Ifølge direktør for Muskelsvindfonden, Henrik Ib Jørgensen (2013), har kompensationsordningen i Danmark været medvirkende til, at der ikke er skabt radikale ændringer i blandt andet den kollektive transport. Modsat de andre nordiske lande, ser han den nordiske velfærdsmodel som en problematik for danske gangbesværede og som medvirkende til, at der ikke sker en udvikling i den kollektive transport (Jørgensen, 2013). Danmark tænker derfor ikke i lighedsprincippet, men i at "give noget til gengæld" når det nu ikke kan være anderledes. Det er derfor næsten tilbage til det medicinske handicapsyn (afsnit 3.2.1).

Samme konstatering kommer fra Institut for Menneskerettigheder (2012), der ser denne håndtering af gangbesværede som en af de helt store udfordringer. Den danske handicappolitik er gennemgående bygget på individuelle løsninger og ikke de generelle strukturer i samfundet. Dette er en modsætning til måden, USA har taklet problematikken på, fordi det her ikke var muligt med den individuelle kompensation (se kap. 6). Dette er i Danmark endnu en årsag til den gråzone af mennesker, som ikke kan få hjælp fordi det skal individuel vurderes om de er berettigede. Det er særligt de personer, som befinder i den ring, hvor det universelle design bygger oven på handicaptilgængeligheden (se figur 3-2).

Samtidig afvises det ikke, at den økonomiske hjælp har effekt, men at der på nogle områder ville skabes bedre mobilitet og dermed større adgang til aktiviteter ved at ændre tilgangen og sætte nye visioner (Jørgensen, 2013). Også Petersen (2014) påpeger dette, han ser kompensation som godt på nogle områder, hvor han f.eks. er glad for at kunne få en kørestol stillet til rådighed, men hvis der klages over den kollektive transport, så henvises der straks til handicap-bilen og de andre kompensationsmuligheder, som stilles til rådighed. Det var også hvad, der blev fundet frem til i Odense, hvor de mange andre muligheder bliver brugt som begrundelse for de ikke brugbare busser. Dette uddybes senere i dette kapitel.

Den danske tankegang omkring planlægning for gangbesværede kan på den baggrund betegnes som både at være gammeldags og ineffektiv i forhold til det, der ses i andre lande, set ud fra definitionerne i kapitel 3. Det er aldrig lykkedes at flytte sig skridtet videre til ideologien om universelt design og lige adgang. Dette understøttes af, at tilgængelighedspolitikken bruger et handicapbegreb fra 1993 og ikke handicapkonventionen fra 2006.

Socialstyrelsen igangsatte en kampagne i 2013 for at bryde med nogle af de fordomme, der er omkring handicap. Målet med kampagnen var tydeliggøre, at selvom en person lider af en funktionsnedsættelse, så behøver det ikke at være et handicap for dem (Socialstyrelsen, 2013). Sådan som også det universelle design synes at påpege (afsnit 3.2.2.). I kampagnen ønskes der derfor en mere positiv holdning, så fordommene fjernes. Her påpeges det, at uvidenhed ofte er et problem og flere kørestolsbrugere nævner, at de egentlig bare gerne vil behandles som almindelig mennesker, i stedet for alle de kompensationer og tillægsløsninger som gives til dem. Det bliver en misforstået hjælpsomhed, som koster samfundet dyrt (Lenger, 2013). Ud fra de eksempler, der ses fra andre lande, tyder meget på, at han kan have ret, for i disse lande ses tilgængelighed nærmere som en kvalitet i transportsystemet end noget negativt. Også Realda-nia ligger op til en ændring mod mere brugbare byer, men er endnu ikke kommet med noget



konkret på dette område. Tværtimod har de direkte brudt menneskerettighederne i et boligprojekt, påpeger en af respondenterne i projektet.

7.5.1 HOLDNINGEN I ODENSE

Holdningen fra det øverste politiske niveau synes klart at smitte af ned igennem systemet, hvor den bliver omsat til mere konkrete eksempler. Der synes at være en stor accept af, at gangbesværede ikke behov for samme rettigheder som resten af samfundet. Odense Kommune går så langt som, at udtrykke, at de gangbesværede sænker afviklingen af trafikken og virker generende for de andre passagerer. Både kommunen og Fynbus (trafikselskabet) udtaler, at andre ikke vil vente på en kørestol der skal ind i bussen (Løndal, 2014; Junker, 2014).

Derfor skulle det helst ikke blive for nemt at komme med bussen for kørestole, for så bruger de det kollektive system mindre og dermed vil de ikke skræmme så mange andre væk (Løndal, 2014). Blev systemet for let anvendeligt frygtede kommunen at mange kørestolsbrugere pludselig ville anvende busserne, en modsigelse af at de flere gange påpeger, at de gangbesværede har mange andre muligheder og derfor ikke ønsker at benytte busserne. Myndighederne antager her at tilgængelighed skaber ineffektive systemer. Dette er også argumentet for at chaufføren ikke skal hjælpe nogen ind i bussen, for det vil irritere de andre og sænke de øvrige passagerer på rejsen (Løndal, 2014). Det er i den sammenhæng ingen tanker om kørestolsbrugeren.

"øh jamen, jeg ved ikke om man kan være så fræk at sige, at man håber jo nok et eller andet sted på en selvregulerende effekt i det her, hvor det skal, det skal ikke være så godt, at det tiltrækker alt for mange, der er i den tunge kundegruppe til de højklassede produkter, fordi så skræmmer man flere væk end man hiver ind i systemet, det tror jeg er tesen, og men, men lidt har jo også ret" (Løndal, 2014).

Citatet her er med til at vise en tydelig diskrimination og ulighed, men samtidig også en accept af, at dette er i orden ud fra danske normer. Figur 7-11 er indsat som illustration af denne antagelse om, at kørestolsbrugere anses som mere generende end andre. Dermed glemmes det, at vi alle kan få en funktionsnedsættelse og at andre kan være meget mere generende, for kørestolsbruger er helt almindelige mennesker. I forhold til de sammenlignede lande viser det en helt anden holdning omkring incitamentet til at udarbejde forbedrin-



Figur 7-11 Den holdning der fremkommer i Odense minder om en diskussion fra EU i 1996, hvor en kørestolsbruger måtte love ikke at genere de andre passagerer på rejsen. Tegningen her viser, at andre passagerer kan være til mindst lige så stor gene (Delervan, 2007).



ger. Når sådanne udmeldinger kan komme frem, synes der derfor her at fremkomme en årsag til, hvorfor der opleves en stor ulighed i Danmark.

Det synes ikke forkert at rejsetiden har indflydelse på kunderne i den kollektive transport. I forbindelse med Odenses letbaneprojektet (se kapitel 8), er det undersøgt hvad der gør kollektiv transport mere tiltrækkende. Her pointeres det, at lange ventetider og holdetider er noget af det der afskrækker folk i brugen (Kaas, Odgaard, & Sørensen, 2011). I Odense ses kørestol altså som et sænkende element. Problemet er så bare, at fremfor at finde en løsning på både menneskeretligheder og rejsetid, så fokuseres der kun på den almindeligt mobile borger. Var det sket af racistiske årsager var lovgivningen trådt til, men der kunne også forventes en samfundsmæssige protest. Udmelding og holdning overfor gangbesværede går derfor klart imod FN konvention, og virker stærkt diskriminerende mod denne gruppe af borgere, som af den ene eller anden årsag har fået en funktionsmæssig nedsættelse.

"Det er jo også en balance, der er nogen der synes det er pisse irriterende, at det varer 10 min og læsse en kørestolsbruger om bord, hvorfor skal de dog vente på det og der er jo også en samfundsmæssig også en samfundsmæssig økonomisk og en tidsmæssig balance i og sige - skal 600 mennesker vente på den der ene kørestolsbruger... det handler jo vores alles tolerance overfor handicappede" (Junker, 2014).

Det giver en klar opdeling i "dem" og "os", hvor de gangbesværede er anderledes, de fremmede og nogle de "normale" ikke er helt trygge ved (se afsnit 4.2.2). Det synes næsten at antages, at en kørestolsbruger eller en på anden måde funktionsnedsat person ikke kan bidrage til samfundet i stil med andre. Derfor henvises de også til C busserne (Løndal, 2014), og kan ikke forestilles at være en del af pendlerstrømmen, der skal frem til arbejde eller uddannelse. Dette på trods af at 44 % funktionsnedsatte er i beskæftigelse (Det Nationale Forskningscenter for Velfærd, 2013). I videnssamfundet kan gangbesværede indgå på lige vilkår med andre, hvis de fik muligheden (Kromann, 2013). En sådan holdning synes derfor at være en stopklods for nytænkning og bedre løsninger i Danmark, hvor myndighederne ikke ser fordele ved at ændre på de løsninger der findes i dag.

Om dette er en holdning der deles med resten af samfundet tvivler blandt andet Jens Petersen på, han sætter spørgsmålstegn ved om, "der vil komme kørestole myldrende op af alle rottehuller" – blot fordi der tages hånd om menneskers rettigheder i forhold til mobilitet (Petersen J. , 2014).

"men når man er så tung, som jeg er (Red: Dorthe er en meget lille dame, men i en stor kørestol), så er det nogle gange, hvis der kommer en stor stærk mand hen så tænker han: det kan jeg sku godt lige ordne og så er det lige ved at jeg skal være modsat du ved" (Madsen, 2014).

Citatet her er medtaget for at vise, at det ikke er den almene befolkning, som har et problem med kørestole og gangbesværede. Her synes nærmere at være en omsorg for den gruppe af mennesker, men hvor der også er tendens til en form for medlidenhed. En undersøgelse fra 2013 viste anderledes, at mange danskere tager afstand fra f.eks. kørestolsbrugere og på samme måde, som det antydes i transportplanlægning, ikke anser dem for hvad de er (Kromann, 2013).



Så der er en omsorg fra nogle, men ikke en egentlig opbakning og det ses, hvordan de samfundsmæssige holdninger og kulturelle elementer videreføres i planprocessen, som det blev antaget i kapitel 4. Vi er derfor alle en del af diskriminationen.

ANSVARSFORDELING ER IKKE KLAR

Det skal understreges at det ikke er alle i Odense, der deler holdningen om, at de gangbesværede skal holdes ude. Det nævnes blandt andet af Peter Kaes Nielsen, at det er vigtigt at skabe lige vilkår for alle her i livet, og han derfor mener, der må laves nogle ændringer, men for ham er det ofte økonomien, der virker bremsende (Nielsen, 2014). Flere gange viser han en villighed til at skabe ændringer i det fysiske miljø omkring fodgængermiljøet. Dette synes interessant i forhold til, at det var netop her, kørestolsbrugerne syntes at kunne mærke en forbedring. Det er dermed med til at understrege, hvordan holdningen til ligeværdighed har en betydning. Peter Kaas Nielsen har blandt andet også været med til at udvikle den App, som skal gøre det nemmere at færdes i Odenses bymiljø.

Han påpeger dog, at det er svært at skabe løsninger i det eksisterende miljø modsat nye projekter. Det er ofte i det eksisterende miljø økonomien, der står i vejen for bedre løsninger, men noget tyder på, at også fordeling af ansvar er svært at fordele. Det refererer tilbage til den manglende strategiske indsats.

I interviewene kom en anden årsag til uligheden frem nemlig, at de forskellige planlæggere ikke har samme definition af tilgængelighed, hvilket kan skyldes den manglende strategiske klarhed og målsætning. I Thomas B. Thriges gadeprojekt (se kapitel 8) er tilgængelighed et ønske om tilnærmelsesvis lige adgang for alle (Boas P. R., 2014). Næsten samme definition kom frem fra tilgængelighedsrevisoren, som mener, der har været en tendens til mest at fokusere på kørestole og blinde i den sammenhæng. Han er også den eneste, der kender til begrebet om universelt design, som han dog ikke mener kommunen arbejder med (Nielsen, 2014).

Fynbus opererer mere med en logisk tilgængelighed, der omhandler at skabe forståelse af den kollektive transport. Det omhandler køreplaner og priser for billetter, og dermed ikke noget specifikt rettet mod adgangsforhold (Junker, 2014). Fynbus er bevidste om, at der også findes en fysisk del. Den ser de dog mere som et kommunalt ansvar. Den kommunalt ansvarlige for kollektiv transport ser tilgængelighed som de handicappedes mulighed for at komme med den kollektive transport, og refererer her mest til køretøjet (Løndal, 2014). Han er klar over, at han indimellem glemmer nogle grupper i den sammenhæng, fordi der ønskes et strømlinet produkt, men mener samtidig, at det er Fynbus der har ansvaret for, at der køres med opdaterede og de mest tilgængelige produkter (Løndal, 2014).

I forbindelse med letbanen defineres tilgængelighed både som informationer og den fysiske adgang til rejsekæden. En blanding af at det skal være nemt at anvende på en simpel måde, at der kan stoles på det fungerer til tiden, og at der er den fysiske tilgængelighed, som gør det muligt at komme om bord, hvilket også gælder for gangbesværede (Hagelskær, 2014). Havde kommunen en klar holdning til deres politik for tilgængelighed, så synes der at ville være større chance for at arbejde i samme retning og dermed kunne passe hele rejsekæden sammen. Selvom Odense har en uddannet tilgængelighedsrevisor tyder holdningen ovenfor på, at vedkommende ikke har haft indflydelse på den kollektive transport. Odense løber derfor ind i en



problematik omkring sektoransvarligheden, som det i Norge forsøges løst gennem netop overordnede målsætninger, så de forskellige afdelinger arbejder i samme retning og ansvaret præciseres.

"tit er arkitekternes tanker og lige skitsering fin, men så når bygger så går der nogen gange kludder og noget kan altså lade sig gøre og så bliver det tit nogle hovsa løsninger" (Breilich, 2014).

Som baggrund for den manglende strategi pointeres det igen, at kommunen er presset økonomisk på området.

"det bliver nok et spørgsmål om økonomi, hvor hurtigt vi kommer igennem det her selvfølgelig og tid bliver også, men vi skal nok nå der til hvor vi får det der strategiske overblik over men hvor hurtigt vi når igennem det, det er et spørgsmål om den økonomi vi kan få der er vi nok presset ligesom alle andre er" (Nielsen, 2014).

Heller ikke den mobilitetsplan, som Odense har lavet, synes at have effekt for de gangbesværede. Den fokuserer i højere grad på, at løse de problemer som biltrafikken skaber for byen, og hvordan den kollektive transport kan være en hjælp her (Junker, 2014). Det er derfor igen ikke mobilitet for alle, men for majoriteten i samfundet. Holdningen synes igen at spille ind her, da planchefen fra Fynbus, som har været med til at lave planen udtrykker, at der jo "heller ikke er så mange af de handicappede" (Junker, 2014). Forstået som, at de jo ikke kan lave særlige løsninger for en særlig målgruppe.

"jeg tror det handler lige så meget om tænkning, altså tænkning på sagsbehandler niveau" (Junker, 2014).

Dette synes netop at være måden tilgængelighed behandles på under de nuværende forhold, at det er op til den enkelte at sørge for at tiltag indsættes i projekter, hvor økonomien derfor ofte er bremsende og ingen tager ansvar. Flere gange ses det hvordan det påpeges at være andres skyld hvis forholdene ikke er optimale. Det betyder også, at den nødvendige sammenhæng (se kap 4) er svær at skabe, og det derfor i højere grad handler om at få tingene til at spille sammen og skabe den eftersøgte effekt.

OPSUMMERING

I Danmark synes der at være en gammeldags holdning i forhold til tilgængelighedsproblematikken, hvor det ønskes at gøre som der tidligere er gjort fremfor at ændre på forholdene. Samtidig er der opstået en modstridende holdning, imellem nogle der egentlig gerne vil noget på området, hvor det er i høj grad økonomien der spiller ind – og andre der mest føler de gangbesværede er i vejen og til besvær. Det betyder at tilgængelighedsforbedringer er blevet personrelateret, hvor den rette person måske kan gøre en forskel, men med odds imod sig, fordi løsningerne så ikke får den altafgørende sammenbinding som blev nævnt i afsnit 4.2.1.

Flere har den holdning, at de gangbesværede jo har så mange andre muligheder, og at der er jo gjort noget f.eks. med ramper. Derfor kan ansvaret bortlægges. Desuden ses der ingen grund til at bruge en masse penge på ændringer i en i forvejen dårlig økonomi – særligt når de eksisterende løsninger fungerer.



En ting der også falder i øjnene igennem interviewene er, at ingen nævner de gangbesværedes rettigheder eller FN konventionen. Så Jens Petersens antagelse om (Petersen J. , 2014), at kun meget få mennesker kender til denne konvention kan derfor have en vis sandhed i sig.

7.6 DELKONKLUSION

Kapitlet viser at indsatsen i Danmark adskiller sig fra andre lande på flere punkter, særligt ved at der ikke synes at være nogen egentlig indsats for forbedring, og det har betydet, at tilgængeligheden i Odense halter bagud. Ikke kun i forhold til, at de løsninger, der indsættes, men altså også, som det ses i skemaet herunder, at der langt fra sker samme indsats som i andre lande. Det må samtidig pointeres, at på samme måde som rejsekæden er forbundet af flere led, så er indsatsen for implementering af løsninger det også.

Odense	Andre lande
Lovgiver ikke omkring antidiskrimination	Har alle lovgivninger imod antidiskrimination
Ingen sanktioner eller krav	Sanktioner og krav omkring tilgængelighed
Ingen økonomisk støtte	Økonomisk støtte for beviseligt tilgængelige løsninger
Ustruktureret proces	Struktureret og målbaseret indsats
Ønsker ikke gangbesværede i kollektive transport	Ønske om at alle har adgang til kollektiv transport
Socialt handicapsyn	Begyndende universelt handicapsyn
Fortsat brug af tillægsløsninger	Begyndende brug af universelle løsninger
Er startet på kortlægning	Kortlægning og information
Enkelte personer arbejder for tilgængelighed	Landsdækkende indsats for tilgængelighed
Ser ikke problem i diskrimination	Ønsker ikke diskriminering
Tilgængelighed sænker kollektiv transport	Tilgængelighed via universelle løsninger hæver kvalitet i kollektiv transport
Søger ikke efter nye løsninger	Søger at løse tilgængelighedsproblematikker

Tabel 7 Forskel mellem Odense og sammenlignede lande (kap 6)

Der er et økonomisk aspekt i, at der ikke i større grad omdannes til universel design. Odense Kommune skal som alle andre spare og lave nedskæringer, og det rammer også tilgængelighedsplanlægningen på mange områder. Ikke kun i forhold til at tillægsløsninger skæres bort, men også at det ikke er økonomisk muligt at lave en masse tiltag i det eksisterende miljø – selvom der er fundet på løsninger som nye stoppesteder og en App for bedre information. Ressourcerne til at gøre noget synes derfor at være en forhindring for bedre forhold, særligt vurderet ud fra, at de, der egentlig ønsker at gøre noget, finder det problematisk grundet økonomien.

Den økonomiske side gør, at der må indgås kompromisser i mange tilfælde og dette særligt i forhold til det eksisterende miljø. Information og kortlægning bliver også fremhævet flere gange, og her er der startet på et tiltag i Odense Kommune, som synes at kunne give god effekt i fremtiden. Også de fodgængerfelter, som er under udvikling falder godt ind under det universelle designs principper, og minder meget om den type, der udvikles i Sverige. Forhåbentlig kan de spredes til resten af byen. Der er derfor små lyspunkter i tilgængelighedsarbejdet i Odense, som dog ikke kommer i den kollektive transport, men forbedrer det miljø, der ligger uden om transportmidlet. På nuværende tidspunkt afhænger tilgængelighedstiltag derfor ofte af den enkelte medarbejder, som har svært ved at gøre en egentlig forskel. Så længe holdninger og ønsker ikke spiller sammen, kan det være svært at ændre dette uden lovgivning. Det er derfor



ressourcemæssigt svært at gøre noget for dem, der egentlig gerne vil. Det kan her været et problem, at kun tilgængelighedsrevisoren har modtaget en egentlig uddannelse på området, og derfor synes at have en anden holdning end flere andre i kommunen.

Foruden økonomiske begrænsninger synes Odenses vision om ligeværdighed og socialbæredygtighed (se afsnit 7.1) at blive undergravet af en holdning, der direkte modarbejder lighed og tilgængelighed for gangbesværede. Det blev vist gennem grundene til ikke at indsætte elektroniske ramper, som kommunen afviser, fordi gangbesværede sænker trafikken. Ud fra den teoretiske del af projektet blev det antaget, at det særligt er brugen af tillægsløsninger, der er skyld i de dårlige forhold, og diskriminerer kørestolsbrugerne, men sådan føler de det ofte ikke selv. De ligger dog ikke skjul på, at mange tillægsløsninger er dårligt fungerende, men det synes mere at bekræfte, at der ikke vurderes på effekten.

Det er en interessant betragtning, at selvom en universel løsning, i stil med det andre lande udarbejder, ville være det bedste på mange områder, så kan de gangbesværede, ifølge egne udtalelser, sagtens nøjes med mindre effektfulde løsninger. Til gengæld er den oprindelige forestilling om handicap, hvor individet direkte kompenseres for sin skavanker fortsat stærkt problematisk. Dette særligt fordi alle så ikke får glæde af compensationen, som for eksempel en handicapbil, og det skaber nedprioritering af offentlige services til målgruppen. Ikke at forstå sådan at der ikke længere skal hjælpes med en kørestol eller stilles bil til rådighed for den svageste borger, men mange kunne klare sig, hvis forbedringerne ramte bredere.

Det er fortsat projektets antagelse, at den universelle ideologi kan danne baggrund for bedre lighed, fordi den sætter baren højere end handicaptilgængeligheden har gjort. Men som også FN gør opmærksom på, så vil mange faktorer bremse for en fuldstændig universel udformning. De gangbesværede påpeger selv, at uanset hvad så er du som person altid anderledes i en kørestol, men det handler om at blive behandlet med respekt og værdighed. Største problem ud fra dette synes at være den manglende opmærksomhed omkring problematikken, lysten til at gøre noget og en klarhed om, hvor forholdsvis simpelt de gangbesværede kunne opnå større livskvalitet. De begrundelse Odense bruger for ikke at gøre noget har været mulige at overkomme i de andre lande.

Odenses eget vurderingssystem for tilgængelighedsløsninger – der går på antallet af klager – synes i den sammenhæng ikke at fungere optimalt. Særligt fordi de gangbesværede nu har opgivet brugen af det kollektive system og derfor heller ikke klager mere. Det har desuden givet en yderligere følelse af at være tilsidesatte, overhørte og opgivet, fordi der ikke kom respons på det de klagede over. Det må her også overvejes, om det er handicaporganisationerne, der reelt kender de bedste løsninger, eller om det ikke er fagfolk som planlæggerne, der burde have denne viden. De forskellige typer gangbesværede er ikke enige om, hvor behovet ligger henne, fordi også de er forskellige i behov. Dette også i sammenhæng med, at det bør prioriteres at skabe nogle løsningsmetoder, der ikke nedkvalificerer de kollektive transportmidler i forhold til et tidsmæssigt perspektiv, som synes vigtigt for at kunne fastholde og tiltrække andre passagerer.

Der synes derfor ikke at være en afstemt forventning mellem planlægger og gangbesværet, hvor planlæggeren forventer, at de gangbesværede klager eller kommer med input til nye løsninger. Hvis det ikke sker, så ser de ikke en problematik. De gangbesværede er blevet trætte af at klage, og håber kommunen snart "tager sig sammen", og får løst tingene, men egentlig har



opgivet at det sker. Det kræver, at de gangbesværede skal have overskud til at klage og desuden sætte sig ind i de muligheder, som findes andre steder. Det synes ikke muligt at kunne vurdere noget på om klagerne stopper, når der ikke forsøges at skabe løsninger. En større inddragelse af gangbesværede kunne give dem en følelse af at blive hørt og være mere inkluderet, samtidig med at løsninger synes at fungere bedre rent fysisk.

Den kollektive transport er grundet den manglende indsats, ubrugelig i Odense for særligt kørestolsbrugere. Dette er både bekræftet gennem interviews, men også egne observationer ved at afprøve forholdene i kørestol. Et vigtigt punkt er herunder, at der ikke synes at være en overordnet motivation for at ændre dette. Det kan ses, at modsat de andre lande, så sker der hverken fra samfundet eller beslutningstagere en indsats for at ændre på forholdene, og pilen fra individet (figur 4-5) synes meget svag i Danmark. De gangbesværede bliver derfor overhørt og får ikke lov at skabe en egentlig indflydelse.

Ideologien om universelle løsninger i den tekniske udformning synes at starte på et højere niveau end det lokale, hvor den i højere grad må ses som ideologien der kan fastholde opmærksomheden på menneskerettighederne frem for en rettesnor for udformning. Det synes her særligt at være holdningen om ligebehandlings og lysten til at gøre en indsats, der spiller ind på, hvorvidt ligheden øges eller ej. Og i mindre grad om det så løses med en elektronisk rampe eller en niveaufri adgang, da dette afhænger af situationen og de muligheder og ressourcer der er til stede.

Selvom der ikke er en national opbakning, er det alligevel ud fra andre landes erfaring muligt at gøre en forskel i den fremtidige planlægning på by niveau, hvis det prioriteres mere strategisk. Det ses både i Göteborg og Stockholm. Effekten bliver dog ud fra erfaringerne størst hvis løsninger implementeres i starten af et projekt. Odense Kommune står på nuværende tidspunkt overfor flere af nye projekter, og det synes derfor at være nu, en ændret fremgangsmåde for alvor bør sættes ind. Derfor er det også på tide, at der arbejdes mere strategisk og målrettet med denne indsats, ellers er der risiko for, at barrieren blot gentages igen og igen. Projektet vil derfor gå i dybden med de to specifikke projekter omkring letbanen og Thomas B. Thriges gade. Ud fra udtalelser i Odense og erfaring fra andre lande er det i nye projekter, de bedste løsninger kan skabes. Infrastruktur har en lang levetid og med den generelle modvilje og økonomiske bremse, der er for ændringer i det eksisterende miljø, må det skabes i nye projekter.



8 OPBYGNING AF LØSNINGSMODEL I BYFORNYELSESPROJEKT

Hvordan kan denne viden danne baggrund for en løsningsmodel så indsatsen og dermed ligheden øges i en konkret case?

8.1 INDLEDNING TIL KAPITLET

Mål med kapitel: Dette kapitel har til formål at finde frem til hvordan det praktisk er muligt at ændre på de nuværende forhold, så de gangbesværedes mobilitet øges. Ud fra kriterierne i afsnit 5.2.2 og projektets metode er der taget kontakt med nogle af de planlæggere og medarbejdere som er tilknyttet den udvalgte case, for på den måde at kunne få deres input og erfaring med. De har efterfølgende også vurderet projektets løsninger.

Det er i dette kapitel, at den erfaringsbaserede casemetode for alvor slår igennem ved at kombinere den teoretiske del, som igennem analysen er blevet både be- og afkræftet på de forskellige områder. Det findes nødvendigt at gå ned i mindre skala med fokus på et specifikt projekt. I den sammenhæng søges der inspiration til løsninger i de input, der er kommet fra andre landes erfaringer på området. Udgangspunktet for en forbedring bliver et af de store by-omdannelsesprojekter der skabes i Odense midtby. Baggrunden for dette valg kan findes i afsnit, se afsnit 5.3.3. De mange byudviklingsprojekter i Odense synes at være oplagte områder for en forbedring af tilgængeligheden. Det synes at være netop nu det er muligt at skabe forskelle. Også selvom der blev fundet frem til at planlæggerne, som enkeltpersoner, indtil nu havde haft svært ved at gøre en egentlig forskel, men dette relaterede sig særligt til det eksisterende miljø.

8.2 CASE BESKRIVELSE: THOMAS B. THRIGESGADE (TBT)

Thomas B. Thriges gade (TBT), som er udvalgt til caseområde, er på nuværende tidspunkt en firesporet vej, der går midt igennem Odense Centrum, hvorved den vanskeliggør færdsel fra øst til vest (Boas P. R., 2014). Det gælder ikke kun for gangbesværede som skal passere kantsten ved krydsning af vejen, men for mange ses vejen som en barriere i bymidten. Vejen lukkes nu for at give plads til boliger, butikker, kontorer, kulturinstitutioner, restauranter og cafeer. Her vil



Figur 8-1 Thomas B. Thriges gade som der ser ud i dag



Figur 8-2 En visualisering af byomdannelsen i Thomas B Thriges gade (Odense Kommune, 2013).



cyklister og gående komme i fokus sammen med letbanen, mens bilerne henvises til en parkerings kælder under området. Der vil derfor ingen biler være i gadeniveau i området fremover. Bæredygtighed er et vigtig element i planlægningen af denne nye bydel, fordi det er et godt brand og etisk rigtigt at være bæredygtig (Odense Kommune, 2013).

Projektet beskrives som historisk af sin slags, fordi det medvirker til, at Odense kan bindes sammen igen, og gør op med nogle af de tidligere fejltagelser i planlægningen, hvor bilen havde den centrale rolle (Realdania, 2013). Vejen blev anlagt i 1960'erne ud fra den udvikling, at flere og flere fik biler til rådighed, se kap. 2. Siden er industrien i Odense lukket ned, og der sker en omdannelse til en videns-by, hvor mangfoldighed og byliv synes efterspurgt (Realdania, 2013).



Figur 8-3 Thomas B. Thriges gade som den ser ud i dag (Realdania og Odense Kommune, 2013).



Figur 8-4 Thomas B. Thriges gade når vejen lukkes til om omdannes til boligområde (Realdania og Odense Kommune, 2013)

sisterende miljø, så der skabes

byen. Der er planlagt både lav og høj bebyggelse, så der tages højde for Odenses historiske elementer. Det betyder også, at alle bygninger ikke henvender sig til den samme målgruppe, hvor nogle vil være beboelse eller butikker, mens andre er kontorer og erhverv. (Realdania og Odense Kommune, 2013). Om dette kommer til at gavne de gangbesværede er endnu uvist, men meget tyder på at det kan give nye muligheder for boliger.

Sammen med vejen fjernes nogle af de barrierer i Odense bymidte, som de gangbesværede på nuværende tidspunkt kæmper med at passere (Boas P. R., 2014). Det er særligt letbanen, der bliver det bærende element for den kollektive transport til området, men også Odenses gratis citybus skal bringe passagerer til og fra det nye byområde, som en del af en mere miljøvenlig mobilitet (Boas P. R., 2014). Citybussen er en mindre bus end de normale bybusser og mere miljøvenlig. Den kører allerede på nuværende tidspunkt i city af Odense (se evt. billede serie fra Odense).

Herudover er der i planerne beskrevet et ønske om at tilpasse den nye bebyggelse til det allerede eksisterende sammenhæng i



Det er dog ikke alle, der bifalder løsningen om at lukke af for biltrafikken. Modstanderne hævder, at det vil kvæle byens liv, når det ikke er muligt med gennemkørsel i centrum (Rasmussen, 2014). Fortalerne for projektet argumenterer her, at en parkeringskælder vil løse denne problematik, for det bliver stadig muligt at tage bilen med ind i centrum. Andre mener så igen, at parkeringskælderens ødelægger det bæredygtige element, men dette ligger uden for projektets fokus.



Figur 8-5 Illustration af P-kælderen. Her kan de høje biler som kan laste en kørestol ikke gå ind, men den vil være en hjælp for andre i det der kan parkeres tæt på en destination – blot under jorden, hvorfra en elevator fører til overfladen (Realdania og Odense Kommune, 2013).

Det er særligt Venstre og de konservative i Odense byråd, der kæmper for at holde vejen åben, eller lade biler passere under vejen (Rasmussen, 2014). De mener, det vil skabe store trafikale konsekvenser at lukke vejen ned. Dette på trods af den nye "Odins bro", som bygges over Odense kanal, og danner ramme for en ny ringvej (Odense Kommune, 2014). Dermed er det fremover kun biler med ærinde i centrum, som skal ind til midtbyen, resten skal udenom (Boas P. R., 2014).

Allerede d. 27. juni 2014 bliver første del af gaden lukket. Herefter skal de 25.000 biler, der normalt kører igennem gaden dagligt finde nye veje f.eks. via Odins bro, som står færdig d. 15. juni (Hansen J., 2014). Det væsentlige ved Thomas B. Thriges gade i forhold til projektet er, at denne lukning for bilernes gennemkørsel og overgangen til den kollektive transport findes relevant i forhold til projektet iht. kap 2. Det betyder, som nævnt tidligere, en stor ændring for den gruppe af borgere, som er afhængige af at bruge bilen, og i forvejen har svært ved at bevæge sig i centrum.

Holdninger omkring tilgængelighed i forbindelse med Thomas B. Thriges gade synes dog positive overfor, at der også skal være plads til gangbesværede, og det giver projektet her noget at arbejde videre med. Der blev lige frem givet udtryk for et mantra om niveaufri adgang, hvor byrummet som udgangspunkt skal være for alle (Boas P. R., 2014). Dette bekræftes ved at der er fundet nye løsninger for regnvand, fremfor at hæve den niveaufrie indgang til husene, som ellers ville have løst problemet med ekstrem regn (Ibid). Det blev herudover påpeget, at det forsøges at tænke tilgængelighed ind i alle løsningerne.



Figur 8-6 Odins Bro som skaber muligheden for en ringgade omkring Odense

Selvom der ikke er et direkte kendskab til begrebet "universelt design" hos den bygherrerådgiver, projektet taler med, så synes denne ideologi alligevel at slå igennem på flere punkter. Der



nævnes den sociale bæredygtighed, som blandt andet kan opnås ved at skabe et miljø som alle kan bruge (Boas P. R., 2014). Dette kan have sammenhæng med projektets filantropiske udgangspunkt, hvor målet er at skabe kvalitet og en mere levende by, hvor livskvalitet er et nøgleord (Realdania, 2013).

I den sammenhæng kan et mere synligt fokus på tilgængelighed afhjælpe, at dette element glider i baggrunden, som der ellers har været tendens til (se afsnit 7.6), og ikke bare bliver en ting der bare krydses af som gjort. Det ville give Odense en mulighed for at skille sig ud og i større grad leve op til deres visioner. Den grønne og miljømæssige del af bæredygtigheden er der allerede rettet opmærksomhed imod, men den sociale må også være en del af dette brand. Hvor synlighed kan bruges til at fremhæve de kvalitets- og etiske elementer, som tilgængelighedstiltag kan bidrage med samtidig med opfyldelsen af handicapkonventionen punkter.

Det filantropiske projekt synes oplagt i forhold til indarbejdelsen af menneskerettigheder som et pilotprojekt, der kan udbrede holdningen og visionen til resten af byen.

8.2.1 ODENSE LETBANE

Et vigtigt element i Thomas B. Thriges gades omdannelse er opførelsen af en letbane, som også er en del af de store mobilitetsmæssige ændringer i Odense. Letbanen er medtaget som en del af casen, fordi den synes at få stor indflydelse på den fremtidige kollektive transport og tilgængeligheden. Omkring letbanen ligger der mange strategiske tanker, blandt andet omkring hvordan den bliver syet pænt sammen med det eksisterende bymiljø (Hagelskær, 2014). Og der har været nøje overvejelser om hvordan linjeførelsen sikrer adgangen til byens aktiviteter bedst (ibid). Den valgte linjeføring (se figur 8-8) kan få stor betydning for de gangbesværede, som



Figur 8-7 Illustration af letbanen der i modsætning til de gamle sporvogne er mere tilgængelig og kan medtage op mod 200 passagerer og dermed har langt større kapacitet end en bus (Letbanesekretariatet, 2013).

2019. Beslutningen om letbanen er truffet ud fra en forventning om, at denne form for infrastruktur kan skabe vækst i den kollektive trafik og dermed en mere miljøvenlig transportform

sætter store forventninger til brugen af letbanen (Breilich, 2014).

Forventningerne til letbanen i fremtidens Odense er store, og det menes at denne investering skal være rygrad i den kommende byudvikling. I Thomas B. Thriges gade er letbanen derfor også et vigtigt element. Letbanen forventes

at stå færdig i år 2020 og kunne testkøres fra



Letbanen synes at bidrage med positive elementer for tilgængelighed i Odense, da den skal være i metrostandard (Hagelskær, 2014). Metroen blev af Jens Petersen fremhævet som eneste fuldt tilgængelige kollektive transportmiddel i Danmark, hvor han på trods af de mange elevatorer synes at kunne komme frem hvor han vil (Petersen J., 2014). Der er ingen ramper som skal slås ud og kørestolen kan køre lige ind. Selve udformningen vil ske ud fra de erfaringer, der findes i udlandet, og fordi letbanen kører på sit eget spor i Odense – modsat planerne i Aarhus – så menes det ikke at blive problematisk at skabe niveaufri indgang (Hagelskær, 2014). Samtidig er der også stort fokus på at de lokale værdier, og ønsker skal være med i projektet, så de udenlandske erfaringer suppleres op denne vej.

"Jamen hvad er det for en situation du stiller den kørestolsbrugene i, det der med at alle andre sidder bare og venter på dig, ikke - det er jo også sådan en dårlig situation og sætte kørestolsbrugeren i. Det ser jeg ikke som en løsning her!" (Hagelskær, 2014).



Figur 8-9 Niveaufri adgang til letbane i Frankrig (HumanTransit, 2011)

Fordi letbanen skal være en stor del af Thomas B. Thriges gades omdannelsen, så er der her allerede skabt et element af tilgængelighed i kollektiv transport. Samtidig arbejdes der på at fjerne niveauforskelle og kanter både i relation til bygninger (som bygningsloven kræver) og i det åbne byrum (Boas P. R., 2014).

I forbindelse med både letbanen og Thomas B. Thriges gade er der allerede fokus omkring inddragelse, og det ønskes at gøre brug af blandt andet workshops og forskellige sessions for at kunne inddrage handicaporganisationer og andre berørte (Paarup, 2014). Handicaprådet er inddraget i

en dialog i forhold til både letbanen og Thomas B. Thriges, hvor de har mulighed for at komme med input allerede i de tidligere faser (Breilich, 2014; Boas P. R., 2014; Hagelskær, 2014). Ved at være lydhør overfor den lokale befolkning synes det på samme tid muligt at kunne forbedre projektet og skabe mulighed for en evaluering af projektet ud fra, hvad der tidligere har været afprøvet og lokales input (Hagelskær, 2014). Dette synes positivt i forhold til at skabe en reel effekt af tilgængelighed. Tilgængelighedsrevisoren har samtidig også været inde i løsningerne på Thomas B. Thriges gade, hvor der findes nogle krydsningspunkter imellem fodgængere og letbanen (Boas P. R., 2014).

8.3 PROBLEMATIKKER

På nuværende tidspunkt er både TBT projektet og anlæggelsen af letbanen i opstartsfasen, og er derfor ikke kommet til den detailregulering hvor stationer, byrum og detaljer som bænke skal fastlægges. Ved første øjekast synes vanens magt dog stadig at holde fast, og tilgængelighed er derfor ikke noget, der er naturligt indtegnet i projektskitserne. Bænke illustreres uden armlæn,



og generelt er tilgængelighed ikke noget, der konkret nævnes. Det påpeges, at hvilemuligheder derfor fortsat ikke er noget, der får den store opmærksomhed. De forstås som et middel til liv og nydelse af byrummet. Da Boas (2014) hører om vigtigheden af bænke for livskvaliteten, bliver det taget med som et opmærksomhedspunkt for den fortsatte planlægning i TBT projektet. Så de gangbesværede behov for hvilemuligheder sikres (Boas P. R., 2014). Her har projektets metodiske fremgangsmåde med kontakten til planlæggerne derfor direkte indflydelse på den fremtidige udformning. Dette ved at kunne komme med en saglig vurdering ud fra teoretiske og analytiske argumentationer, som formidles videre.

Dermed mindskes risikoen for, at det fortsat bliver den klassiske bænk, som ikke tager højde for forskelligheder, og det store behov nogle har for at kunne sidde ned. På nuværende tidspunkt er tilgængeligheden mest en ad hoc tilgang, som citatet neden under viser, men så snart der skal planlægges mere detaljeret vil det blive et punkt på dagsordenen (Boas P. , 2014).

"vi har det (red. tilgængelighed) ikke sådan decideret på dagsordenen som et særskilt punkt vi har det bare som en integreret del af, at hver gang vi tænker en løsning så har vi det bare indover" (Boas P. R., 2014).

Med hensyn til letbanen, så synes den store satsning at skabe en fare for at ramme ind i samme fælde som tidligere set, hvor hele indsatsen placeres et sted og rejsekæden derved falder fra hinanden. Flere gange antydes det også, at letbanen er blevet den nye undskyldning for, at der ikke behøves at ske en stor indsats på andre områder (Løndal, 2014; Nielsen, 2014; Junker, 2014). For eksempel som undskyldning for ikke at ændre busserne, for nu kommer letbanen jo snart. Dette er netop bekymringen på transportområdet i forhold til regeringens handlingsplan fra 2013, hvor letbaner sættes = tilgængelighed. Om dette udtaler Stig Langvad, formand for Dansk Handicaporganisation " *Det er fremragende med et løfte om, at fremtidens tog og letbaner bliver tilgængelige i overensstemmelse med gældende europæiske standarder, når de bliver politisk besluttet i Folketinget - og skal implementeres. Men vi mangler fortsat en plan for, hvordan den eksisterende kollektive befordring bliver gjort tilgængelig*" (Dansk handicaporganisation, 2013)

Han bakkes op af formanden for det centrale handicapråd:

"Jeg synes godt, man kunne gøre mere ud af transportsektoren, end at nye letbaner med mere skal være tilgængelige. Der er meget at gøre for, at man med et bevægelseshandicap kan rejse lige så frit som andre.Pengene er små, det er vilkårene. Derfor handler det om at sætte en udvikling i gang, hvor vi skaber forbedringer over tid, bruger pengene bedre og gør folk så selvhjulpne som muligt. Men her savner jeg både nogle mere konkrete værktøjer til at få mere for pengene og tænke investering i mennesker".

Hvad begge formænd peger på er, at de ser positivt på, at letbaner udvikles med tilgængelighed for øje, men at der mangler konkrete værktøjer på området, som kan bidrage til bedre mobilitet ved hjælp af hele det kollektive transportsystem, ikke kun mindre dele.

Selvom letbanen i sig selv forventes at blive tilgængelig, så vil den for det første ikke dække hele byen, heller ikke selvom der kommer flere boliger omkring den. For det andet så er letbanen, som alt andet i rejsekæden, knyttet sammen med det eksisterende miljø. Her er en problematik, at krydsningspunkter til letbanen for at komme frem til perronen er fodgængerfelter (Kaas,



Odgaard, & Sørensen, 2011). Det er allerede pointeret, hvordan størstedelen af Odenses fodgængerfelter på nuværende tidspunkt ikke kan passeres af alle. De eksisterende transportmidler som bus og tog er ikke ændret. Derfor bindes en bydel som Thomas B. Thriges gade op på letbanen som eneste mulighed for de gangbesværede. De kan fortsat ikke bruge cyklen som alle andre, og parkering er vanskeliggjort af den nye parkeringskælder. Frihøjden for at køre i parkeringskælderens er for lav til de høje biler der kan rumme f.eks. en elektrisk kørestol (Boas P. R., 2014; Breilich, 2014; Realdania og Odense Kommune, 2013).

"..også når vi nu kan ikke bruge den kollektive, men vi kan heller ikke bruge parkeringskælder eller p huse..min bil jeg får soltag hvis jeg gør det.." (Breilich, 2014).

Det er planlagt at lave parkeringspladser oppe i terræn af denne årsag, og det forventes at ca. 4-5 pladser anlægges ud fra gældende normer, men dette er ikke endeligt fastlagt (Boas P. , 2014). Antallet er vurderet ud fra betragtningen om, at kun et begrænset antal gangbesværede borgere der kører i en bil som ikke kan gå i P kælderens. Det er her en problematik, at invalideparkeringsskiltet ikke kun gives til personer med høje biler, derfor er der reelt mange biler som kan benytte pladserne.

For at sætte problematikkerne lidt firekantet op er nedenstående persontyper udviklet. I mobilitetsplanen for Odense kommune er der lavet en beskrivelse af hvordan forskellige befolkningsgrupper kan forvente at opleve mobiliteten i Odense i fremtiden, hvor der er sat fokus på fire forskellige mennesketyper; Pensionisten, børnefamilien, pendleren og turisten. I projektet her syn-

Pensionisten med rollator

Inga på 80 år skal ind til byen i dag for komme til lægen. Hun har fået en af de nye ældreboliger tæt på letbanen og vælger derfor at tage ind til centrum. Der er kun kort hen til perronen, men dog et enkelt fodgængerfelt som skal passeres. Dette er dog meget nemmere end tidligere. Førhen var hun nødt at blive hentet af en taxa, men nu kan hun tage af sted når hun har lyst. Hun skulle lige vende sig til letbanen, men det er jo som et tog eller bus – bare meget nemmere. Særligt det at rollatoren ikke længere skal løftes om bord men ruller lige ind. Hun kunne godt bruge nogle bedre bænke når hun venter, særligt med armlæn så det var nemmere at rejse sig. Heldigvis kører letbanen ofte, men 10 min. kan være længe for hendes gamle ben.



Kørestolsbruger

Rie vil i dag ind til midtbyen hvor en ven holder fødselsdag på en ny cafe ved Fiskertorvet. Hun ville førhen have benyttet sin invalidebil, men nedskæringer har frataget hende denne. Den var desuden også for høj til at parkere i den nye parkeringskælder under Thomas B. Thriges gade og parkeringspladserne ovenpå var altid optaget. Hun må i stedet bruge de kollektive transportmidler og hun har opbrugt sine 104 ture til speciel transport. Desværre bor hun ikke på letbanens rute, men er skrevet op til en ny bolig tættere på som hun håber at få snart. Hun må derfor tage bussen hen til letbanen og har en hjælper med. Efter at have kæmpet sig over kantstenene kommer de frem til bussen. Her stopper rejsen – for rampen sidder fast. Kørestolen kan derfor ikke komme om bord. Rie vender slukøret hjem til sig selv. Nu havde hun lige glædet sig!



tes de typer ikke helt passende for de problematikker der faktisk er til stede og de funktionsnedsatte var ikke repræsenteret. De gangbesværede eller andre former for funktionsnedsatte nævnes ikke i mobilitetsplanen, men som det er i dag kunne den være som vist nedenfor ud fra de nuværende problematikker. Den historie kan forhåbentlig ændres med de rette løsninger og en større indarbejdelse af tilgængelighed i projekterne i Odense.

En problematik findes også omkring det informationsmæssige, som er den logiske tilgængelighed, der bliver påpeget af Fynbus (Junker, 2014). Det er påpeget også af letbanechefen, der ser information som en vigtig del af tilgængelighed, fordi det giver en vished og en forståelse om, hvordan transportmidlerne bruges. Mogens Hagelskær nævner selv rejsekæden og vigtig-



heden af, at den er forbundet ikke kun fysisk men også mentalt (Hagelskær, 2014). Det er områder, hvor de gangbesværede gerne ser en udvikling, men for dem handler det i særlig grad om hvorvidt, der er barrierer i den rejsekæde, de skal følge. Om der er taget hånd om denne del i TBT synes ikke helt klart, for Fynbus nævner, at det er vanskeligt at indsamle disse data (Junker, 2014). Det handler også, i forhold til denne form for tilgængelighed, om at ligheden skabes ved at tage udgangspunkt i det forskellige. Derfor nytter det ikke med en almindelig dansk rejseplan når ens spørgsmål lyder "kan jeg overhovedet komme over det første kryds? ".

En sidste ting, der bør fremhæves er, at tilgængelighed ikke synes at være noget, der tales om. Her står Odense ellers med muligheden for at rykke ved den sociale bæredygtighed og medvirke til lighed og overholdelse af menneskerettigheder. Der kan være tvivl om, hvorvidt planlæggerne overhovedet har kendskab til deres ansvar i forhold til FN Konventionen, og Jens Petersen påpeger direkte, at det er de færreste, han er i kontakt med, der læser konventionen (Petersen J. , 2014). Samtidig synes tilgængelighed i andre lande at være et kvalitetsstempel, som blandt andet bruges til yderligere tiltrækning i den kollektive transport og et turismebrand (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2013; Statskontoret, 2000). En større synlighed, om at der faktisk gøres en indsats i de nye projekter, kunne derfor have en positiv effekt på disse områder.

Det vil ikke være muligt at gennemgå alle problematikker i dette projekt, men det er i stedet valgt at tage udgangspunkt, der hvor problemerne blev fremhævet mest – stoppestedernes udformning og sammenkoblingen med bussen. Herudover er det valgt at tage fat i den strategiske indsats og de punkter som, i samarbejde med planlæggeren, findes relevante. Blandt andet ønskes der en fremadrettet oversigt over hvad der skal være opmærksomhed på for at undgå barrierer.

8.4 LØSNINGSMULIGHEDER

I dette afsnit opsættes de løsningsmuligheder, der ud fra projektets analyse synes oplagte at indsætte i forhold til de problematikker, der er i de udvalgte cases.

8.4.1 STRATEGI IGennem KONKRETE MÅLSÆTNINGER

For at øge ligheden uden for Thomas B. Thriges gade og letbanen synes klare strategier at kunne være effektfulde. Dette for at binde de forskellige tiltag i byen sammen, da det blandt andet vil give en genkendelighed og dermed gøre løsningerne mere intuitive i brug (et af de universelle principper). Ud fra den viden der er om kommunens holdning til gangbesværede, foreslås målsætningen, der ud over ønskerne fra de gangbesværede også indeholder de kommunale ønsker, om ikke at øge rejsetiden og bevare et hurtigt system, der tiltaler pendlergruppen, og at der skal være en økonomisk balance. Dette kan give mulighed for at vise, hvordan det er muligt at kombinere effektivitet og tilgængelighed.

Vender vi tilbage til de universelle principper, så handlede det om: Lige mulighed for brug, fleksibel i brug, enkelt og forståeligt, lav fysisk anstrengelse og plads til at alle kan bruge løsningerne. Dette synes ikke at være modstridende med hverken de gangbesværede eller kommunens ønsker. Da det samtidig er fundet frem til, at den største begrænsning synes at være økonomien og holdningen, synes det muligt i disse nye projekter at skabe en sådan udformning, da det



økonomisk ikke burde skabe større udgifter. Ud fra den viden der er skabt gennem projektet på nuværende tidspunkt, giver det derfor en hovedmålsætning der kunne lyde:

" Principperne i det universelle design bør lægges til grunde ved opbygningen af ny infrastruktur i Odense, som indebærer en udformning, der kan bruges af alle"

Dermed kan de 7 principper i den universelle udformning bruges som indikatorer for vurdering, men herudover er det valgt opsætte projektets egne indikatorer for løsninger. En strategi for dette udformes som tabellen herunder – der er taget inspiration fra norske Rogaland Fylkeskommune (Rogaland Fylkeskommune, 2007). Den sidste spalte er ikke udfyldt, men den giver mulighed for at påsætte ansvar fra begyndelsen af projektet:

Strategi	Tiltag	Tidshorizont	Ansvar
Bruge principperne om universelt design som indikatorer ved krydsningspunkter og holdepladser ved at lave forhøjede kantsten	- Søge inspiration i andre lande - Afprøve løsninger for effektivisering - Indsætte den nye Odense model for fodgængerfelter	2014 når detailplanlægning starter Udførelse afsluttes i takt med projektet	
Skabe adgang til letbane for alle via niveaufri indgang	- Sammenpasse togperronerne	Under detailplanlægning og indkøb af køretøjer	
Større opmærksomhed omkring tilgængelighed i projekterne	- Information til presse - Informere handicapporganisationer	Løbende	
Øge kendskabet omkring tilgængeligheden	- Kortlægge eksisterende barrierer - Inddragelse af gangbesværede - Afprøve miljøet i kørestol	Løbende	

Tabel 8: Ide til strategisk overblik

Den strategisk indsats afvises ikke, da den præsenteres for Peter Boas, men samtidig synes den som nævnt at være mere anvendelig på et højere niveau end Thomas B. Thriges gade projektet, hvor tilgængelighed vil blive en del af dagsordenen, når detailplanlægningen starter (Boas P. , 2014). Der bliver gjort opmærksom på, at for at opnå en egentlig effekt i den kollektive transport og på større skala, så bør den strategiske indsats og holdningsdelen ændres på et højere niveau (Ibid).

Dette er derfor blot en skitse til en strategi for at pointere vigtigheden af denne del, da en manglende strategi for byen kan blive skyld i, at det kan blive svært at argumentere for prioritering af løsninger i det nybyggede område, fordi de kun får effekt, hvis resten af byen følger trop.



8.4.2 KONKRETE LØSNINGSTILTAG

De næste løsningsmuligheder, der her præsenteres, er mere konkrete om, hvordan forholdene fysisk kan forbedres. Denne del bygger derfor på den inspiration, der fremkom i de relaterede studier, men sættes nu i perspektiv overfor den gældende situation i caseområdet. Der sker derfor en yderligere kobling imellem den allerede opnåede viden i projektet og løsningsopbygningen.

ADGANG TIL BUSTRANSPORT

En stor del af projektet har været fokuseret omkring dilemmaet med at få en kørestol ind i bussen, og gerne så der sikres den uafhængighed, som lige adgangsforhold er forbundet med. Det kræver, at der sker en sammenbinding mellem det fysiske miljø og køretøjet. Kørestolsbrugerne peger selv på de elektriske ramper, fordi de så slipper for hjælperen til at slå rampen ud, og chaufføren skal ikke rejse sig. Busselskabet afviser denne løsning med, at den går i stykker, og det tager for lang tid. Det kan dog argumenteres at også de manuelle ramper går i stykker, da de jo ikke kan åbnes i Odense (se kapitel 7)

En måde anden at skabe bedre adgang til busserne på er den norske og svenske løsning med at hæve kantstenen (se figur 8-10), så den passer sammen med lavgulvsbusserne. Grunden til, at denne løsningsmodel anbefales, er derfor; for det første ønsket om nemmere indstigning i bussen uden manuelle ramper, for det andet lever det op til de universelle principper, og er ikke en tillægsløsning, og for det tredje handler det om en opfyldelse af det overordnede mål for transportsystemet om hurtig indstigning af passagerer. De elektroniske ramper ville også kunne give en nemmere indstigning, men ud fra den universelle tankegang og udtalelse fra Søren Junker og problematikker omkring elektronik, synes omdannelse af busstop fortsat bedre.



Figur 8-10 En simpel løsning som det påpeges i Sverige, hvor kantstenen er forhøjet (Vägverket, 2010)

Det vil også betyde, at der ikke skal skabes ændring af busserne, men i stedet i det fysiske miljø, hvor der gennemgående er den mest positive holdning for at skabe en bedre tilgængelighed. Adgangen til busserne er vigtig for at lave den sammenkobling mellem letbane og det øvrige transportsystem, som skal til for, at letbanen ikke står alene. Hvis letbanen skal være rygraden i transportsystemet, må det betyde, at der er et ønske om, at den skal fungere i samspil med de øvrige udbud, ellers kommer der heller ikke den samlede rejsekæde.

Det skulle teknisk ikke være et problem at skabe denne type busstop i Danmark, og Søren Junker fra Fynbus udtaler direkte "*at det jo ikke er raketvidenskab*" (Junker, 2014). Han mener dog samtidig, at der vil blive større gavn af den type stoppesteder i fremtiden, hvis der kunne påmonteres sporingssystemer til busserne så de kunne komme tættere på kantstenen, men at det sagtens kan fungere på nuværende tidspunkt. Som argument for – hvorfor ses det så ingen steder – er svaret, at det er et ressourcespørgsmål. Det synes dog ressourcemæssigt at være muligt, når



busstop alligevel skal anlægges i f.eks. by-omdannelse, og dette er netop pointen med at skabe forbedringer i takt med at byen omdannes.

PARKERINGSPLADSER

Omkring parkeringsproblemet vil det, efter at det blev påpeget for planlæggeren, blive undersøgt, hvorvidt det er muligt at reservere pladserne, så de kun gælder biler som ikke kan benytte P-kælderens (Boas P. R., 2014). Det kunne f.eks. være med skiltning om "kun tilladt for biler over 2.20", hvor den lovmæssige side nu vil blive undersøgt. Økonomisk er det ikke muligt at grave kælderens dybere ned (Boas P. , 2014). Parkeringspladserne er igen med til at vise, at selvom de gangbesværede har viden om problemerne, så skal det ikke forventes at de finder løsningerne. Flere havde nemlig allerede påpeget højdeproblemet, men uden et egentligt løsningsforslag (Boas P. , 2014).

INFORMATION OG SYNLIGHED

Med hensyn til informationer så er Odense Kommune og handicaporganisationen allerede startet på en App, som kan hjælpe på dette område. Det synes ud fra interviewene at være en oplagt måde at tilbyde informationer på. Den kan forhåbentlig blive tilkoblet den kollektive transport og dermed medvirke til at løse det logiske tilgængelighedsproblem, som nævnes omkring letbane. Det ville kunne give en bedre adgang til letbanen og ud fra de udtalelser, der kommer i interviewene, en større lyst til at tage ud, hvis denne information er til stede. Dette synes særligt vigtigt i forhold til Thomas B. Thriges gade, der i sin omdannelse skulle give adgang for selv kørestole.

Uden information om barriererne, så er der en risiko for, at de gangbesværede fortsat ikke kommer til midtbyen. Efter at have oplevet utilgængelighed i mange år, så synes en vigtig del af en ændring at være, at det formidles ud til gruppen, når der sker ændringer. Dorthe Madsen ønsker sig f.eks. at der bliver lavet en App, et kort eller en mærkning af hvor hun kan komme ind. Hun har tilsyneladende ikke viden om, at den allerede er under udvikling og de første ruter er indtegnet. Er der barrierer, så er der også en nødvendighed i at informere om dem, da det giver mulighed for at finde andre alternativer. Som det er nu, virker det som om, kommunen er bange for klager, hvis de nævner en barriere (Løndal, 2014), og dermed fastholdes uvisheden.

Der bakkes af Peter Boas (Boas P. , 2014) op om, at informationen om tilgængeligheden skal ud til de gangbesværede. Det har dog på nuværende tidspunkt lange udsigter i forhold til TBT projektet, som først står færdig i 2020, men til den tid vil det blive taget med ind (Ibid). Det synes særlig vigtigt i forhold til, at de gangbesværede i Odense egentlig har opgivet at benytte midtbyen (se afsnit 7.3.2), men nu får nye muligheder for byliv og job med en mere tilgængelig bydel. I forhold til letbanen er der allerede fokus på den logiske tilgængelighed (Hagelskær, 2014), og det kunne her være ønskeligt, at Odense Kommune får udviklet deres tilgængeligheds App i forhold til information om, hvad der venter en gangbesværet uden for letbanesystemet.

8.5 AFPRØVNING AF LØSNINGER I GÖTEBORG

En test af løsninger igennem observation findes vigtig i relation til afsnit 4.3.4 omkring effekten. Som projektets metode siger, så synes det også oplagt ikke blot at antage, at foreslåede løsninger fungerer, men faktisk prøve dem af. Forskellige metoder til empirisk indsamling giver desuden en bedre argumentation (se afsnit 5.2). De ideer og den viden, der fremkom igennem dette



opsøgende arbejde, er efterfølgende brugt i det samarbejde, der har været i projektet med den praktiske side. Det synes at skabe mere tydelige forklaringer, at løsningerne faktisk var testet og illustreret gennem billeder. Derfor er det valgt i projektet, at selvom der allerede er en ide omkring, hvilke løsninger der kan skabes ud fra afsnit 6.2. En anden fordel der blev fundet ved metoden, var at også andre løsninger og opmærksomhedspunkter dukkede frem.

Hvorfor lige Göteborg blev udvalgt til dette formål skyldes, at der var mulighed for at afprøve både de elektroniske ramper, som er installeret på sporvognene og hævede busstop. Dette filmed i tæt afstand til Danmark, hvor rejsetiden kun er 3 ½ time. Der var også en økonomisk faktor i at vælge en forholdsvis billig destination, som kunne nås inden for det korte tidsrum, og hvor kørestolen nemt kunne medbringes. Göteborg synes desuden oplagt, da byen blev vinder af "Accessible City Award 2014" (EASPD, 2013). En udnævnelse sket netop på baggrund af byens store indsats for større tilgængelighed og sammenbinding i den kollektive transport. For at skabe yderligere inspiration og forståelse for mulige løsninger i det fysiske miljø er Göteborg derfor brugt som case.

Observationen startede på færgen, som var overraskende tilgængeligt i forhold til hvad der ellers er oplevet, men der findes ikke dokumentation for dette. Det skyldes, at dette forsøg, der ikke foregår i et lukket laboratorium, bliver påvirket af ydre omstændigheder. I dette tilfælde en vind på over 20 m/s der forplantede sig i færgen til gene for de implicerede personer, der havde nok at gøre med at stå fast. Det mest utilgængelige ved en færge synes derfor at være problemet med, at stolen kører konstant, når den ikke er bremsset. Dette synes dog ikke afgørende for projektets resultat, da der næppe skal forbindes færger med Thomas B. Thriges gade eller letbanen. Togtrafikken er desuden heller ikke undersøgt i Sverige grundet manglende tid.

I Göteborg blev startpunktet for observationen Järntorget, som er et samlingssted for busser og sporvogne. Göteborg har på nuværende tidspunkt ikke letbaner, og fokus lå derfor på at afprøve busserne. Fra Järntorget fortsatte ruten med bussen til Brunsgaten i den centrale del af Göteborg og tilbage til Haga, som er en ældre bydel. På denne rute passeres lokaliteter som universitetet, domkirken og handelshøjskolen. Ruten blev dog ikke fundet det vigtigste, da målet var at afprøve funktionen med de forhøjede stoppesteder – og de var opbygget alle steder vi stod af og på.

En anden udefrakommende indflydelse i observationen var, at det igen ikke var en person, som normalt sidder i kørestol, der blev brugt i undersøgelsen, hvilket betød en manglende viden om selv at tippe den op over en kant. Grundet de mange faktorer, der påvirker i en storby og et åbent system tester, var det valgt at tage en hjælper med igen.



Ved første øjekast var der ikke meget forskel fra Danmark - en bus med en kant der skal overvindes



Et tjek på tavlen viser dog en forskel. Kun nogle busser har handicapskilt - alle danske bybusser kører med et handicaplogo - betyder det så de er mindre tilgængelige i Göteborg?



En bus med handicapskilt er faktisk tilgængelig i Göteborg!



Når en kørestol kører hen til bussen sænker den sig og passer til busstoppets højde.



Derved kommer kørestolen ind uden en rampe.



- og ud igen!



Sporvognene kan ikke sænke sig, men har i stedet elektroniske ramper som slås ud ved tryk på en knap.



Høje kantsten hvor sporvogn og bus deles om stoppestedet.



Sporvognslinjer er nogle steder med til at skabe utilgængelighed, fordi skinnerne skal passeres.



Her en bus der ikke kan sænkes, men med et tryk på knappen uden på bussen, så kommer chaufføren



Han slår en rampe ud. Den er lettere og nemmere at håndtere end den tunge danske.



Når kørestolen skal af trykkes der på en knap inde i bussen, så kommer chaufføren og slår rampen ud.



En illustration af et ikke hævet stoppested.



Meget nemmere med de hævede.



Der var en hjælper med grundet den manglende rutine i brugen af kørestol.



Inde i bussen er der fastspændingsudstyr + denne armstøtte som bl.a. betyder folk holder afstand



Det ses her hvordan folk pænt venter, men det tager også kun få sekunder at komme ud



Gågaden i Gøteborg er niveaufri, så jeg havde adgang til butikkerne.



Fodgængerfelter er i mange tilfælde sænket ned.



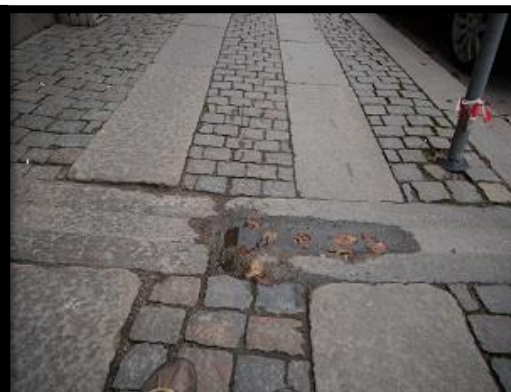
Og kørestriber er anlagt. Det ses også hvordan bænke er opstillet.



En anden måde at sænke fodgængerfeltet på.



Og også her, hvor der lige nøjagtigt kan gå en kørestol ind.



Afløb til vand som findes alle steder ved fortovet. Ikke rart at passere i kørestol.



Gøteborg er på ingen måder tilgængeligt hele vejen igennem, men der ses en fremgang på mange områder.



Ud over de viste løsninger så skal det også fremhæves, at i busserne var der sat elektroniske tavler op bag i busserne. Det betød at jeg, modsat i Odense, havde mulighed for at følge med i hvor bussen kørte hen. I Odense var de kun sat op foran i bussen, men når en kørestol placeres med ryggen til, er det ikke muligt at følge skiltningen.

Herudover var der et godt fastspændingsudstyr i alle busserne og kunne jeg ikke selv spænde fast, så kom buschaufføren op og hjalp.

Sammenlignet med Odense synes det derfor godt at kunne mærkes, at Göteborg har gjort en indsats for at skabe en bedre tilgængelighed. Samtidig havde det, ud fra de priser Göteborg har modtaget, været forventet at det var bedre end det var, for der blev ramt mange kanter rundt igennem byen, særligt i de ældre bydele. Der ingen tvivl om at omformningen er på vej, men også at det kommer til at tage lang tid. Det mærkes tydeligt, hvordan den mindste forhindring kan få hele ruten til at synes ufremkommelig. Information som kan skabe viden, og den logiske tilgængelighed synes derfor at blive en vigtig del i forhold til at binde rejsekæden sammen. Derfor synes ideologien om universelle løsninger ofte ikke at kunne komme i første række i det eksisterende miljø, men nærmere en status og kortlægning omkring hvor det er muligt at færdes, og en prioritering af løsninger som det også ses i Tyskland og USA.

I Sverige er det så i denne prioritering i høj grad fokuseret omkring stoppestederne, hvor det i Danmark sker langt mere ad hoc, selvom Odense dog har startet en kortlægningsproces.

8.6 REFLEKSION: VURDERING AF LØSNINGER

Vurderingen af busstoppestederne ud fra denne afprøvning er, at de giver en helt anden tilgængelighed end den der var til stede i busserne i Odense. De fungerer umiddelbart bedre end de elektroniske ramper, der kan være ude af drift. I Sverige kræver det dog kun et tryk på knappen gør, så blev rampen bliver slået ud. Der var opsat manuelle ramper ved andre indgange, så de kunne benyttes ved elektroniske fejl. Her skal det bemærkes, at sænkefunktionen som Odense Kommune mente skabte tilgængeligheden (Løndal, 2014; Junker, 2014), også kan være ude af funktion, men det går meget hurtigere at komme ud og ind af bussen med hævede stoppesteder fordi der ikke skal en rampe ned hver gang. Det betyder derfor, at bussernes køretid, som ønsket, ikke sænkes fordi kørestolen kan komme ind på samme tid som de andre passagerer.

Det blev også observeret på turen, at hvis busstoppene er placeret med bare lidt kurve så giver det et problem når bussen skal ind til kanten. Kurven betyder at bussen ikke kan komme helt ind og dermed skabes der et ekstra stort mellemrum. Det kunne passeres med hjælper, men jeg er ikke sikker på alle kan klare det uden hjælp i kørestolen. Herudover bemærkes det også, at enten så har nogle busser sværere ved at knæle end andre eller også er der forskel i højden på busstoppene. Det må derfor bestræbes at lave stoppene så høje som muligt og gerne følge de norske min. 18 cm. frem for Sveriges min. 16 cm. i højden. Alle busser er dog udstyret med en manuel rampe som desuden er langt nemmere at slå ud end de danske. Dette fordi den er lettere og ikke placeret nede i gulvet.

Stoppene er desuden lavet så bus og sporvogn stopper samme sted, hvilket gør et skift nemmere. Ud fra tegninger og skitser omkring letbanen tyder meget på, at det ikke er planen at skabe sådanne stop i Odense. En anden mulighed kunne derfor være at forlænge stoppeste-



derne yderligere, så bussen holder længere fremme og hæve kantstenen i rette højde her. Bussen kan så køre ind på den ene side af platformen og letbanen på den anden. Det vigtige er så, at kanten bliver hævet til rette højde på de min. 18 cm til bussen.

I Sverige deles bus og sporvogn om stoppene, men det er kun de helt nye sporgogne som har den niveaufrie adgang. Ved at to typer køretøjer skal passes til samme sted giver det derfor en begrænsning i valg af fremtidige sporgogne samt busser.

ANDRE OBSERVATIONER

Hvad der, modsat de forhøjede kantsten, ses som en barriere i Sverige omhandler afløb fra nedløbsrør. I Sverige er der valgt en løsning som det ses i billedserien med en fordybning i fliserne på fortovet så vandet løber på tværs og ud på vejen. Flere steder er de blevet gjort mere runde, men særligt de gamle var meget ubehagelige at passere og er nogle steder svære at komme over. Dette understreger nødvendigheden af, i størst muligt omfang, ikke at placere afløb, rister og lignende så kørestole skal hen over dem. I Odense var det rister, som blev placeret i fordybninger på uheldige steder f.eks. i relation til busstop. Derfor bør det klart overvejes en ekstra gang, om de kan anlægges andre steder, hvis det er et sted en kørestol sandsynligt vil passere f.eks. tværs over fortovet eller i relation til et stoppested.

I Göteborg er der desuden mange skinner på kryds og tværs, fordi byen har et stort antal sporgogne (se billede 8-11). Selvom skinnerne er nede i jorden, så giver det alligevel også en barriere der skal passeres. Dette særligt når de placeres i asfalten, som flere steder har tendens til at sprække rundt om skinnerne. Det gør at der dannes en del huller og ujævnheder i fodgængerovergange. Dette bør derfor have opmærksomhed i forbindelse med letbanen, så der på steder, hvor fodgængere passerer, laves en så tæt samling omkring skinnen som muligt.



Figur 8-11 På steder som dette skaber skinnerne en barriere på tværs der skal passeres - i de fleste tilfælde ikke fysisk, da kørestolen kan passere over. Men når du har været fanget i mange kanter, så kan elementer der går på tværs være en psykisk barriere. God information synes derfor at være en mulighed for at overkomme dette. Illustration fra (Realdania og Odense Kommune, 2013)



Den nedsænkede kantsten som findes i de fleste fodgængerfelter giver anderledes en god tilgængelighed. Mange steder havde Göteborg også fjernet den ø-lagte forhøjning som ellers ofte findes midt på vejen i et fodgængerfelt. Denne var blevet sænket i højde ligesom kantstenen, så kørestole m.m. ikke bliver fanget midt på vejen (hvilket skete i Odense). Der er opmærksomhed på, at der ikke skal være fodgængerfelter i Thomas B. Thriges gade, men i forhold til den videre udvikling af Odense burde det tages til overvejelse. Desuden er der krydsningsfelter i TBT projektet mellem cykler, gående, letbane og bus.

Der er stadig lang vej i Göteborg, før alt er omdannet, og det ville i den sammenhæng have været en stor hjælp med et kort eller en anvisning til hvilken rute, der var den bedste. Fordi omdannelsen er i gang, synes det muligt at få glæde af et kort i stil med, hvad der laves i Tyskland eller England. Det havde sparet mig for mange kanter og ujævne overflader. Det at sidde i kørestolen en hel dag gør også, at jeg virkelig indser hvor frustrerende, det er ikke at vide hvor jeg kan komme ind eller hvilken vej, der havde været bedst. Når byen forceres i kørestol, så synes det, ud fra observationer, ikke at være diskriminerende med et skilt som på figur 8-12, men det synes nærmere at være en hjælp til at vælge rette rute.



Figur 8-12 Skilt på døren viser hvor kørestolen kan komme ind

8.7 INPUT FRA PLANLÆGGEREN – ERFARINGENS ELEMENTET

Bygherrerådgiveren fra Thomas B. Thriges gade har i løbet af projektet været kontaktet flere gange og haft mulighed for at komme med input og kommentarer på de løsningsmuligheder og problematikker, projektet har fundet frem til. Det ses løbende igennem dette kapitel, hvor der er set på løsninger omkring parkeringspladser, bænke m.m. Gennemgående har der været en stor interesse for projektet, fordi der er et ønske om, at TBT skal være tilgængeligt for alle. Derfor var det også muligt at finde frem til, hvad der manglede i et sådan projekt for at øge tilgængeligheden yderligere – gerne et værktøj der kan bringes med videre.

Ud fra den viden, der er opbygget i projektet, er der derfor med input fra Boas, 2014 udarbejdet et planværktøj, som kan bruges fremadrettet. Det er opbygget ud fra en forståelse af, at mange barrierer, er der slet ikke var kendskab til. Det handler blandt andet om bænke, og den måde de kan hjælpe gangbesværede i deres færden, de sænkede kantsten og riste, der gik på tværs af gå/køreretningen (Boas P. , 2014). Projektet har dermed været med til at skabe en opmærksomhed omkring problematikken og også en interesse for at skabe fremtidige løsninger i den konkrete case. Særligt illustrationer igennem billeder synes at klarlægge de store forskelle, der er mellem Odense og Göteborg, og give inspiration til ændringer for fremtiden. De opmærksomhedspunkter, som blev påpeget ud fra teorien, blev desuden positivt modtaget og vil gå med videre i projektet. For at skabe overskuelighed over barriererne blev det valgt at opbygge den tabel som er vist nedenfor, efter ønske fra planlæggeren. Her er der taget fat i de problematikker, som blev nævnt, både igennem de relaterede studier fra de gangbesværede i



Odense og de observerede problematikker, ved at bevæge sig rundt i Odense og Göteborg i kørestol. Også den danske tilgængelighedshåndbog er medtaget som inspiration. Skemaet er vendt om i forhold til det tidligere præsenterede i afsnit 4.3.1, hvor der blev set bagudrettet på, hvor barrierer opstår.

"Så det du egentlig laver det er et konstruktivt skema som en hvilken som helst byplanlægger kan tage og så sige jeg skal huske når...." (Boas P. , 2014).

Efter ønske er det nye skema i stedet lavet som et konstruktiv værktøj efter planlæggerens ønske (Boas P. , 2014), hvor en række konkluderede opmærksomhedspunkter er fremsat. I første omgang var det med modvilje fra projektets side, fordi de tidligere fejlslående handicapløsninger særligt blev kritiseret for brugen af afkrydsningsskemaer og for stort fokus på kvantitative vurderinger. Det har derfor været nødvendigt at udforme et skema der går uden om denne kvantitet, og i stedet opstiller starten på den mere kreative proces. Hvor det bliver mere konkret end de syv universelle principper. Det bliver dermed nærmere en konkretisering af det flydende universelle begreb. For problemet med tjeklisten synes i særdeleshed at ligge i, hvad der blev påpeget i afsnit 4.2.1, at sammenkoblingen mellem led i rejsekæden ikke bliver fanget af en sådan liste, og gamle løsninger gentages selvom de ikke virker, også at der ofte ikke er kendskab til, at listerne overhovedet eksisterer for det fysiske miljø. Planlæggeren ser det som en hjælp med denne hurtige oversigt, fordi den skaber overblik i plansituationen. Det kan dermed have en indflydelse på den manglende forståelse, der ellers ofte synes at stå i vejen for en bedre tilgængelighed

Når skemaet er startet, kan klager fra borgere indgå konstruktivt i planlægningen, for de kan plottes ind i skemaet, og der kan på den måde tages højde for dem i kommende projekter. Faren ved skemaet er, at det overtager pladsen fra andre inddragelsesprocesser, men det synes også at være et værktøj i den sammenhæng. Den ene kørestolsbruger nævner i forhold til tabel 3, at der var mange ting, som hun blev mindet om som barriere, men måske ikke lige huskede når hun sad i interviewsituationen (Breilich, 2014). Dette kommer sig af, at utilgængeligheden er blevet en vane, en norm og en del af livet – selv for de gangbesværede (Breilich, 2014; Madsen, 2014). Det er ikke nødvendigvis alle felterne, der spiller ind i Thomas B. Thriges gade eller i forhold til letbanen, men skemaet skal også tydeliggøre rejsekædeaspektet, hvor barriererne er spredt langt omkring. Skemaet er også med til at understrege at problematikken er til stede, fordi så mange barrierer kan findes og konkret fremvises.

Der er ikke medtaget kvantitative mål som længder eller bredder, og dette er et bevidst valg fra projektets side for ikke at ende tilbage til situationen, hvor alt bliver målt i tal og cm. Herudover fordi der i projektet ikke ønskes at anviser mål fra f.eks. tilgængelighedshåndbogen som ikke er efterprøvede. Der kan evt. henvises til de norske mål, som stemmer godt overens med Sverige (se bilag II), dette på baggrund af den gode tilgængelighed i Sverige og det store norske fokus på afprøvning i samarbejde med gangbesværede (Vegdirektoratet, 2011).

"At skabe tilgængelighed er en tankegang. Vi kan ikke bare lave en mappe med de rigtige løsninger, for vi er nødt til hver gang, at se på hvad situationen er i netop det her projekt. Man bliver nødt til at tænke sig om hver gang, ellers ender man bare med minimumsløsninger" – Morten Tranberg, NCC (Frandsen & Ryhl, 2012)



Citatet her påpeger hvad projektet hele tiden har arbejdet med, at tilgængelighed kræver omtanke og vurdering i hver enkelt situation for at give effekt. Derfor kan det synes underligt at opbygge en tabel, fordi denne ligger tæt på netop en mappe af tjeklister og løsninger, som blev kritiseret i blandt andet afsnit 3.2.1. Forskellen ligger her i, at skemaet netop ikke opsætter løsninger som blot kan plottes ind i en hvilken som helst sammenhæng, men, som Boas, 2014 påpeger, er det i stedet en hjælp til, hvor opmærksomheden skal lægges, når et nyt projekt opbygges. Det er derfor ikke et vurderingsværktøj, men en hjælp til at starte en proces med bedre effekt. Der er ikke skabt tilgængelighed blot, fordi der har været opmærksomhed på de enkelte punkter, men der vendes tilbage til denne problematik om effektivitet i kapitel 9.

Bygninger	Gade og fortov	Transportmidler	Øvrige problematikker – geografisk/information	Psykisk barriere
Er der flere etager i en bygning bør følgende overvejes: - Min. 1 elevator (gerne flere) - Bredden på elevatoren skal indrettes, så kørestolen får plads – og så til at vende rundt - Indretning af elevator bør tænkkes personer i kørestol	Belægning på veje og gader bør være jævn og skridsikker samt sikres mod: - Ujævnheder - Dårlig vedligeholdelse	Busser skal tilpasses det omkringliggende miljø – det bør derfor undgås at der skabes: - Høje trin - Mellemrum til køretøj fra kant - Behov for medhjælper - Ø-lagte perroner Herudover bør der være fokus på: - Fastspændingsudstyr - Indretning af bussen Det anbefales at kantstenen hæves. Alternativt kan elektroniske ramper benyttes.	Hvilepladser: den geografiske mobilitet kan for gående øges med placering af bænke. Det anbefales med en afstand på max. 100 m. og udformning af armlæn	Usikkerhed om hvad der venter på rejsen bør undgås – refererer tilbage til nødvendig information
Der anbefales at sikre en god skiltning til f.eks. elevator, eller andre ”omveje” bør skiltes tydeligt.	Skilte, borde og bænke skal placeres på en måde hvor der bibeholdes fri passage	Toge skal tilpasses det omkringliggende miljø- fokus bør derfor rettes mod: - Perronens udformning - Mellemrum ved platform - At fjerne trin og trapper - Herudover bør der være fokus på: - Indretning af togene - Information omkring adgangsforhold - Hjælp på stationen til om bord stigning	Køreplanen bør vise hvor der er tilgængeligt eller evt. hvilke barrierer der findes på en given rute	Handicappede bør tages med på råd i udformning af løsninger
Trin og trapper bør fjernes eller afhjulpet med ramper eller elevator	Snævre passager bør så vidt muligt undgås – det gælder også i forhold til underlaget	Letbane/sporvogne skal tilpasses det omkringliggende miljø – fokus bør derfor rettes mod: - Perronens udformning og brede - Hvilemuligheder bør sikres - Plads i køretøjet til kørestol	Information og skiltning kan medvirke til den logiske tilgængelighed og bør være ekstra tydeligt, hvis omveje er nødvendige - Uden information skabes der en usikkerhed	Når tillægs løsninger er nødvendige bør de udformes med fokus på værdige og ikke udstillende løsninger, der kan benyttes selvstændigt

		- Af der ikke skabes niveau-forskelle - Ingen brug af ø lagte per-ronen ved evt. brug skal bredde tjekkes Det anbefales med niveaufri adgang og ikke elektroniske ramper		
Det bør sikres at elevato- ren er velfungerende	Fodgængerovergang bør udformes med sænket kantsten i den ene side. Det bør undgås at lave stejle ramper eller 3 cm kantsten.	Handicappbiler skal kunne parke- res i byområder og fokus bør derfor ligges på at: - Sikre parkerings pladser ud fra be- hovet - Jævn belægning på handicappar- keringspladser - Mulig brug af automater - Klar skiltning omkring ejerskab - Pladserne ikke bruges til andre formål - Sikre pladser forbeholdt de høje biler	Der bør skabes klarhed over hvor der er adgang , også hvis der skabes ændringer	Spontane rejsemuligheder bør sikres
I forbindelse med flade arealer f.eks. perroner bør der sikres plads til f.eks. kørestole	Kantsten bør ikke spærre vejen da de ødelægger køre- stole. Afløbsrister bør af samme årsag ikke placeres foran en kant.	Taxa/speciel kørsel bør kun være ekstra alternativ grundet lavt antal ture (104 årligt)		I udformning af løsninger bør der tages højde for de individuelle for- skelle – alle kørestolsbru- gere/gangbesværede er ikke ens
I udarbejdelsen af toilet- ter bør der være opmærk- somhed på, at også køre- stolsbrugere har forskel- lige behov f.eks. at spejlet placeres lavt og vandha- nen er placeret hensigts- mæssigt.	Bænke bør placeres med jævne mellemrum gerne 50 m. afstand og udformes med armlæn.			-
	Tværgående barrierer i form af kanter og markerin- ger bør så vidt muligt und- gås			
	Niveaufri adgang bør sikres			

Tabel 9: Løsningsmodel som giver et overblik over lighedsgivende opmærksomhedspunkter i planprocessen



8.8 DELKONKLUSION

Kapitlet har svaret på hvordan den viden, som er opnået igennem projektet i samspil med planlæggernes praktiske erfaring, at danne baggrund for konkrete løsningsmuligheder. Dette på en måde så lighedsvisionen fremover kan implementeres bedre ud i virkeligheden. Ud fra det foregående kapitel var der en viden om, at Odense fortsat hænger fast i holdningen og normen om, at gangbesværede er "anderledes" og kræver en særbehandling. Hvilket ledte tilbage til det sociale handicapbegreb, som det universelle design ønsker at gøre op med (se afsnit 3.2.3). Det var også klart, at en sådan norm ikke er noget, der kan ændres ud af den blå luft, så gangbesværede bliver tænkt mere ind i samfundet. Hovedfokus blev i stedet at skabe løsninger for de planlægger der ønsker at gøre en forskel og har muligheden. Derfor blev det valgt at afprøve tilgængeligheds løsninger for transportmidler og rejsekæden. Den eksisterende viden i projektet blev brugt som baggrundsviden i forhold til årsager for manglende tilgængelighed, og hvilke virkemidler der ikke gøres brug af i Odense og som inspiration til nye løsninger.

Strategiske modeller, som ellers mangler i Odense, synes i højere grad at bør placeres længere oppe i systemet, så der arbejdes mod en samlet målsætning. På den noget lavere skala, hvor projektet omkring Thomas B. Thriges gade er placeret, blev det fundet mere anvendeligt med en skematisk oversigt over fremtidige opmærksomhedspunkter, der konkret kan anvendes i udarbejdelse af byrum. På den måde har projektets opsøgende og testbaserede arbejde dannet baggrund for en større viden om, hvor der kan opstå barrierer. Dette uden at komme med fuldstændige løsninger, hvor der ikke lægges vægt på de lokale forhold. Samtidig er de illustrationer og de klare forskelle, der ses mellem Odense og de sammenlignede lande, med til at skabe tydeliggørelse omkring problematikken og inspiration til forbedringer. Blandt andet i form af de nedsænkede kantsten og busstoppenes udformning.

Selvom der i Thomas B. Thriges gade og omkring letbanen bliver skabt en større tilgængelighed, så er den overordnede holdning i Odense fortsat med til at gøre det svært at skabe en egentlig lighed. Det er muligt inden for det pågældende område, og derfor knytter det sig fortsat meget til det bebyggede miljø og gader/veje. Med hensyn til den kollektive transport er sammenbindingen sværere at opnå uden en klar overordnet strategi og målsætning. Men det har dog allerede vist sig, at projektets grundige undersøgelser har åbnet øjnene for større forståelse i nogle tilfælde, og håbet er, at dette kan videreføres. Letbanen synes at kunne skabe en større lighed end busserne, men kun på den strækning hvor den faktisk kører. Det er særligt muligt, fordi den i Odense ikke bygges sammen med de eksisterende skinner og toge, hvilket giver større frihed til valg af køretøjer. Med hensyn til busserne er problematikken fortsat ikke løst, selvom der i Thomas B. Thriges gade er en åbenhed over for f.eks. hævede busstop og også at skabe et tilgængeligt omkringliggende miljø, for så snart den gangbesværede forlader området, starter problematikken igen. Det betyder blandt andet at det ikke vil være muligt at komme ud af bussen uden hjælp andre steder. Så medmindre det ønskes at køre i cirkler, er problemet fortsat ikke løst med mindre en hjælper fortsat skal være nødvendig. Det kan så argumenteres, at Thomas B. Thriges gade kunne være et pilotprojekt, som kunne kopieres til resten af byen, men det kræver fortsat en snarlig strategi, før det giver mening at implementerer.



Den løsningsmodel, som endte med at blive bygget via tabel 9 i projektet, kan synes overraskende ud fra antagelsen om, at netop tjeklister medvirker til at forringe tilgængeligheden. Alligevel er det præcis den løsning, som så dukker op her, men hvor det nu kaldes "et konstruktivt vurderingsværktøj" af planlæggeren. Det er ikke, fordi projektet bryder fuldstændig med sin overbevisning omkring de teoretiske antagelser, og dermed lader den praktiske side af faget, som flere gange er vurderet til at have en manglende viden på området, overtaget løsningsdelen fuldstændigt. Pointen med metoden er at kombinere de to sider, og styrken i den opbyggede løsning er netop, at det ikke bygger på den kvantitative målemetode, som tidligere har været benyttet, men rækken af opmærksomhedspunkter i stedet for. Skemaet bygger derfor på punkter, hvor planlæggeren skal være opmærksom, og får en ide om løsninger. Planlæggeren kan ikke bare samtidig tage en løsning og indsætte den i en hvilken som helst kontekst uden omtanke.

Der synes derfor her at være lavet et kompromis imellem, at planlæggeren ønsker et konstruktivt værktøj, men der er samtidig er taget højde for en stor inddragelse og forståelse for de egentlige problematikker og barrierer, der er til stede som gangbesværet. Her er der altså taget højde for inddragelsen og at sætte sig i minoriteternes sted. Samtidig har det opsøgende arbejde, som er sket igennem projektet, været nødvendigt for at kunne opsætte de udvalgte punkter. Der synes en klar forskel mellem at sætte en rampe som eneste løsning og gøre opmærksom på at der er en barrierer tilstede. Dette er et opsøgende arbejde, som kan være vanskeligt at skabe ressourcer til i det praktiske arbejde, hvor det i projektet også er nemmere at stille sig i en neutral position over for både gangbesværede og kommunale ønsker. Svaret, på hvordan den viden, der blev opbygget igennem projektet, kunne omdannes til egentlige løsninger, er derfor både dette værktøj og skema, men også de andre løsningsmuligheder som blev fremvist i form af strategiske målsætninger (som dog hører til på et højere niveau ud fra planlæggerens vurdering), ændringer i parkeringsforhold og en formidling af viden igennem tydelige illustrationer, som fremhæver problematikkerne, som derfor ledte til større forståelse. En del af svaret er dog også den teoretiske og empiriske indsamling der lå forud for analysen og har givet ny viden til både forskeren og planlæggerne.



DISKUSSION

9 TILTAGENES PÅVIRKNING PÅ LIGHEDEN I ODENSE

Hvordan kan løsninger og viden i dette projekt bidrage til en øget lighed?

9.1 PROJEKTETS RESULTATER

Før projekts resultater diskuteres, findes det relevant at give en kort opsummering, fordi analysen strækker sig over mange forskellige elementer. I den første del af analysen argumenteres der for, at andre lande er foran Danmark, som kommer haltende bagud på tilgængelighedsområdet med en holdning, der på flere områder er direkte diskriminerende. I Odense er der delte meninger om, hvorvidt dette er rigtigt, og mens byens tilgængelighedsrevisor Nielsen (2014) er klar over, at Odense ikke er førende på alle områder, så mener blandt andet Fynbus ikke, der er nogle problemer overhovedet. De sammenlignede lande har gjort brug af en lang række virkemidler inden for opsatte indsatsområder, som har givet udslag i mere universelle løsninger og deraf større tilgængelighed, selvom de stadig føler, der er lang vej i mål. Caseområdet Odense holder dog fast i, at de gamle metoder med manuelle ramper i busserne, eksterne lifter på togene, høje kantsten og et gennemgående utilgængeligt miljø er velfungerende for de gangbesværede. Det blev i denne første del samtidig bekræftet, at holdningen (se figur 4-5) spiller en stor rolle og særligt villigheden til at ville gøre en forskel.

I forhold til projektets problemstilling synes det i den sammenhæng nødvendig at tage op, hvor lige vi kan blive i forhold til de erfaringer, der er gjort i udarbejdelsen af projektet. Lighedsbegrebet er ikke blevet mindre komplekst ud fra de fremfundne resultater, og der kan bakkes op om, at tillægsløsninger i nogle tilfælde kan være et fungerende kompromis. Det argumenteres, at uanset hvordan miljøet indrettes, også med universelle løsninger, så vil der fortsat være en grad af "dem" og "os" i forhold til de gangbesværede. Derfor vil det i de tilfælde, hvor universelle udformninger ikke kan implementeres af praktiske årsager, som for eksempel økonomi eller grundet lokale forhold, være bedre med en tillægsløsning – og dermed en mulighed for adgang frem for slet ikke at gøre noget. Der synes dog samtidigt, at der kunne skabes en større lighed og mere uafhængighed for kørestolsbrugerne, hvis der bliver gjort en større indsats på området. Som det særligt kan ses i andre lande, så er det muligt at opbygge et fysisk miljø, hvor kørestole kommer frem, men det kræver prioriteringer, strategier, klare målsætninger og en langt større indsats end, hvad der ses i Odense i dag.

Kørestolsbrugerne er selv opmærksomme på, at de aldrig vil være helt lige med andre, og det synes ud fra analysen ikke at være brugen af tillægsløsninger, der diskriminerer dem, men snarere fraværet af overhovedet at forsøge. Ind imellem er det de små ting, som vil gøre en stor forskel, for eksempel at sænke kantstenen frem for at lave en asfalt rampe, at sætte en informations skærme i bagenden af bussen og opsætte ekstra bænke i bymiljøet. Det vigtige er derfor, at planlæggerne opnår en viden om alle disse små forhindringer, som findes så mange steder. På togstationen kunne det også handle om muligheden for at henvende sig ved skranken ½ time før afrejse, indtil en bedre løsning blev lavet. Frem for at kørestolsbrugeren skal bestille rejsen 48 timer inden og dermed helt bremse spontaniteten. Herudover at kortlægge og bruge information til at hjælpe de gangbesværede rundt i det miljø, der er så meget imod dem. De



universelle løsninger synes at skulle være målsætningen, og kan være med til at sætte mållinjen højere end ved kun at se på tillægsløsninger, men samtidig er der en lang overgangsfase.

Så selvom resultaterne viser, at tillægsløsningerne ikke altid giver den ønskede selvstændighed, spontanitet og værdighed, så vil de stadig skulle indgå i planlægningen. Mere afgørende er det næsten, at der tænkes i sammenhænge så hele vejen til bussen er tilgængelig. Igen ville det optimale være, at hele miljøet tilpasses, så kørestole kan komme frem, men en ruteplan vurderes effektiv af de gangbesværede. Dette må igen betegnes som en tillægsløsning. Ud fra projektets resultater ville en niveaufri adgang uden tvivl være det bedste, og det bekræfter blot at målet skal sættes højere end på nuværende tidspunkt, så der ikke bliver set tilfreds med middelmådige tiltag, men vejen til denne omdannelse er lang. Derfor synes fokus omkring ligheden at skulle rettes mod effekten og vurderingen. Det skal i denne sammenhæng bemærkes, at projektet her udelukkende fokuserer på de gangbesværede, og problematikken naturligvis kompliceres yderligere, når andre funktionsnedsættelser også skal indgå.

Ligheden i Danmark synes derfor at kunne øges betragteligt, med selv små midler, og give gangbesværede en langt større mobilitet og dermed livskvalitet, hvis det bliver prioriteret i fremtidens planlægning. Det kræver dog at alle bliver mere opmærksomme på diskriminationen.

9.2 KAN PROJEKTET BIDDRAGE TIL DEN ØGEDE LIGHED I FREMTIDEN?

Projektet havde en målsætning om at bidrage til større lighed og de løsninger, der er opbygget, kan have en indflydelse, som kan bruges fremadrettet i forhold til tilgængeligheden. Dette ved at argumentere for de konkrete forskelle som er til stede mellem Danmark og andre lande, som derved kan bruges i den fremtidige debat. Denne metode er både testet igennem egne oplevelser, observationer og ved interviews, hvor den erfaringsbaserede og virkelighedsnære metode har syntes effektiv til at sætte tilgængelighedsforholdene i perspektiv og udforske løsninger på nærmeste hold. Det har skabt en illustrativ baggrund, som har skabt klarhed hos planlæggerne, og forhåbentlig vil kunne gøre det hos andre også.

Igennem de barrierer der er fremfundet og ved hjælp af erfaringer fra andre studier på området, er det desuden lykkedes at sætte fokus omkring nogle problematikker, som var ukendte for flere af de planlæggere, som har været en del af projektet. Dette opleves også, når projektets resultater og analyser præsenteres uden for planlægningsfaget. Selvom flere af barriererne virker logiske at fjerne, så har der altså været en stor uvidenhed og dermed også ubevist accept af dem igennem mange år. En synliggørelse, som blandt andet kan skabes igennem de klare resultater omkring forskelle, vil derfor give mulighed for at skabe et større fokus omkring problematikken, som synes at være et væsentligt problem i sig selv. Når det gør sig gældende for flere af de forholdsvis få interview personer, så må det antages, at der generelt er et behov for denne større opmærksomhed på problematikken. Derved kan analysens resultater være medvirkende til at skabe en større fremtidig viden omkring de mere holistiske aspekter af planlægningen, hvor menneskerettigheder og livskvalitet spiller mere ind. Hvor der skabes incitament til at tænke længere end ramper og andre minimumsløsninger. Hvor gangbesværede ikke er til gene, men en del af samfundet.

Handicaporganisationerne betragter også løsningsmodellen og argumentationen om en reel forskel som brugbar, fordi de nu har fået påpeget nogle af de centrale koncepter, som ellers tidligere manglede i kommunikationen med politikere og planlæggere. Det påpeges derfor også i Odense, at handicapforeningen igen vil tage problematikken om den kollektive transport



op, fordi den viden som projektet giver, har skabt ny kampgejst og lyst til at sætte fokus på området igen, hvor de tidligere havde givet lidt op. Fra USA (se kap 6) er det set, hvordan netop handicaporganisationerne har været de store spillere i holdningsændringen hos samfundet. Så den usynlighed og manglende forståelse som ellers har gjort sig gældende, kan derfor bearbejdes igennem projekts resultater, hvor der nu er givet et værktøj og nogle afprøvede løsninger at arbejde videre med. Det synes sværere for trafikskabet at bruge de nuværende argumenter, når projektet kan fremvise de modsatte forhold.

Det at der er udarbejdet et værktøj i samarbejde med praktikere synes her at være en stor fordel, fordi der på den måde ikke kun er begrænset til teoretiske modeller, men også ideer og ønsker til, hvordan det skal udarbejdes for at kunne bruges. Dette med overvejelser i forhold til de økonomiske og politiske sider af tilgængelighedsarbejdet. Ved at arbejde den praktiske og teoretiske side sammen, synes der derfor at være skabt et mere anvendeligt resultat, hvor teorien har dannet rammen og banet vejen for, hvor løsninger skal findes, så de herfra kan videreudvikles gennem praktisk siden. Det giver en mere realistisk løsningsmodel, der på flere områder ikke kun bygger på antagelser om overordnede forhold.

Det at projektet har stillet sig mellem den berørte målgruppe og planlæggeren, synes desuden at have givet en anden viden, og gjort det muligt at se tingene fra andre vinkler end kun den rent økonomiske. Et klart resultat igennem analysen synes nemlig at være den manglende lyst til at skabe ændringer. Herudfra er det så lykkedes at opbygge, det præsenterede værktøj, som er med til at skabe en overskuelighed for planlæggerne. Tilgængelighedshåndbogen opstiller en lang række vejledninger og tjeklister, men ud fra projektets interview synes kun få at kende til disse – blandt andet tilgængelighedsrevisoren i Odense. I andre lande som blandt andet Norge kunne det ses, hvordan der er i langt større grad, er fokus på at alle lærer om problematikkerne, fordi der så er større chance for, at de prioriteres i projektet, og bidrager til debat på politiske niveau

I forhold til at finde frem til hvorvidt projektets resultater kan ændre på noget højere oppe i systemet, blev resultaterne sendt til Jane Jegind, som er rådmand for By og Kultur i Odense kommune, hvor også den kollektive trafik hører under. Hun har tidligere været rådmand for Ældre og Handicap i Odense Kommune, og det syntes derfor oplagt at henvende sig til netop hende.

Spørgsmålene gav anledning til dybere overvejelser i By og Kultur-forvaltningen i følge Jegind, (2014), og er derfor besvaret via e-mail. Ud fra hensigten synes det særdeles positivt at kunne give anledning til en omtanke omkring problemet. Efter kontakt til trafikskabet var råmanden blevet gjort opmærksom på, at de her fra ikke havde opfattelse af større tilgængelighed i udlandet (Jegind, 2014). En bekræftelse af projektets resultat om, at Fynbus ikke ser det som en problematik. Råmanden vil alligevel på baggrund af projektets fremhævelse omkring brug af blandt andet elektroniske ramper og hævede kantsten i udlandet undersøge, om det er muligt at indarbejde et krav i den retning i det kommende udbudsmateriale (Jegind, 2014). Samtidig vil problematikkerne med ramper, der sætter sig fast også blive taget op (Ibid). Der bliver blandt andet sat en undersøgelse i gang omkring meromkostninger, og den forventede udnyttelse af sådanne tiltag.

Umiddelbart er antagelsen, at elektroniske ramper er dyre i indkøb, og kræver mere vedligeholdelse, særlig hvis de skal eftermonteres. Det menes desuden, at de eksisterende kørselsmuligheder er bedre for de gangbesværede end at give dem mulighed for at bruge busserne, og at



det er derfor, de ikke benytter bybusserne (Jegind, 2014). En modstridende antagelse i forhold til hvad de gangbesværede selv påpeger, da de finder SBH kørslen dårlig pga. de meget få ture og problemet med bestilling i god tid (Breilich, 2014; Madsen, 2014; Petersen J. , 2014). Jens Petersen fremhæver desuden, at SBH kørslen kun er til nærmest station, og så skal han tage toget herfra, hvis han skal besøge venner og familie (Petersen J. , 2014). Jane Jegind fremhæver dog også, at selvom elektroniske ramper er dyre, så er forskellen til at overse, når det handler om en hel kontraktperiode, så derfor skal muligheden og omkostningerne undersøges (Jegind, 2014). Hun er anderledes afvisende over for de høje kantsten, ud fra en kommentar fra Fynbus, fordi bussen kan ramme ind i dem med for eller bagenden, og de findes generende for fodgængere (ibid). Dette er en anden udmelding, end Fynbus tidligere er kommet med, hvor der umiddelbart ikke var andet end ressourcer i vejen for at hæve kantstenen (Junker, 2014). Observationen fra Sverige viste ingen problemer for fodgængere, fordi kanten kun er hævet, hvor bussen holder.

Der henvises også til, at trafikselskaberne i Danmark arbejder sammen, og har lavet en fælles standard (Jegind, 2014; Junker, 2014). Hvor der ud fra det indkøbte materiale gives mulighed for gensalg og nedbringelse af materialeomkostninger. Men som allerede påpeget, kan det her undre, at udlandet så i flere tilfælde godt kan få installeret elektroniske ramper, men ikke Danmark.

Herudover så vil rådmanden også undersøge problematikken omkring klager og særligt, at nogle ikke føler sig hørt. Ifølge hende skal Fynbus tage sig af alle klager, der kommer ind. Der er dog her fortsat problemet omkring, at de mange gangbesværede efterhånden har opgivet at klage, og det kræves derfor, at de igen sætter fokus på problemet.

Ud fra de svar der her bliver givet, tyder meget på, at resultaterne som projektet kommer frem til, faktisk har potentiale til at flytte holdningen hos nogle, der sidder så langt oppe i systemet, at de har mulighed for at skabe indflydelse ned af. Det kan her ses, at der muligvis vil blive stillet krav om udformningen på en mere tilgængelig måde i fremtiden, men samtidig er det igen klart, at et endnu højere hierarkisk niveau gerne skal involveres. Ringene skal derfor ønskeligt brede sig meget længere omkring, så flere arbejder med handicapkonventionen lighedsvision.

9.2.1 STYRKER OG SVAGHEDER I DET OPSTILLEDE VÆRKTØJ

Styrkerne i det opstillede værktøj er den overskuelighed, som det giver planlæggeren i de fremtidige projekter, hvor det opsøgende arbejde, der er lavet i dette projekt, kan danne baggrund for større opmærksomhed på barrierer i fremtiden. Dette uden at der indsættes konkrete løsninger, men overlades plads til selv at udvikle disse. Der kan i den sammenhæng findes inspiration i flere af projektets andre afsnit, hvor der er taget højde for de, i teorien, store svagheder omkring den tidligere manglende vurdering af løsninger. Boas (2014) nævner selv, at han vil bruge skemaet til at skabe opmærksomhed om barriererne under udarbejdelse af byrummet, så elementer, der ellers ikke bliver overvejet, medtages. Projektets målsætning om at skabe egentlige løsninger og indflydelse og bevæge sig væk fra den rene forståelse, som det er fremhævet i kapitel 5, synes derfor umiddelbart at være blevet opnået, hvilket særligt synliggøres igennem det opfølgende interview med Peter Boas. Om opmærksomhedspunkterne så reelt får indflydelse efterhånden, som projektet udføres, vil ikke kunne testes på nuværende tidspunkt, i det projektet først står færdig i 2020. Til den tid vil det kunne ses, hvorvidt tilgængeligheden reelt blev forbedret



eller ej. Skemaet har desuden en force i at gøre det overskueligt og tydeligt hvor mange barrierer der umiddelbart findes.

Faren ved skemaet er i den sammenhæng, at det er for overordnet, og desuden at det ikke medtager alle elementer. Herudover så kan det ses, at skemaet fortsat strækker sig over flere led i rejsekæden, som derfor fortsat er nødt til at arbejde sammen for at opnå en egentlig tilgængelighed, og dette kan blive problematisk. Det her projekt har desuden kun omhandlet gangbesværede, og der har været størst opmærksomhed omkring kørestolsbrugere. De resterende funktionsnedsatte grupper er ikke medtaget, og derfor er ingen løsninger vurderet ud fra, hvordan de skal bruges af f.eks. blinde, døve eller personer med psykiske problemer. Det værktøj, der er udviklet, har på den baggrund sine mangler, som der naturligvis må tages højde for i brugen af det. Ud fra de resultater, der er fremkommet i projektet, synes det dog at tage højde for en langt større gruppe af personer end bare kørestolsbrugere, for som det påpeges flere steder, er det de samme løsninger der kommer blandt andet barnevogne, rollatorer osv. til hjælp, fordi også disse får glæde af niveausænkninger. Det er desuden klart at skemaet kun har effekt, hvis planlæggeren ønsker, eller bliver tvunget, til at bruge det. Også er vi tilbage ved en af de helt store stopklodser i den danske tilgængelighedsplanlægning, holdningen og viljen til at skabe forbedringer.

9.3 ODENSE HALTER STADIG

Ud fra de resultater og den viden, der er gjort i projektet, må der ses på, hvad der så fremadrettet skal arbejdes med. Dette stemmer overens med den valgte metode, hvor resultater fra en case videretages til nye caseområder.

Det er allerede påpeget, hvordan holdningen er en vigtig årsag til den manglende tilgængelighed, herunder en mere struktureret tilgang og prioritering, så der ikke blot indsættes af hoc løsninger rundt omkring. Dette er i stil med den metode, der ses i flere andre lande (se kapitel 6), hvor den mere målbevidste indsats skaber de mere lighedsskabende løsninger. Dette for at gøre op med de halvhjertede løsninger, hvor der indsættes noget, men effekten aldrig rigtig bryder igennem. Det handler derfor, som allerede nævnt, på mange områder ikke så meget om hvorvidt den konkrete løsning bliver universel eller mere en tillægsløsning, men at den skaber en effekt i den konkrete situation. Det kan så, ud fra projektets resultater, ses at ofte må der en universel løsning til for at skabe plads til alle, men at der også vil være situationer hvor det ikke er muligt.

Det står på baggrund af projektets resultater klart, at projektet ikke kommer til at skabe lighed i Odense på et overordnet plan, men kan gøre det i mindre omfang. Dette fordi årsagen til den manglende tilgængelighed ligger så dybt i den holdningsmæssige del, at der skal ske noget på et langt højere niveau. Både via en politisk handling, men også ved at samfundet stopper accept af "at sådan er det bare". Meget tyder dog på at mange ikke har kendskab til forholdene. Flere af planlæggerne anderledes klart at de ikke ser noget problem med, at de gangbesværede ikke kan komme med, de kan jo bare benytte et andet transportmiddel. For at ændre på dette og sætte større fokus på de menneskerettigheder som Danmark fortsat ikke lever op til, så synes drastiske midler at måtte tages i brug, f.eks. lovgivning.

Det er dermed helt acceptabelt for nogle, at sætte andre personer i farlige og diskriminerende situationer, blot fordi de ønsker at tage bussen. Det kunne blandt andet ses, at ramperne er



tunge og svære at åbne for medhjælperne, kørestolene hang ud over cykelstien og fastspændingsudstyret fungerede ikke for el kørestolen. Dette fordi der sættes ind med kompromiser og halvhjertede løsninger, hvor der gives håb om brugen, men uden løsninger der egentlig helt fungerer.

Flere steder i projektet påpeges det, at tilgængelighed ikke er "raketvidenskab" og netop derfor kan det undre, at det ikke indarbejdes mere, når nu løsningerne er så forholdsvis simple. Lovgivning vil samtidig betyde, at tilgængeligheden rent økonomisk skal prioriteres i højere grad. Det kan ses, at det er muligt i andre lande, og at det synes at give et kvalitetsmæssigt løft i den kollektive transport.

Den strategiske og politiske handling findes nødvendig helt ned på det lokale niveau, hvis visionerne om lighed skal opnås i et fremtidigt samfund. Det vil også give en klarhed over hvem, der har ansvaret, hvor der på nuværende tidspunkt er en tendens til at sende aben videre til andre afdelinger. På den måde mener det kollektive trafikselskab, at løsningen skal skabes i det fysiske miljø, mens det fysiske miljø peger på trafikselskabet og udformningen af køretøjet. Taberne bliver de personer, der fortsat ikke kan bruge den kollektive transport, og som samtidig er overladt til at finde løsningerne.

Håbet er også, at handicapforeningerne har fået en del af den viden, de skal bruge for fortsat at præge udviklingen omkring tilgængeligheden, så den med tiden spreder sig. Her synes det igen at være en særlig styrke i projektets resultater, at de er udarbejdet med en fod i både den teoretiske og den praktiske verden.

9.4 HVORDAN VURDERES EFFEKT?

Det universelle design synes i mange situationer at fungere godt, fordi det skaber forhold, hvor det er nemmere, for særligt kørestolsbrugerne, at komme frem. Samtidig er det også blevet klart, at det ikke er muligt at indsætte overalt, hvilket giver et dilemma. Hvornår skal det universelle design bruges, hvornår er en tillægsløsning nok, og hvad skal der til for at skabe den effekt, som projektet hele tiden omtaler. Særligt i den overgangsperiode, der vil blive i de næste mange år, kan det være nødvendigt med et mix imellem universelle løsninger og tillægsløsninger. Det kunne også ses som nævnt fra blandt andet Norge, at en tillægsløsning sommetider er det bedste, fordi en enkelt hovedløsning ganske enkelt ikke kan omfavne alle. Dette selv inden for gruppen af gangbesværede, men det må ikke ende ud i den handicaptilgængelighed, hvor hele vurderingen bygger på tal og kvantitet. Det er den kvalitative vurdering og den konkrete måde at komme frem på via en værdig løsning, der skal tælle her - Og her kommer effekten ind.

Hvordan effekten omkring tilgængelighed afgøres, er en af de ting, der fortsat mangler for at kunne forbedre den fremtidige indsats. Det har været påpeget op til flere gange, at det er nødvendigt, at de løsninger, der indsættes, har en egentlig effekt, men at denne ikke bør måles på rene kvantitative målinger. Dette med relation til eksemplet om lægen i afsnit 3.2.1., hvor det kunne ses, at mange faktorer ofte spiller ind på vurderingen af, hvad en patient fejler. Danmark og de øvrige nordiske lande har forsøgt at opstille et sådant værktøj til vurdering af effekt, men fremkom aldrig med noget egentligt svar.

En del af dette handler også om den praktiske erfaring, så ikke kun sygdommens tegn forstås, men også mennesket og det kræver, som de fleste ved, mange års erfaring. På samme måde



er det kommet frem, at det ikke er muligt at læse et problem uden at se på hele sammenhængen og de "symptomer" der er til stede. Derfor er en uhensigtsmæssigt udformet rampe, som ramperne på bussen der ikke kan slås ud eller togliftten, måske ikke den bedste behandling. Mindre kompliceret bliver det ikke ved, at projektet her afslører, at vi ikke blot kan følge de universelle principper og derved overkomme problemet. Men i forhold til tilgængeligheden synes der ikke at være forsøgt på at lære "symptomerne" eller læse de menneskelige forhold for derved at kunne indsætte den rette behandling. Faktisk var der i Odense kun én person uddannet inden for tilgængelighed, hvilket er det typiske i Danmark (Vejdirektoratet, 2013).

Bussen antaget som værende tilgængelig, hvis ellers rampen havde de rette mål. Tilgængelighed for de gangbesværede handler ikke om bestemte løsninger, men ud fra egne udtalelser i høj grad om, at kunne komme ind og kunne deltage i samfundets aktiviteter på lige fod med andre (Breilich, 2014; Petersen J. , 2014; Madsen, 2014). Igen skal det holdes i mente, at de godt selv er klar over, at der altid vil være forskelle. Alligevel bør denne sætning holdes for øje i evalueringen af projekter, hvor planlæggeren i hver enkelt situation skal sætte fokus på, hvordan vi udformer netop denne løsning, så alle har adgang.

Det kunne være ved at rådgive sig bedre med de funktionsnedsatte og gøre det til normen som f.eks. i Norge, at funktionsnedsættelser blev en del af uddannelsesprocessen. En måde, hvor det bliver en naturlig del af systemet, er også at indtænke de grupper, som ikke på nuværende tidspunkt kan bruge de faciliteter, andre kan og stoppe antagelsen om, at de nok også hellere vil kompenseres, og at det giver bedre løsninger for gruppen. Det er vigtigt at huske det menneskelige og individet i denne vurdering af hjælpemidler og løsninger, så en kørestolsbruger ikke automatisk bliver "bare er en handicappet", som derfor sandsynligvis ikke arbejder eller ønsker at køre i bus.

Til tider synes der også bare at skulle en vis grad af sund fornuft med i vurderingen af tilgængelighed, for hvor mange normalt gående vil finde det ligeværdigt at skulle vente 48 timer på et tog eller have installeret en indgang som på billede 4.1. Som minimum burde der desuden skabes en evaluering op imod de løsninger, som andre lande bruger, og en forskning omkring hvad der sker i andre lande, som der kan udvikles ud fra. I forbindelse med letbanen nævnes det, at netop andre landes erfaringer vil blive brugt i vurderingen af fungerende løsninger, men tilpasset de lokale forhold og ønsker. Det er et vigtigt element, at det lokale hele tiden skal holdes for øje. Herunder hvordan vi tilpasser løsninger til de lokale forhold, og sikrer os, at effekten faktisk er der. For som det kan ses med lavgulvsbusser, så er det ikke alt der blot bør kopieres. Norge har ud fra de universelle designs principper vurderet at, en perron skal være 76 cm og et busstop 18 cm højt (se afsnit 6.3.2), men dette fungerer jo kun så længe, der fortsat indkøbes køretøjer, der passer til denne højde, så igen handler det om at have forholdene for øje.

Her synes det at handle om, hvorvidt løsningerne bliver efterprøvet inden de bliver lavet til "den faste løsning", så når det er afprøvet at ramperne i bussen ikke fungerer, så indsættes de ikke på alle busser. Her også at der ikke hænges fast i de samme løsninger, men de vurderes over tid. Med tiden synes det derved muligt at komme frem til løsninger, som også fungerer for de gangbesværede. Modsat andre plansituationer, så synes der ikke at blive taget ved lære af fortidens fejltagelser, som det ses med den firesporede Thomas B. Thriges gade, der nu ændres. I bund og grund handler det om at overføre nogle af de planværktøjer, der bruges i evalueringssammenhænge, så de også bruges på tilgængeligheden. Derved bør tilgængeligheden



sættes på dagsordenen, når byrum omdannes eller opbygges, og der bør lyttes til de gangbesværede og andre funktionsnedsatte, inden løsningerne implementeres. Dette synes at være vejen til at skabe et mellemstadium mellem det åbne universelle design og den konkrete handi-captilgængelighed, som er langt nemmere at forholde sig til.

Evaluerings vil også være nødvendigt i forhold til projektets eget værktøj, som er et skema, der ikke angiver direkte løsninger, men mere opmærksomhedspunkter, der bør tages til overvejelse – sammen med de funktionsnedsatte. I Norge, Tyskland og Sverige kunne det ses, hvordan regeringen har fremsat, at en kommune kun modtager tilskud, hvis det kunne dokumenteres at et projekt ville lede til en større tilgængelighed. Her påpeges samarbejdet med de berørte grupper som et vigtigt element, de universelle principper kan derfor ikke fungerer uden inddragelsen.

Da handicaporganisationen byggede deres nye kontorhus "De handicappedes hus" var det netop med målsætningen om at bygge et hus, hvor funktionsnedsatte kunne fungere på lige fod med andre borgere (Langvad, 2012). Visionen var, at alle skulle kunne bruge huset, når det stod færdigt, uden at det måtte blive dyrere end normalt byggeri. Det skete ved netop en stor del af brugerinvolvering, men sammen med eksperter, som havde den fornødne ekspertise med, hvordan et byggeri skabes. Det blev derfor løsninger skabt ud fra et samarbejde med aktiv involvering af brugergruppen. I Odense er det også set i forhold til udarbejdelsen af de nye fodgængerfelter og den app, der skal kortlægge tilgængeligheden. Der synes på den baggrund at kunne skabes en effekt ved at kombinere ekspertviden fra dem, der kender til funktionsnedsættelser, og planlæggere med den tekniske viden.

PLANTEORIER MED INDDRAGELSE FRA START

Effekten og ideen om at skabe bedre løsninger via en større inddragelse af gangbesværede påpeges også af flere forskere, blandt andet French & Swain (1997). De mener, at det vigtige i nedbrydelsen af barrierer er, at de funktionsnedsatte skal involveres mere i planprocessen, end de hidtil har været. Dermed skal de være medvirkende under hele forløbet (French & Swain, 1997). Det er derfor et opgør med tidligere planteorier, der som nævnt i afsnit 4.2.3 af Imrie, 2000 ikke tager højde for minoriteternes ønske. Det skal ske ved at flytte magtbalancen yderligere mellem planlægger og de undersøgte, og give de funktionsnedsatte en medkontrol over projektet – helt fra udformning af ideer til gennemførelse (Barnes C., 2010). Når de gangbesværede får mulighed for at få indflydelse tidligt i processen, så giver det mulighed for at give dem større kontrol over deres eget liv. Ved samtidig at sætte fokus på en frigørelse, så kan de gangbesværede slippe fri af de restriktioner, der er skabt gennem sociale konstruktioner. På den måde vil en positiv cirkel efter sigende blive startet, hvor der også skabes større indflydelse for den individuelle, fordi de ikke føler sig låst eller fanget i en rolle. Ved at skabe indflydelse sker der desuden det, at de gangbesværede bliver mere klar over den undertrykkelse, der sker og derved også bliver opmærksomme på at være en del af frigørelsen. Det handler derfor ud fra denne teori, mere om at skabe lighed og lydhør i processen og lade det smitte af på løsninger, fremfor at det kun er de fysiske løsninger, der skaber ligheden – som i universelt design.

9.4.1 PROJEKTETS BUD PÅ INDIKATORER FOR EFFEKT

I en stor del af projektets analyse har de universelle principper været brugt som de eftersøgte indikatorer for, hvorvidt tilgængeligheden blev opnået – og har derfor målt effekten her igennem. Flere steder kunne det også ses hvordan løsninger, argumenteret som universelle, blev



anset som langt mere tilgængelige end tillægsløsningen, f.eks. når en niveaufri indgang bliver betegnet som universel og en rampe som en tillægsløsning. Når den universelle løsning derfor er til stede, så synes den nem at forstille sig, men indtil da giver principperne ikke umiddelbart et bud på hvordan forholdene skal udformes. Samtidig synes de at mangle delen omkring værdighed, for hvad med den rampe figur 4-1 fremviser. Er den universel ud fra, at mange brugergrupper kan bruge den (støtte til blinde og gangbesværede der ikke sidder i kørestol), nem i brug (det er blot at følge gelænderet) osv.? Om den kan afvises på ikke at være hovedløsningen synes ikke tydeligt, for det er jo eneste indgang til dette hus. Det er lidt sat på spidsen, og det er da også klart, at der efterhånden er en del ideer fra andre lande til hvilke løsninger, der kan anvendes. Den lokale kontekst synes så væsentlig for den sammenbinding, der må finde sted, at projektet har forsøgt på at udarbejde nogle indikatorer, der kan bruges til at skabe mere tilgængelige forhold:

1. Strategi: Klar strategi for tilgængelighed og ansvars fordeling
2. Nuværende status: Nuværende status og prioritering af ændringer
3. International erfaring: Inspiration til hvordan problemet er løst i udlandet
4. Fastsættelse af budget: Prioritering af tilgængelighed fra start
5. Involvering af brugere: Involvering af brugertyper på alle stadier af processen - hvad skal der tages højde for, hvad vil give den største effekt, hvad er ønskeligt og værdigt, og hvilke behov er til stede?
6. Evaluering via brugerne: Involvering af brugertyper til evaluering – lydhøre over for evt. problematikker
7. Vedligeholdelse og opdatering: Er der sket ændringer over tid og skal der tilpasning til?

Indikatorerne, som er klart inspireret af den norske handlingsplan (se kap 6), skal sammen med tabel 9 hjælpe med til at fjerne nogle af de gråzoner, som også det universelle design søger at udbedre. Det er her, hvor individualiteten kommer ind i planlægningen, og hvor mennesker ikke gøres op i tal og udregninger. Projektet her har argumenteret, at kvantitet ikke fremmer tilgængeligheden, men at det er kvalitative undersøgelser, der skal til.

9.5 DEN ERFARINGSBASEREDE METODE'S BIDRAG TIL PROJEKTETS RESULTAT

"Praksis er; når alt fungerer men ingen ved hvorfor"

Teori er; Når intet fungerer og alle ved hvorfor

Her er teori og praksis forenet, intet stemmer og ingen ved hvorfor" (Citat: Ukendt)

Projektet her er, som citatet nævner, en blanding af teori og praksis, men modsat hvad der hentydes til i dette citat, så synes denne metode er være velegnet i studier omkring planlægning. Projektet er bygget op omkring et erfaringsbaseret casestudie, som det blev beskrevet i afsnit 5.2.2. Dette har betydet, at i stedet for at der udelukkende er fokus på forståelse af forholdene i casen, så har sparring med en praktisk side sikret egentlige løsninger. Det har i projektet betydet, at de teoretiske antagelser på flere områder blev udfordret i den endelige udformning grundet forhold i praktisk erfaring, der søgte andre løsninger end teorien umiddelbart pegede på. Dette gjorde sig både gældende i forhold til den planlægningsmæssige erfaring, men også



den erfaring som de gangbesværede bød ind med. Og selvom det egentlig ikke er de gangbesværedes side, der giver udslaget for at kalde det et "erfaringsbaseret casestudie", så har denne del været vigtig i forhold til løsningsudarbejdelsen.

Det gav anledning til ændringer i forståelsen ned igennem projektet, fordi der i processen bliver gjort opmærksom på nogle ting, som gør, at det ikke var muligt at følge de teoretiske anvisninger. En stor del af projektets resultater synes dog også at stamme fra de deltagende observationer, der er lavet fra målgruppens perspektiv. Dette knytter sig ikke specifikt til det erfaringsbaserede studie, selvom ideen om at bruge konkrete erfaringer har smittet af på denne proces. Samme metoder kunne dog indgå i det almindelige casestudie, da de mere har bakket op om forståelseselementet, der kunne illustreres og fremvises. At det så kommer skridtet videre, og bliver præsenteret for planlæggeren, synes at være det gode ved det erfaringsbaserede studie. Denne nødvendighed i at vende tilbage. Ideen om at gå skridtet videre til det politiske niveau kom herfra, fordi der blev følt et behov fra praksis siden, om at involvere dette element, hvis større effekt skulle opnås. Dette hænger sammen med problematikken om, at den enkelte person har svært ved at gøre den helt store indsats alene.

Der er i dette projekt fokus på et emne, hvor netop implementeringen i virkeligheden er det store problem selvom mange af etiske årsager godt ved, at vi måske burde gøre noget. Den teoretiske del af projektet blev det ledende, og gav et udgangspunkt for, hvor der skulle søges efter løsninger, og hvad der kunne have betydning for tilgængelighed og lighed, set fra en teoretisk side. Uden denne del ville projektet være startet uden nogen egentlig baggrund og de teoretiske antagelser har medvirket til refleksion og overvejelser på flere områder. Fordelen ved den valgte metode er så, at den har givet mulighed for at gå langt ned i dybden med caseområdet, og på den måde har kunne afsløre andre forhold og faktorer, der har indflydelse på gangbesværedes livsvilkår i relation til den kollektive transport og deres færden i byernes rum. Herudover har den kunne afsløre og argumentere for de mangler, der er i det universelle design, hvis det skal kunne bruges i praksis. Der var allerede i teorien en antagelse om at tilgangen kunne være problematisk. Dette fordi det ofte er de ressourcemæssige omkostninger og det ukonkrete i begrebet, der gør det svært at implementere, men herudover også det holdningsmæssige – som jo er hele ideologien bag de universelle løsninger.

Metoden synes derfor at have bidraget til en mere realistisk vinkling på projektet, men må ikke ses som eneste årsag til, at resultaterne rent faktisk kan bruges i fremtidig planlægning. Dette fordi det almindelige casestudie kunne være fremkommet med mange af de samme konklusioner, på nær den sidste løsningsmæssige del. Forståelsen af problematikken er dog væsentligt også i denne udvikling, men at kombinere teori og praksis har da uden tvivl gjort værktøjet mere anvendeligt. Det er dog ikke afprøvet, hvorvidt andre planlæggere også finder netop denne type skema brugbart i deres projekter. Det skyldes især, at den holdningsmæssige del, uanset hvad, er væsentlig for om løsninger vil blive implementeret, og her synes særligt projektets illustrationer at være anvendelige.

Det er vigtigt at have for øje, når denne metode vælges, at den er tids- og ressourcetrækkende samt, at den kræver planlæggere, der ønsker at bidrage til studiet. Det ville have været vanskeligt at anvende metoden i samarbejde med en af de planlæggere, hvis holdning går imod at gangbesværede benytter den kollektive transport. Dette havde, om ikke andet, opsat en helt anden situation. Det optimale havde klart også været i dette projekt at involvere flere fra



den praktiske side og dermed inddrage erfaringerne fra flere, hvilket ville have givet et mere pålideligt resultat og muligvis andre løsningsforslag. F.eks. bruges der i metodens beskrivelse fokusgrupper og workshops, hvilket uden tvivl også havde været anvendeligt i dette projekt. Men det må her forventes, at planlæggerne ofte vil være svære at samle til en sådan deltagelse, og det kræver en del flere ressourcer, særligt tidsmæssigt, end projektet har haft til rådighed. På trods af dette så synes resultatet, med den mere erfaringsbaserede viden, at være yderst anvendelig og brugbar i plansammenhænge, hvor mange forskellige faktorer som set spiller ind, og hvor ikke alle kan fanges igennem de teoretiske antagelser.



KONKLUSION

10 PLANLÆGGERNE ER NØDT TIL AT TAGE ANSVAR

Projektet her har søgt svar på, hvordan visionen om øget lighed kan implementeres i en konkret kontekst. Dette ud fra den teoretiske gennemgang som projektet startede ud med, hvor der blev fundet frem til, at nuværende løsninger for tilgængelighed ikke fungerede af flere årsager. Særligt blev en problematik fremhævet i, at de gangbesværede blev udstillede, og dermed følte sig anderledes, at løsninger ikke blev sammenpasset, og forståelsen for de egentlige problematikker manglede, hvilket ledte tilbage til et overordnet problem med, at tilgængelighed blev målt på kvantitet og ikke egentlig effekt. De universelle løsninger blev fremsat som en del af midlet til at overkomme disse problematikker, men syntes samtidig ukonkrete i deres opsætning. Der blev derfor sat spørgsmålstegn ved, om løsningerne reelt kunne indsættes i virkeligheden, eller hvordan de kunne bruges. Dette var også begrundet i de økonomiske omkostninger ved en total omdannelse, som der blev lagt op til, hvor tillægsløsninger til noget eksisterende ikke bliver accepteret. FN, som ellers er fortalere for de universelle løsninger, pointerer selv, at de ikke altid synes mulige at bruge. Til gengæld kan målet om de universelle løsninger i sig selv fastholde indsatsen mod bedre løsninger på tilgængelighedsområdet.

En af de helt gennemgående årsager til den manglende tilgængelighed og lighed i Danmark synes at være accepten af, at det er i orden med diskrimination, og en holdning, der taler imod bedre tilgængelighed. Det blev blandt andet vist igennem de forskelle, der var i den danske indsats og indsatsen i andre lande, hvor lande, med en universel tankegang, synes at have lysten og etisk baggrund for at opsætte dette mere inkluderende miljø. De fremviste en vished om, at der er et problem tilstede, og at det skal udbedres, hvilket gav udslag i en række virkemidler, så visionen kunne implementeres. På den måde kunne mange af de "undskyldninger", som blev fremsat i det danske caseområde bortargumenteres, fordi andre har løst de samme problematikker. De andre lande brugte det universelle design som hovedmålet, også når andre løsninger måtte indsættes, hvilket vidner om at processen fortsat er i gang. I Danmark var der, særligt i forhold til den kollektive transport, en opfattelse af, at der ikke var noget problem og derfor ikke grund til yderligere indsats. Og de, der faktisk så problemet, måtte slå det hen med manglende ressourcer, hvilket blandt andet syntes at skyldes, at holdningen oppe fra støtter op om diskrimineringen. Heller ikke samfundet bakker op om ændringer, da de mangler viden om problemet, og handicaporganisationerne har nærmest givet op.

I projektet blev Odense valgt som caseområde, og der blev særligt sat fokus på by-omdannelsen i Thomas B. Thriges gade, hvor den kollektive transport og særligt letbanen, bliver en stor del af udviklingen. Området blev valgt blandt andet på baggrund af muligheden for nye tiltag, men også pga. den socialt bæredygtige indgangsvinkel, som ligger bag dette projekt, og positive holdning omkring tilgængelighed. En holdning, som blev fundet vigtig, for at kunne skabe et samarbejde og indarbejde de erfaringsmæssige input i projektet. Det er tydeligt, at barrierer for de gangbesværede fordeler sig over hele rejsekæden, og mange elementer spiller ind på, hvorvidt en kørestol kommer frem til den ønskede destination. Egen afprøvning og deltagende observationer i projektet gjorde dette tydeligt, og viste samtidig store forskelle mellem caseområdet og Göteborg, hvor tilgængeligheden syntes langt bedre.



Resultat af analysen blev på den baggrund en argumentation for, at selvom det ikke er realistisk med et fuldstændig universelt samfund, så synes andre lande alligevel foran Danmark i forhold til at implementere sådanne løsninger. Dette fordi andre lande bruger principperne i planlægningssammenhæng, og har givet en større prioritering af at skabe bedre forhold og mindre diskriminering af de gangbesværede. Så selvom der er lang vej endnu, også i andre lande, så flytter de sig frem mod mere spontanitet og uafhængig færdsel for de gangbesværede, fordi målsætningen er højere end blot at skabe adgang, som den tidligere handicaptilgængelighed lagde op til. Der arbejdes konkret på at finde nye løsninger. Det er blandt andet sket igennem brug af lovgivning, økonomiske hjælpemidler og en strategisk indsats, der skal skabe bedre forhold i det fysiske miljø og den kollektive transport. Der gøres derfor en samlet indsats helt fra nationalt niveau for at øge og skabe bedre forhold og lukke det hul, som er skabt imellem individuel formåen og samfundets krav.

Det kan desuden ses, at det ikke kun er de teoretiske årsager, der gør sig gældende, når universelt design ikke implementeres, men også fordi det praktisk ikke er muligt i alle situationer. Ud fra interviews i Danmark viste det sig tilmed, at det ikke er tillægsløsningerne, der giver uligheden, men manglende vurdering af effekten og de konkrete forhold. De gangbesværede ser nemlig ikke noget problem i tillægsløsningen, så længe den fungerer, og der samtidig gives den nødvendige hjælp, information og sammenkobling, så rejsen kan udføres spontant og uden en hjælper.

Ud fra en samfundsmæssig vinkel og de generelle målsætninger inden for transportområdet synes de universelle løsninger dog oftest at være de bedste løsninger på problematikken, også fordi det giver et gennemgående kvalitetsløft. Det må dog i hver enkelt situation overvejes ud fra de omstændigheder, der er til stede, og igen synes det at handle om, at målet skal være en effekt i løsningen. Kompromiset kan være en tillægsløsning, men vigtigst er det, at en individuel løsning ikke erstatter de samfundsmæssige, forstået på den måde, at handicapbiler, kørestole og andre hjælpemidler ikke må blive en undskyldning for ikke at forbedre den kollektive transport. Særligt fordi planlæggerne ikke har forståelse for de gangbesværedes ønske om at rejse kollektivt. Det giver en bekræftelse af, hvad Rittel og Webber pointerede tilbage i 1973, at planlægning består af "wicked problems", som ikke kan løses med symptombehandling, men går langt dybere, og er for komplekse til simple løsninger (Ritter & Webber, 1973). Analysen fandt i den sammenhæng frem til, at mange årsager spiller ind på den manglende tilgængelighed i Danmark. En overraskende udmelding var en direkte modvilje overfor at skabe en bedring, da det frygtedes, at flere gangbesværede ville skræmme gennemsnitsbrugeren væk. Holdningen er derfor en stærk barriere i Danmark, og herudover er der en manglende åbenhed over for eksistensen af problemet og lyst til at se muligheder, særligt i den kollektive transport. Den teoretiske vinkel blev derfor i høj grad anvendt til at finde vejen ned til de egentlige årsager bag problematikken og skabe perspektiv omkring de fremkommende svar og løsninger.

Til spørgsmålet på hvordan ligheden øges så spontanitet og uafhængig øges, må svaret derfor være tydeliggørelse af problemet og opmærksomhed omkring, hvor diskriminerende den nuværende adfærd er, og at andre lande kan løse meget af det, der i de danske politikker og Odense bliver nævnt som problemer. Herefter er en inddragelse af de gangbesværede og forståelse for deres behov altafgørende for forbedringer. Det er også nødvendigt at lære af erfaringerne, fremfor at gentage de samme løsninger, når de ikke fungerer. Med udgangspunkt i at der ikke er forståelse for de gangbesværedes egentlige ønsker og behov, så satte projektet sig



for at gå i dybden med denne problematik og bygge løsninger her fra. De gangbesværede fik derfor lov til at svare igen på planlæggernes udtalelser og give deres egen forståelse og ønsker omkring tilgængelighed til kende. Ideen om at observere kørestol-casen igennem en kørestol gav desuden udslag i en bedre indlevelse og klarhed om mekanismer og forhold, der ellers ikke var dukket op. Dette fordi de gangbesværede efterhånden også selv har accepteret deres situation, og har givet op i forhold til at skabe forbedringer. De klare illustrationer, som dette også gav, var med til skabe en opmærksomhed, som syntes at give udkast for bedre samarbejde med den praktiske side af faget. Illustrationer ses som vigtige, særligt i forhold til at tydeliggøre problematikken for den almene befolkning, hvilket i USA har været afgørende for at danne et tilgængeligt miljø.

Den erfaringsbaserede del med at inddrage planlæggerne i processen har været afgørende for, at løsningerne kunne gøres så virkelighedsnære, som målsætning var i dette projekt. Via interviews kunne de konkrete problematikker i casen kortlægges og de teoretiske og empiriske fund danne udgangspunkt for løsninger. Uden de opfølgende samtaler med planlæggerne, i form af interviews, var den endelig løsningsmodel helt sikkert blevet anderledes, fordi der var taget afstand fra skemaopbygningen. Den teoretiske del pegede i en anden retning end, hvad den praktiske del af faget fandt brugbart. Den blanding, der har været imellem teoriske antagelser samt forforståelse og den praktiske sides viden om, hvad der konkret kunne lade sig gøre, ses derfor som en klar styrke i projektet. Det betød også, at opmærksomhed omkring problematikken både skabte ringe op i systemet, hvor argumentationer fra projektet har startet en politisk debat, men også ned i systemet og ud til handicapforeningen, der fik fornyet håb om at involvere sig den kollektive trafik debat igen.

I selve casen har projektets opsøgende arbejde ledt til et konstruktivt værktøj (se tabel 9), som planlæggerne kan bruge i forhold til, hvor de skal være opmærksomme i en by-omdannelse, så barrierer ikke opstår. Der synes dog, i casen omkring Odense, at opstå et dilemma omkring manglende krav og plads til innovation og inddragelse af lokale forhold. Dette er samtidig problemet med den ukonkrete formulering der ligger i det universelle designs åbne ideologiske form. Et skema med efterprøvede opmærksomhedspunkter og opsat ud fra målgruppens ønske, synes derfor som værende et godt kompromis mellem handikaptilgængelighed og universelt design. Herudover er der i projektet opsat følgende indikatorer, som skal være med til at skabe den vurdering og effektmåling, som på nuværende tidspunkt mangler. De kan dermed medvirke til løsninger for større lighed i fremtiden ved at skærpe opmærksomheden på årsager, som synes problematiske på nuværende tidspunkt. Der synes ud fra projektets analyse gode chancer for effektfulde løsninger, hvis punkterne efterleves:

1. Strategi: Klar strategi for tilgængelighed og ansvarsfordeling
2. Nuværende status: Nuværende status og prioritering af ændringer
3. Erfaring fra andre steder: Inspiration til hvordan problemet er løst i andre sammenhænge
4. Fastsættelse af budget: Prioritering af tilgængelighed fra start
5. Involvering af brugere: Involvering af brugertyper på alle stadier af processen - hvad skal der tages højde for, hvad vil give den største effekt, hvad er ønskeligt og værdigt, hvilke behov er til stede?
6. Evaluering via brugerne: Involvering af brugertyper til evaluering – lydhør over for evt. problematikker
7. Vedligeholdelse og opdatering: Er der sket ændringer over tid, og skal der tilpasning til?



Kort ridset op kunne det universelle design inspirere til løsninger igennem det arbejde andre lande har udført på området, hvor principperne kunne bruges som evaluering særligt, når løsninger var opbygget. Ideologien sætter også en højere målsætning end handicaptilgængeligheden, som også har været afgørende for løsningsudformningen i projektet. Omsat til praksis medvirkede den til at skabe forslag for forbedringer, igennem inddragelse af erfaringer og kontakt med planlæggere og politikere.



11 FREMTIDIGT ARBEJDE

Projektet her har arbejdet ud fra den erfaringsbaserede casemetode, og i den sammenhæng synes et videre arbejde med projektet at skulle rettes mod en afprøvning af de opsatte løsninger i andre cases. Det findes særligt interessant at se, hvorvidt det opsatte skema vil have relevans for andre planlæggere i andre cases, og særligt om den samme overbevisning om nødvendigheden kan opnås i et andet projekt. I den sammenhæng findes det også interessant at se, hvordan løsningsmodellen kunne videreudvikles med andre problematikker for øje, da disse vil variere imellem cases. For eksempel har letbanen i Odense ikke samme problemstillinger som Aarhus letbanen. Letbanen i Odense kører, modsat Aarhus, for sig selv og dermed ikke de samme tekniske vanskeligheder med at skabe en niveaufri adgang.

Projektet ville også kunne videreføres ved at vende tilbage til den valgte case og skabe en vurdering af de løsninger, der endte med at blive implementeret. Dette findes særligt interessant i forhold til at de gangbesværede nævner, at løsninger i flere tilfælde indtegnes på papiret, men ikke kommer med i det endelige projekt. På samme måde findes det også oplagt at følge den fremtidige politiske proces og undersøge, hvordan det er muligt at skabe det holdningskifte som er nødvendigt for større tilgængelighed i fremtiden. Derfor synes det også oplagt at forsøge sig med en case, hvor holdningen ikke er nær så positiv stemt, som det kunne ses i Thomas B. Thriges gade, dette fordi en stor udfordring ligger i denne holdningsændring, og det findes derfor nødvendigt at undersøge nærmere, hvad der kan være effektivt på dette område.

I forbindelse med effekt, så kommer dette projekt et stykke af vejen med at opsætte indikatorer for hvordan bedre løsninger synes lavet, men igen bør også disse testes i andre sammenhænge og med andre planlæggere og projekter. Løsningerne og interviews i dette projekt er meget baserede på en enkelt planlægger ad gangen, hvor workshops og fokusgruppeinterviews kunne have bidraget med en anden proces. Dette fordi planlæggerne på den måde ville få mulighed for at supplere hinanden og diskutere resultaterne. Dermed kunne en kreativ proces sættes i gang, som også kunne inddrage de gangbesværede sammen med planlæggerne. Det har ressourcemæssigt ikke været muligt i dette projekt, hvilket også har givet fordele for resultatet, hvor særligt planlæggerne i højere grad turde at udtale sig. Flere steder kom der udsagn som ikke menes at være komme frem, hvis der havde været en repræsentant fra f.eks. handicapforeningen til stede.

En anden måde at arbejde videre med projektet på ville naturligvis være at tage fat i andre af de funktionsnedsatte grupper, der findes i Danmark. For at egentlige universelle løsninger kan laves, er det nødvendigt med inddragelse af flere forskellige grupper, men projektet her har syntes så omfattende, at det ikke var muligt i denne omgang. De indikatorer, der blev udformet ville med fordele kunne afprøves, også ved andre grupper, og selve synligheden omkring problematikken kan også komme dem til gavn. Det handler derfor særligt om udarbejdelsen af opmærksomhedspunkter.

FOKUS PÅ PROBLEMATIKKEN

Et relevant emne for det videre arbejde med denne problemstilling er at få skabt fokus om dens eksistens. Dette ud fra at mange er uvidende om den diskrimination, der foregår, og det kunne ses blandt andet i USA hvor vigtig, ikke kun myndighederne, men også samfundets op-



bakning er for at ændre accepten af de nuværende tilstande. Da der i forlængelse af projektet skal udarbejdes en poster, synes dette som en oplagt mulighed for at arbejde videre med denne del af projektet. Derfor bliver målsætningen for denne poster at tydeliggøre de diskriminerende situationer omkring kørestolsbruges diskrimination med illustrationer, der gør det let forståeligt for alle.



REFERENCER

- 1, A. (september 2013). (R. Christensen, Interviewer)
- Allen, J., & Muchinsky, P. (1984). Assessing Raters' Policies in Evaluating Proposed Services for Transporting the Physically Handicapped. *Journal of Applied Psychology*, s. 3-11.
- Alsnih, R., & Hensher, D. (30.. Maj 2003). The mobility and accessibility expectations of seniors in an aging population. *Transportation Research Part A*, s. 903-916.
- Andersen, I. (2008). *Den skinbarlige virkelighet*. Frederiksberg C: Forlaget samfundslitteratur.
- Andersen, U. (2.. September 2013). Regeringen åbner for tog fra Herning til København på to timer. *Ingeniøren*.
- Ankestyrelsen. (2010). *Støtte til handicapbiler efter Servicelovens § 114*. Ankestyrelsen.
- Antoniou, C., & Tyrinopoulos, Y. (21.. November 2012). Factors affecting modal choice in urban mobility. *SpringerLink*.
- Apparicio, P., & Seguin, A. (1. Januar 2006). Measuring the Accessibility of Services and Facilities for Residents of Public Housing in Montreal. *Urban Studies*.
- Apparicio, P., Abdelmajid, M., Riva, M., & Shearmur, R. (18. Februar 2008). Comparing alternative approaches to measuring the geographical accessibility of urban health services: Distance types and aggregation-error issues. *International Journal of Health Geographics*.
- Arbeidsmiljøcenteret. (juni 2010). *Rogaland som spydspiss for universell utformning*. Hentet fra Arbeidsmiljøcenteret - gjør arbeidsdagen din bedre: <http://www.arbeidsmiljo.no/xp/pub/hoved/tidsskrift/temaer/funksjonshemmet/537258>
- ASD Teacher. (22. Marts 2013). *Understanding the medical and social model of disability*. Hentet 4.. November 2013 fra ASD Teacher: <http://asdteacher.com/medical-and-social-model-of-disability/>
- Atwall, K., Hansen, K., & Kristiansen, K. (2001). *Bypolitik og bæredygtighet*. Hørsholm: Statens Byggeforskningsinstitut.
- Barlow, J. (16. November 2013). Getting around Paris in a wheelchair. *The Boston Globe*.
- Barne - og Likestillingsdepartementet. (2009). *Norge universelt utformet 2025*. Oslo: Barne - og Likestillingsdepartementet.
- Barne, likestilling- og inkluderingsdepartementet. (2009). *Statusrapport 2009*. Oslo: Barne, likestilling- og inkluderingsdepartementet.
- Barne,- ungdoms og familiedirektoratet. (2010). *Fremdrift i utvikling av indiktor for universell utformning*. Oslo: Barne,- ungdoms og familiedirektoratet.
- Barnes, C. (1. juli 2010). What a Difference a Decade Makes: Reflections on doing 'emancipatory' disability research. *Disability & Society*, s. 3-17.
- Barnes, C., Mercer, G., & Shakespeare, T. (1999). *Exploring Disability: A social introduction*. Oxford: Blackwell publischer.



- Barnett, U. (1. Juli 2002). Disabled by Design. *Disability & Society*, s. 809-823.
- Barrett, E., Heycock, M., Hick, D., & Judge, E. (2003). Issues in access for disabled people - The case of the Leeds Transport Strategy. *Policy studies*, s. 227-242.
- Bassozi, C., Priestley, M., & L., W. (13. July 2010). New priorities for disability research in Europe: Towards a user-led agenda. *European Journal of Disability Research*, s. 239-255.
- Bauman, Z. (1998). *Globalization - The Human Consequences*. New York: University Press.
- Bergh, A., Bringa, O., & Heggem, E. (1997). *Universal Design Planning and Design for All*. Independent living institute.
- Berlinske. (17.. September 2013). Bødskov vil fordoble bøde for at hugge handicapparkering. *Berlinske*.
- Birkerød avis. (oktober 2005). Tilgængelighed mangler i hovedgade. *Birkerød avis*, s. 8.
- Bjerkan, K. (2010). *Tilgjengelighet og deltagelse - Barrierer i kollektivtransporten*. Oslo: NOVA – Norsk institutt for forskning Om Oppvekst, Velferd Og Aldring.
- Blichert, J. (2012). Aarhus-butikker er sclerose-venlige. *Jyllands-posten*.
- Boas, P. (9.. April 2014). Opfølgende interview. (R. K. Christensen, Interviewer)
- Boas, P. R. (4.. Februar 2014). Thomas B Thriges. (R. K. Christensen, Interviewer)
- Bocarejo, J., & Oviedo, D. (2012). Transport accessibility and social inequities: a tool for identification of mobility needs and evaluation of transport investments. *Journal of transport Geography*, s. 142-154.
- Bocarejo, J., & Oviedo, D. (2012). Transport accessibility and social inequities: a tool for identification of mobility needs and evaluation of transport investments. *Journal of transport Geography*, s. 142-154.
- Bodum, L., & Balstrøm, T. (2006). *Bogen om Gis og geodata*. Gis og geodata.
- Boyles, P. (1998). *Enabling participation through partnership*. Porirua: Massey University.
- Breilich, N. (januar. 28. 2014). Handicap råd. (R. K. Christensen, Interviewer)
- Brems, C., Kristensen, N., & Nielsen, O. (2013). *Mobilitet og trængsel - trafikens centrale dilemma*. Kgs. Lyngby: DTU.
- Bromley, R., Matthews, D., & Thomas, C. (23. April 2007). City centraccessibility for wheelchair users: The consumer perspektive and the planning implications. *Elsevier*.
- Bromley, R., Matthews, D., & Thomas, C. (23.. April 2007). City centre accessibility for wheelchair users: The consumer perspective and the planning implications. *Elsevier*, s. 229-241.
- Bryman, A. (2004). *Social Research Methods*. Oxford: Oxford University.
- Bryman, A. (2012). *Social Research Methods*. Oxford: Oxford University.
- Bugenhagen, A. H. (23.. Januar 2014). Transportmisteriet. (R. K. Christensen, Interviewer)
- Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz. (27.. April 2002). *Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG)*. Hentet



fra

Juris:

[http://www.gesetze-im-](http://www.gesetze-im-internet.de/bgg/BJNR146800002.html#BJNR146800002BJNG000100000)

[internet.de/bgg/BJNR146800002.html#BJNR146800002BJNG000100000](http://www.gesetze-im-internet.de/bgg/BJNR146800002.html#BJNR146800002BJNG000100000)

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. (2013). *Barrierefreiheit - wichtiges Qualitätsmerkmal im öffentlichen Personenverkehr*. Hentet fra Verkehr und Mobilität: <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/barrierefreiheit-wichtiges-qualitaetsmerkmal-im-oeffentlichen-personenverkehr.html>

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. (2002). *Barrier-free access in the field of transport, building and housing - a win-win situation*. Berlin: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Cases, I. (April 2007). Social Exclusion and the Disabled: An Accessibility Approach. *The Professional Geographer*, s. 463-477.

Center for byplanlægning. (2009). *Den tætte by*. København K: By- og Landskabstyrelsen, Miljøministeriet.

Center for Ligebehandling af Handicappede . (1997). *Hvem er handicappet?* Center for Ligebehandling af Handicappede .

Center for Ligebehandling af Handicappede. (2001). *Analyse af Handicappedes befordring - til arbejde, uddannelse, behandling og fritid*. København K: Center for Ligebehandling af Handicappede.

Center for Ligebehandling af Handicappede. (Januar 2010). Tilgængelighed contra universelt design. *Lighedstegn*.

Centre for Disability Studies. (2006). *Secondary analysis of existing* . Leeds: University of Leeds.

Christophersen, J. (2002). *Universal Design - 17 ways of thinking and teaching*. Oslo: The norwegian state housing bank.

Church, A., Frost, M., & Sullivan, K. (3. july 2000). Transport and social exclusion in London. *Transport policy*, s. 195-205.

City of Stockholm. (2010). *Stockholm - the city for everyone* . Stockholm: City of Stockholm.

Clausen, C. (23.. juni 2009). *Trafik- og mobilitetsplan for Odense bymidte*. Hentet fra Odense kommune:

http://www.odense.dk/presse/pressemeddelelser/pressemeddelelser%202009/~/_media/BKF/LLPO/Odense%20Trafik%20%20og%20Mobilitetsplan%20Connie%20Clausen.aspx

COWI. (25.. Februar 2014). *ODENSE LETBANE*. Hentet fra Cowi: <http://www.cowi.dk/menu/project/Jernbanervejeogflughavne/Letbaner/pages/odense-letbane.aspx>

Curl, A., Nelson, J., & Anable, J. (In print 2013). Same question, different answer: A comparison of GIS-based journey time accessibility with self-reported measures from the national Travel Survey in England. *Computer, Environment and Urban Systems*.

Curtis, C. (2008). Planning for sustainable accessibility: The implementation challenge. *Transport policy*, 104-112.



- Dansk center for byhistorie. (2013). *Den moderne by 1840-2009*. Hentet 14.. November 2013 fra Dansk center for byhistorie: <http://www.byhistorie.dk/den-moderne-by/>
- Dansk Handicap Forbund. (2013). *Støtte til køb af bil*. Hentet fra Dansk handicap forbund - et liv med lige muligheder: http://danskhandicapforbund.dk/det_faar_du/r_dgivning/hvilken_hjaelp_kan_du_faa_/stoette_til_koeb_af_bil/
- Dansk Handicap Forbund. (2005). *Det gode liv*. Det socialpolitiske udvalg.
- Dansk Handicap Forbund. (9.. Januar 2009). *Tips en vellykket tur til København*. Hentet fra Dansk Handicap Forbund - et liv med lige muligheder: <http://danskhandicapforbund.dk/nyhed/762/>
- Dansk Handicap Forbund. (2012. April 2012). *Adgang til transport er en rettighed og den tilhører alle*. Hentet fra Folketinget: <http://www.ft.dk/samling/20111/almdel/tru/bilag/314/1112445/index.htm>
- Dansk handicap organisation. (2003). *Tilgængelighedsgalleriet*. Hentet fra Dansk handicap organisation: http://www.handicap.dk/billeder2-storemappe/galleriet/folder_illustrated_listing?b_start:int=45&-C=
- Dansk handicap organisation. (2012). *Et indblik i levevilkår for mennesker med handicap på offentlig forsyning*. Taastrup: Dansk handicap organisation.
- Dansk handicapforbund. (2013). *Jeg skal rejse med bus - hvad nu?* Hentet fra Danske handicapforbund: <http://danskhandicapforbund.dk/rejseguide/jeg-skal-rejse-med-bus-hvad-goer-jeg/>
- Dansk handicaporganisation. (2003). *Tilgængelighedsgalleriet 2003*. Hentet fra Dansk handicaporganisation: http://www.handicap.dk/billeder2-storemappe/galleriet/folder_illustrated_listing?b_start:int=135&-C=
- Dansk handicaporganisation. (2006). *Tilgængelighed i boliger*. Taastrup: Dansk handicaporganisation.
- Dansk Handicaporganisation. (25.. august 2009). *Notat vedrørende den frivillige tillægsprotokol og FN's handicapkonvention*. Hentet fra Dansk Handicaporganisation For retten til lige muligheder: <http://www.handicap.dk/dokumenter/rapporter-notater/frivillige-tillaegsprotokol>
- Dansk Handicaporganisation. (2013). *Gældende lov - dansk lovgivning på tilgængelighedsområdet*. Hentet 10.. November 2013 fra Dansk Handicap Organisation - For retten til lige muligheder: <http://www.handicap.dk/politik/tilgaengelighed/fakta/fysisk/lovgivning>
- Dansk Handicaporganisation. (2013). *Ledsagerkort*. Hentet fra Dansk Handicaporganisation: <http://www.handicap.dk/brugerservice/ledsagerkort>
- Dansk handicaporganisation. (2013). *Parkeringskort*. Hentet fra Dansk handicap organisation - for retten til lige muligheder : <http://www.handicap.dk/brugerservice/parkeringskort>



- Dansk handicaporganisation. (4.. Oktober 2013). *Regeringens handicappolitiske handicapplan tegner godt*. Hentet fra Dansk handicaporganisation: <http://www.handicap.dk/dokumenter/pressemeddelelser/gode-visioner-for-dansk-handicappolitik-peg-mod-positiv-udvikling>
- Dansk Standard. (2013). *Hvad er tilgængelighed?* Hentet fra Dansk standard: <http://www.ds.dk/da/standardisering/fagomraader/tilgaengelighed/hvad-er-tilgaengelighed/>
- Danske Handicaporganisationer. (2011). *DH's politikpapir om ret til befordring*. Høje Tåstrup: Danske Handicaporganisationer.
- Danske Handicaporganisationer. (2012). *Aarhus-butikker er sclerose-venlige*. Hentet fra Danske Handicaporganisationer - for retten til lige muligheder: <http://www.handicap.dk/handiklip/aarhus-butikker-er-sclerose-venlige>
- Danske handicaporganisationer. (Februar 2014). *Handicaporganisationer: Danmark er et uland for brugere af kørestole*. Hentet fra Danske handicaporganisationer: <http://www.handicap.dk/handiklip/handicaporganisationer-danmark-er-et-uland-for>
- Danske Regioner. (2008). *Effektiv mobilitet - øget konkurrence evne og bedre miljø*. Danske .
- Davenport, R. (26. juli 2013). *Traveling with a disability in Europe* . *Washington post*.
- De sammenvirkende invalideorganisationer. (2007). *DSI beretning 2006*. Taastrup: De sammenvirkende invalideorganisationer.
- Delafontaine, M., Neutens, T., & Weghe, N. (12. Februar 2012). A GIS toolkit for measuring and mapping space-time accessibility from a place-based perspective. *International Journal of Geographical Information Science*.
- Deleruan, J. (18.. November 2007). *Deleuran Galleri*. Hentet fra Hjælpemiddelinstitutet: <http://www.jesperdeleuran.dk/Pages/Hjaelpemiddelinstitutet.html>
- Deltacentret. (6. Januar 2013). *Universell Utformning - Mer tilgjengelig kollektivtrafikk*. Hentet 11. November 2013 fra Universell Utformning: <http://www.universell-utforming.miljo.no/62-departement/departement/1307-mer-tilgjengelig-kollektivtrafikk>
- Department for transport. (2005). *Inclusive mobility*. London: UK government.
- Department for transport. (2005). *Inclusive mobility*. London: UK govenment.
- Department for Transport. (2006). *Railways for all*. London: Rail Minister.
- Department for Transport. (2006). *Railways for All The Accessibility Strategy for Great Britain's Railways*. London: Department for Transport.
- Det Centrale Handicapråd. (2001). *Handicap og ligebehandling*. København K: Det Centrale Handicapråd.
- Det kongelige sosialdepartement. (2001). *Nedbygging av funksjonshemmede barrierer*. Oslo: Det kongelige sosialdepartement.
- Det nationale forskningscenter for velfærd. (2013). *Handicap og beskæftigelse udvikling mellem 2002 og 2012*. København: SFI - Det nationale forskningscenter for velfærd.



- Det Nationale Forskningscenter for Velfærd. (2013). *Handicap og Beskæftigelse udviklingen mellem 2002 og 2012*. København: Det Nationale Forskningscenter for Velfærd.
- Dictionary.com. (2010). *accessibility*. Hentet fra Dictionary: <http://dictionary.reference.com/browse/accessibility>
- DPTAC - acces for all. (2002). *Research Study Conducted for Disabled Persons Transport Advisory Committee*. London: DPTAC.
- DSB. (17.. Januar 2012). *Handicapservice*. Hentet fra DSB: http://www.dsb.dk/global/pdf/brochure/brochurersiden/2012/handicapservice_jan%202012.pdf
- DSB. (2014). *Alt om stationerne*. Hentet fra DSB: <http://www.dsb.dk/kundeservice/under-rejsen/alt-om-stationerne/>
- DSB. (2.. Marts 2014). *Information om stationen*. Hentet fra DSB: <http://www.dsb.dk/kundeservice/under-rejsen/alt-om-stationerne/>
- DTU. (2013). *Definition og mål for mobilitet, tilgængelighed og fremkommelighed*. Kgs. Lyngby: DTU.
- DTU Transport. (2012). *Definitioner og mål for mobilitet og tilgængelighed*. Kgs. Lyngby: DTU Transport.
- Due, H., & Strøyer, R. (23.. September 2013). *Museer diskriminerer handicappede*. Hentet 5.. Oktober 2013 fra Tv2: <http://nyhederne.tv2.dk/article.php/id-71497246:museer-diskriminerer-handicappede.html>
- Duus, G., Husted, M., Kildedal, K., Laursen, E., & Tofteng, D. (2012). *Aktionsforskning - en grundbog*. Frederiksberg C: Samfundslitteratur.
- Earth Data. (2014). *National Aggregates of Geospatial Data Collection (NAGDC)*. Hentet fra Center for international earth Science information network: <http://sedac.ciesin.columbia.edu/data/collection/nagdc/maps/gallery/search?facets=theme:climate&facets=region:europa>
- EASPD. (3.. December 2013). *Göteborg Is The Access City Award 2014 Winner!* Hentet fra Improving Services, improving lives: <http://www.easpd.eu/en/content/goteborg-access-city-award-2014-winner>
- ECMT. (1991). *Transport for people with mobility handicaps - policy and achievements in Europe*. Bruxelles: European conference of ministers of transport.
- Energistyrelsen. (2010). *Bygningsreglement*. Energistyrelsen.
- Energistyrelsen. (2013). *Tilgængelighed*. Hentet fra ens.dk: <http://www.ens.dk/byggeri/tilgaengelighed>
- Europa Kommissionen. (2003). *Europa ved en korsvej - Behov for bæredygtig transport*. Bruxelles: Europa Kommissionen.
- Europa Kommissionen. (2010). *Den europæiske handicapstrategi 2010-2020: et nyt tilsagn om et Europa uden barriere*. Bruxelles: Europa Kommissionen.



- European Commission . (2012). *Accessibility - Flash Eurobarometer 345*. Bruxelles: European Commission.
- European Commission. (25.. September 2007). *Green Paper "Towards a new culture for urban mobility"*. Hentet 18.. September 2013 fra EUR-lex: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52007DC0551:EN:HTML:NOT>
- European Commission. (2008). *Road infrastructure - The backbone of transport system*. Bruxelles: European Commission.
- European Commission. (15.. November 2010). *European Disability Strategy 2010-2020 frequently asked questions*. Hentet 9.. September 2013 fra Press Europa: http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-10-578_en.htm
- European Commission. (2013). *Access City - Award 2013*. Belgium: European Commission.
- European commission. (2013). *Access•City Award 2013: Inspiring EU cities to become more accessible*. Luxembourg: European Commission.
- European Foundation Centre. (2013). *Viborg*. Hentet fra League of Historical and Accessible Cities: <http://www.lhac.eu/?i=accessible-cities.en.cities.1>
- European Railway Agency. (27. Februar 2014). *Technical Specifications for interoperability*. Hentet fra European Railway Agency: <http://www.era.europa.eu/Core-Activities/Interoperability/Pages/TechnicalSpecifications.aspx>
- European Network for Accessible Tourism. (11. November 2008). *Stockholm: "The Most Accessible Capital City in the World by 2010"*. Hentet fra European Network for Accessible Tourism: http://www.accessibletourism.org/?i=enat.en.enat_projects_and_good_practices.549
- Fearnley, N. (2009). *Superbuss – høystandard bussløsninger i Norge?* Oslo: Transportøkonomisk institut.
- Ferrari, L., Berlingo, M., Calabrese, F., & Curtis- Davidson, B. (Marts 2013). *Measuring Public-Transport Accessibility Using Pervasive Mobility Data*. *IEEECS*, s. 26-33.
- Fischer, D., & Risser, R. (Juni 2001). *Einbeziehung der Nutzerbedürfnisse im öffentlichen Verkehr. Interdisziplinär 3: Wissenschaft & Umwelt; Verkehr und Mobilität*.
- Flyvbjerg, B. (April 2006). *Five misunderstandings about case study research*. *Qualitative Inquiry*, s. 219-245.
- FN. (2006). *FN's konvention om rettigheder for personer med handicap og tillægsprotokol*. FN.
- FN. (2006). *FN's Konvention om rettigheder for personer med handicap*. De Forenede Nationer.
- Forenede nationer. (1994). *Lige muligheder for handicappede*. New York: Forenede nationer.
- Frandsen, K., & Ryhl, C. (2012). *Handicaporganisationernes hus*. København: RealDania&SBI.
- French, S., & Swain, J. (January 1997). *Changing Disability Research: Participating and Emancipatory Research with Disabled People*. *Physiotherapy*, s. 26-32.
- Friisberg, G. (2013). *Samfundvidenskabelig metode*. Hentet fra GF: <http://www.gf.dk/samfmetode.htm>



- Fyens.dk. (8.. januar 2014). *Kommission: Odense letbane kan ikke betale sig*. Hentet fra Fyens.dk: <http://www.fyens.dk/article/2435117:Business-Fyn--Kommission--Odenses-letbane-kan-ikke-betale-sig>
- Fynbus. (2013). *Citybus*. Odense: Fynbus.
- Färdtjänsten. (2007). *KOLLA slutrapport*. Göteborg: Färdtjänsten.
- Gant, R. (2002). Shopmobility at the millennium 'Enabling' access in town centres. *Journal of transport geography*, s. 123-133.
- Gladsaxe Kommune. (10.. juni 2010). *Gladsaxe Kommune By- og Miljøforvaltning*. Hentet 10.. December 2013 fra Gladsaxe Kommune: [http://www2.gladsaxe.dk/C12575EB003B3720/0/7B5979F81C4DD723C125777C004364CA/\\$FILE/Bilag_52.3.1_Bilag%203%20Gangafstande%20til%20Kollektiv%20Trafik%20analyse.pdf](http://www2.gladsaxe.dk/C12575EB003B3720/0/7B5979F81C4DD723C125777C004364CA/$FILE/Bilag_52.3.1_Bilag%203%20Gangafstande%20til%20Kollektiv%20Trafik%20analyse.pdf)
- Goodley, D. (2010). *Disability studies: An interdisciplinary introduction*. Thousand Oaks: Sage publications.
- Goodwing, P., & G., L. (15.. December 2009). Public attitudes to transport: Interpreting the evidence. *Transport Planning and Technology*, s. 3-17.
- Government of the United Kingdom. (8.. November 2013). *Discrimination: your rights*. Hentet fra Gov.uk: <https://www.gov.uk/discrimination-your-rights/types-of-discrimination>
- Göteborgs stad. (2010). *Check out the KOLLA-project- public transport for everybody*. Göteborg: Göteborgs stad.
- Göteborgs stad. (2010). *På Väg mot en resa utan hinder*. Göteborg: Göteborg stad.
- Hagelskær, M. (13.. Februar 2014). *Letbane*. (R. K. Christensen, Interviewer)
- Handicap politisk debat. (7.. januar 2014). *Handicap politisk debat*. Hentet fra Facebook: <https://www.facebook.com/groups/216364218400755/>
- Handisam. (20. december 2012). *Lagar om tilgængelighed*. Hentet fra Handisap: <http://www.handisam.se/For-dig-i-kommun-och-landsting/Din-kommuns-ansvar/Lagar-om-tillganglighet-kommun/#Plan-och-bygglagen2>
- Hansen, J. (7.. Februar 2014). *Forbudt for biler: Thriges Gade lukker til sommer*. Hentet fra Fyens: <http://www.fyens.dk/article/2452011:Odense--Forbudt-for-biler--Thriges-Gade-lukker-til-sommer>
- Hansen, W. (1959). How accessibility shapes land use. *Journal of the American Institute of Planners*, s. 73-76.
- Hegaard, K. (30.. August 2012). *OL i handicaptilgængelighed*. Hentet fra Danske kommuner: <http://www.danskekommuner.dk/Blog/Kristian-Hegaard/OL-i-handicaptilgængelighed/>
- Hine, J., & Mitchell, F. (2001). *The role of transport in social exclusion in urban Scotland*. Edinburg: Scottish executive - Central research unit.
- Hjortbøl, M. (2013). *Speciale om tilgængelighed og universelt design*. DTU.



- HumanTransit. (30. Juni 2011). *Paris: did rail worsen freeway congestion*. Hentet fra Human Transit: <http://www.humantransit.org/light-rail/>
- Høgskolen i Bergen . (27.. Maj 2010). *Bygge og uteområder*. Hentet 8.. December 2013 fra Universell utforming - Kompetanseprogrammet: http://uukurs.dibk.no/modul-6/krav-til-fysisk-utforming/planl%C3%B8sning-og-bygningsdeler/ramper/m6_studsent_dbl_gelender_tre-2/
- Høgskolen i Gjøvik. (19.. Februar 2008). *TILGJENGELIGHET*. Hentet 28.. November 2013 fra Universell utforming: <http://www.kurs.hig.no/universell/page2457.html>
- Haastруп, K. (2003). *Ind i verden - En grundbog i antropologisk metode*. København: Hans Reitzels Forlag.
- Imrie, R. (2000). Responding to the Design Needs of Disabled People. *Journal of Urban Design*, s. 199-219.
- Institut for menneske rettigheder. (2013). *Nyt fra handicapkonventionen.dk*. Institut for menneske rettigheder.
- Institut for menneskerettigheder. (2012). *De 10 største udfordringer*. Hentet 4.. September 2013 fra Institut for menneskerettigheder: <http://menneskeret.dk/handicapkonvention/de+st%C3%B8rste+udfordringer>
- Institut for Menneskerettigheder. (2012). *Handicap*. København K: Danmarks Nationale Menneskerettighedsinstitut.
- International Association of public transport. (2004). *Improving access to public transport*. Paris: European conference of ministers of transport.
- Jegind, J. (2.. Maj 2014). Interview med rådmand. (R. K. Christensen, Interviewer)
- Jensen, J. (Maj 2012). *Fremtidens mobilitet*. Hentet 12.. September 2013 fra Fremtidsforskning: http://www.fremforsk.dk/vis_artikel.asp?AjrDcmntId=489
- Jenssen, R. (3. Marts 2006). *Integration Project Kolla Göteborg, Sweden* . Hentet 10.. September 2013 fra Osmose: <http://www.niches-transport.org/index.php?id=73>
- Junker, S. (13.. Februar 2014). Fynbus. (R. K. Christensen, Interviewer)
- Jørgensen, H. (4.. September 2013). Direktør Muskesvindfonden. (R. K. Christensen, Interviewer)
- Kampmann, E. (2007). *Om to hovedtilgange til forståelse af handicap*. Gentofte: Kampmann.
- Kenyon, S., Lyons, G., & Rafferty, J. (Oktober 2002). Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. *Journal of transport Geography*, s. 207-219.
- King, J. (Instruktør). (2012). *LONDON BUS WHEELCHAIR RAMP* [Film].
- Kitchin, R. (1.. Juli 1998). Out of place - Knowing One's place: Space, power and the exclusion og disabled people. *Disability and society*, s. 343-356.
- Kokholm, H. (18.. November 2013). *Dansk Handicap organisation Aalborg*. Hentet fra Dansk handicap organisation Aalborg:



<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=10201346951008949&set=p.10201346951008949&type=1&theater>

- Koldstad, S. (2012). Svære byture i kørestol. *Aarhus Onsdag*.
- Kromann, H. (23.. september 2013). *Cafebesøg: Hver tredje dansker undgår personer med handicap*. Hentet fra Dr.dk: <http://www.dr.dk/Nyheder/Indland/2013/09/23/200808.htm>
- Kaas, A., Odgaard, T., & Sørensen, O. (2011). *Foranalyse af letbane*. Odense: Odense Kommune.
- Landex, A. (Februar 2012). Sammenhæng mellem by og trafik. *Danmarks infrastruktur*, s. 3-4.
- Langvad, S. (2012). *Om huset*. Hentet fra Handicaporganisationernes hus: <http://www.handicaporganisationerneshus.dk/om-huset>
- Laurentzius, A. (20.. januar 2014). Vejdirektoratet. (R. K. Christensen, Interviewer)
- Lavery, I., Davey, S., Woodside, A., & Ewart, K. (1996). The vital role of street design and management in reducing barriers to older peoples mobility. *Landscape and Urban Planning*, 181-192.
- Lavery, I., Davey, S., Woodside, A., & Ewart, K. (October 1996). The vital role of street design and management in reducing. *Landscape and Urban Planning*, s. 181-192.
- Lefebvre, H. (1991). *The production of space*. Oxford: Blackwell publishing.
- Lenger, J. (3.. Oktober 2013). Handikappet er træt af overdreven sympati: Vi vil gerne ses som mennesker. *Politiken*.
- Letbanesekretariatet . (2013). *Fakta om letbanen*. Hentet fra Odense Letbane: <http://www.odense.dk/subsites2/letbanen/topmenu/om%20letbanen/fakta%20om%20letbanen/derfor%20skal%20 odense%20have%20en%20letbane>
- Letbanesekretariatet. (2013). *Aalborg Letbane*. Aalborg: Aalborg Kommune.
- Lid, M. (19.. marts 2014). *Generelt - vi sliter med å overbevise*. Hentet fra Universel utformning: <http://universell-utforming.miljo.no/tema/generelt/1734-vi-sliter-med-a-overbevise>
- Lie, C. (3.. December 2013). Norsk planlægning. (R. Christensen, Interviewer)
- Liljenbøl, M., & Pedersen, J. (Marts 2010). Tilgængelighed i byrummet - nu og i fremtiden. *Trafik og Veje*, s. 56-57.
- Litman, T. (1. Marts 2011). Measuring transportation. *Transport policy institut*.
- Littell, J. (2008). *Systematic reviews and meta-analysis*. Oxford University Press: Oxford.
- London Transport. (3.. November 2001). *Dial-a-Ride South East & North East London*. Hentet 7.. December 2013 fra Local transport history: <http://www.yellins.com/moderntransport/modern/dial-a-ride.html>
- Lovdata. (6. Juni 2008). *Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven* . Hentet fra Lovdata: <http://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-20-42>
- Lovdata. (2008). *Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (diskriminerings- og tilgjengelighetsloven)*. Startsråd.



- Lyng, J. (13.. Oktober 2013). Handicappede på el-scooter må ikke komme med bussen. *Kristeligt Dagblad*, s. <http://www.kristeligt-dagblad.dk/artikel/529317:Danmark--Handicappede-paa-el-scooter-maa-ikke-komme-med-bussen>.
- Lyngh, J. (15.. Oktober 2013). Handicappede på el-scooter må ikke komme med bussen. *Kristeligt Dagblad*.
- Løndal, C. N. (4.. Februar 2014). Odense Kommune. (R. K. Christensen, Interviewer)
- Mackett, R. (6. November 2008). AMELIA: A tool to make transport policies more socially inclusive. *Transport policy*, s. 372-378.
- Mackett, R., Actuthan, K., & Titheridge, H. (November 2008). AMELIA: A tool to make transport policies more socially inclusive. *Transport policy*, s. 372-378.
- Mackett, R., Kamalasudhan, A., & Titheridge, H. (2008). AMELIA: making streets more accessible for people with mobility difficulties. *Urban design international*, s. 81-89.
- Mackett, R., Titheridge, H., & Achuthan, K. (201). *Improving Access in St Albans –Report on a Consultation Exercise*. London: University College London.
- Madsen, D. N. (28.. Januar 2014). Kørestols bruger i Odense. (R. K. Christensen, Interviewer)
- Manley, S. (juni 1996). Walls of exclusion: The role of local authorities in creating barrier-free streets. *Landsscape and urban planning*, s. 137-152.
- Maxwell, J. (2009). Designing a Qualitative study. I L. Bickman, & D. Rog, *The SAGE Handbook of Applied social Reserch Methods* (s. 214-250). SAGE publications Inc.
- Meister, B. (juni. Maj 2011). Vi kan lære af udlandet, når det gælder behandling af kørestolsbrugere. *Kristeligt dagblad*.
- Meister, B. (3.. Maj 2011). Vi kan lære af udlandet, når det gælder behandlingen af kørestolsbrugere. *Kristeligt Dagblad*.
- Meyers, A., Anderson, J., Miller, D., & Shipp, K. H. (2002). Barriers, facilitators, and access for wheelchair users: substantive and methodologic lessons from a pilot study of environmental effects. *Social science and medicin*, s. 1435-1446.
- Midt trafik. (7.. juli 2012). *Barnevogn, klapvogn, kørestol og rollator*. Hentet fra Midttrafik: <https://www.midttrafik.dk/kundeservice/rejsebestemmelser/barnevogn-klapvogn-koerestol-rollator.aspx>
- Midthaug. (2013). *Universell utformning*. Hentet 8.. December 2013 fra Brødrene Midthaug AS: <http://www.midthaug.no/default.aspx?pageld=83>
- Midttrafik. (2013). *Hvad er handicapkørsel*. Hentet fra Midttrafik: <http://www.midttrafik.dk/flextrafik/handicapkoersel.aspx>
- Midttrafik. (2013). *Tilgængelighed*. Hentet fra Midttrafik letbanen: <http://www.midttrafik.dk/letbanen/spoergsmaal-og-svar/vidste-du/tilgaengelighed.aspx>
- Miljø- og Energiministeriet. (2000). *Transportvaner og kollektiv trafikforsyning*. Roskilde: Miljø og Energiministeriet.



- Miljøstyrelsen. (Maj 2014). *Geodatastyrelsen*. Hentet fra Geodatastyrelsen: <http://www.gst.dk/>
- Miljøverndepartementet. (1. juli 2009). *Lov om planlægning og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven)*. Hentet 11. November 2013 fra Lovdata: http://www.lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71/KAPITTEL_1-1#KAPITTEL_1-1
- Mind-lab. (august 2012). *Workshopfacilitering*. Hentet 7.. Oktober 2013 fra Innovationsguiden: <http://innovationsguiden.dk/ideer/ideskabelse/workshopfacilitering>
- Movia. (2013). *Bussen holder*. Valby: Movia.
- Movia. (2013). *Flextrafik*. Valby: Movia.
- Movia. (2013). *Kørsel til besøg eller kulturelle aktiviteter*. Hentet fra Movia: <http://www.moviatrafik.dk/dinrejse/Flextrafik/handicapkørsel/Pages/omhandicapkørsel.aspx>
- Movia. (2013). *Movias almindelige rejseregler gældende fra 31. maj 2013*. Movia.
- Muskelsvindfonden. (29.. August 2013). *Markant fald i antallet af handicapbiler*. Hentet 4.. Oktober 2013 fra Muskelsvindfonden plads til forskelle: <http://muskelsvindfonden.dk/handicappolitisk-indlaeg/markant-fald-antallet-af-handicapbiler/>
- Naess, P. (June 2003). Urban Structures and Travel Behaviour. Experience from Empirical Research in Norway and Denmark. *EJTIR*, s. 155-178.
- National Council of Disability. (2005). *The Current State of Transportation for People with Disabilities in the United States*. Washington: National Council of Disability.
- Nicolé, S., & Seeland, K. (2006). Public green space and disabled users. *Urban forestry and urban greening*, s. 29-34.
- Nielsen, P. K. (4.. Februar 2014). Tilgængelighedsrevisor. (R. K. Christensen, Interviewer)
- Nitivattananon, V., & Prasertsupakij, D. (5. Februar 2012). Evaluating accessibility to Bangkok Metro Systems using multi-dimensional criteria across user groups. *IATSS research*, s. 56-65.
- Norden. (2014). *Socialpolitik og velfærd*. Hentet fra Socialpolitik og velfærd: <http://www.norden.org/no/fakta-om-norden/sosialpolitikk-og-velferd>
- Norges Handicapforbund. (2001). *Tilgjengelighet til offentlig transport*. Oslo: Norges handicapforbund.
- Norges Handikapforbund. (20.. April 2012). *Hederspris til universelt utformet tog*. Hentet fra Norges Handikapforbund - likeverd og likestilling: <http://www.nhf.no/index.asp?id=76320>
- Norwegian ministry of transport and communication. (2009). *National Transport Plan 2010-2019*. Oslo: Norwegian Ministry of Transport and Communication.
- NT. (2013). *Ofte stillede spørgsmål - og svar*. Hentet fra Nordjyllands trafikselskab: <http://www.nordjyllandstrafikselskab.dk/default.aspx?m=2&i=177>
- Nørgaard, N. (15.. December 2013). Svage føler sig svigtet. *Nordjyske*.



- Odense Kommune. (29.. September 2009). *At lege er at leve*. Hentet fra Odense Kommune: <http://www.odense.dk/topmenu/kommunen/politik/politikker%20og%20visioner/~medi a/BMF/Diverse/At%20lege%20er%20at%20leve%20-%20Visionstekst.ashx>
- Odense Kommune. (2009). *Trafik- og mobilitetsplan*. Odense: Odense Kommune .
- Odense Kommune. (2010). *Odense Letbane*. Odense: Odense Kommune.
- Odense Kommune. (2012). *Tilgængelighedsplan for Odense Kommune* . Odense: Odense Kommune.
- Odense Kommune. (2013). *En bæredygtig by*. Hentet fra Trafik i Odense: <http://www.odense.dk/subsites/trafikiodense/topmenu/trafik%20i%20 odense/en%20ba eredygtig%20by>
- Odense Kommune. (2013). *En tilgængelig by*. Hentet fra Trafik i Odense: <http://www.odense.dk/subsites/trafikiodense/topmenu/trafik%20i%20 odense/en%20tilg aengelig%20by>
- Odense Kommune. (2013). *Fra gade til by*. Odense Kommune og Real Dania.
- Odense Kommune. (28.. Oktober 2013). *Tal og fakta*. Hentet fra Odense Kommune : <http://www.odense.dk/topmenu/kommunen/velkommen/tal%20og%20fakta>
- Odense Kommune. (2013). *TILGÆNGELIGHEDSPLAN Del 2 - designmanual*. Odense: Odense kommune.
- Odense Kommune. (februar 2014). *Kan man tage barnevogne, cykler og kørestole med?* Hentet fra Odense Letbane: <http://www.odense.dk/subsites2/letbanen/topmenu/om%20letbanen/fakta%20om%20l etbanen/kan%20man%20tage%20barnevogne%20cykler%20koerestole%20med>
- Odense Kommune. (2014). *Odense - fra stor dansk by til dansk storby*. Odense: Odense Kommune.
- Official side of Sweden. (13.. November 2013). *Swedens disability policy*. Hentet fra Sweden: <http://sweden.se/society/swedens-disability-policy/>
- Olesen, M. (15. December 2012). *Skinnefaktor eller systemfokus*. *Trafik & Veje*, s. 4-7.
- Oliver, M. (1990). *The Politics of Disablement* . Hampshire: Palgrave Macmillan.
- Oliver, M. (2002). *EMANCIPATORY RESEARCH: A VEHICLE FOR SOCIAL TRANSFORMATION OR POLICY DEVELOPMENT*. Dublin: University of Greenwich.
- Oxley, P., & Alexander, J. (1994). *Disability and Mobility in London. A follow-up to the London area travel survey Technical Report*. London: The UK's Transport Research Laboratory.
- Pacione, M. (2009). *Urban Geography*. London: Routledge.
- Paez, A., Mercado, R., Farber, S., Morency, C., & Roorda, M. (2010). Accessibility to health care facilities in Montreal Island: an application of relative accessibility indicators from the perspective of senior and non-senior residents. *International Journey of health geographics*.



- Páez, A., Scott, D., & Morency, C. (2012). Measuring accessibility: positive and normative implementations of various accessibility indicators. *Journal of Transport Geography*, s. 141-153.
- Palfinger GmbH . (2013). *MBB Palfinger - Wheelchair Access Ramps and Lifts*. Hentet fra Railway technology: <http://www.railway-technology.com/contractors/passenger/mbb-palfinger/>
- Paquette, J., Bellavance, F., Cordeau, J., & Laporte, G. (15. Oktober 2011). Measuring quality of service in dial-a-ride operations: the case of a Canadian city. *Transportation*, s. 539-564.
- Petersen, A. (11. April 2011). Research with individuals labeled "other": reflections on the research process. *Disability & Society*, s. 293-305.
- Petersen, J. (12.. Februar 2014). Rådgiver i handicapforbund. (R. K. Christensen, Interviewer)
- Politiken. (2012). Betalingsringen løser ikke opgaven . *Politiken*.
- Politiken. (24.. December 2012). Årets flop er kåret: Betalingsringen sejrer stort. Hentet 10.. December 2013 fra Politiken: <http://politiken.dk/debat/ECE1852000/aarets-flop-er-kaaret-betalingsringen-sejrer-stort/>
- Preston, J., & Rajé, F. (2007). Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. *Journal of transport geography*, s. 151-160.
- Priestley, M., Waddington, L., & Bassozi, C. (13. July 2010). New priorities for disability research in Europe: Towards a user-led agenda. *European Journal of Disability Research*, s. 239-255.
- Priestley, M., Waddington, L., & Bassozi, C. (15.. September 2010). Towards an agenda for disability research in Europe: Learning from disabled people's organisations. *Disability & Society*, s. 731-746.
- Projekt Mobidat. (2014). *Mobidat*. Hentet fra Mobidat - barrierfrei Leben in deiner Stadt: <http://www.mobidat.net/footer/kontaktmenu/kontakt/#pid397>
- PT Acces. (2008). *State of the Accesibility of public transport for people with disabilities in United Kingdom*. Graz: Austrian Mobility Research.
- Paarup, P. (13.. Februar 2014). Letbane. (R. K. Christensen, Interviewer)
- Qass, L. (22.. September 2013). Trængselskommissionen forudser store trængsler. *Berlinske tidende*.
- Ramian, K. (2012). *Casestudiet i praksis*. København: Hans Reitzel Forlag.
- Ramlow, L. (2012). Trappetest. *Sjællandske medier*.
- Ramsøy, T. (25.. Februar 2010). *Kreative menneskers hjerner er anderledes*. Hentet fra Videnskab.dk: <http://videnskab.dk/blog/kreative-menneskers-hjerner-er-anderledes>
- Rasmussen, L. (7.. januar 2014). V og K vil igen slå slag for biler under Thomas B. Thriges Gade. Hentet fra DR: <http://www.dr.dk/Nyheder/Regionale/Fyn/2014/01/07/074155.htm>
- Realdania. (2013). *Thomas B. Thriges Gade*. Hentet fra Realdania: <http://www.realdania.dk/filantropiske-programmer/samlet-projektliste/thomas-b-thriges-gade>



- Realdania og Odense Kommune. (2013). *Fra gade til by*. Odense: Odense Kommune.
- Regeringen. (2009). *En grøn transportpolitik*. Regeringen.
- Regeringen. (2013). *Handicappolitisk handlingsplan 2013*. Regeringen.
- Regeringskansliet. (2008). *Discrimination Act*. Stockholm: Swedish Government.
- Regeringskansliet. (2009). *Overall objective of the Swedish transport policy*. Stockholm: Regeringskansliet.
- Regjeringen. (2013). *Nasjonal Transportplan 2014-2023 - et løft for miljøvennlig transport*. Oslo: Regjeringen.
- Regjeringen. (2013). *Universell utforming - frå kommuneplan til gjennomføring: utfordringar, moglegheiter og nokre suksesskriterier*. Hedmark: Hedmark Fylkeskommune.
- Reinsberger, A. (14.. September 2011). *Innlegg og presentasjoner i Øyer og Lillehammer*. Hentet fra Barne-ungdoms og familiedirektoratet: <http://www.bufetat.no/bufdir/deltasenteret/universell-utforming-transport/konferanse-om-uu-i-transportsektoren/Innlegg-og-presentasjoner-i-Oyer-og-pa-Lillehammer/>
- Retsinformation. (21.. Februar 2009). *Bekendtgørelse af lov om trafikselskaber*. Hentet fra Retsinfo: <https://www.retsinformation.dk/Forms/r0710.aspx?id=131257>
- Retsinformation. (6.. juni 2007). *Bekendtgørelse om særlige krav til busser*. Hentet fra Retsinformation: <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=113748>
- Retsinformation. (21.. December 2007). *Bekendtgørelse om særlige krav til busser*. Hentet fra Retsinformation: <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=113748>
- Retsinformation. (3.. Marts 2008). *Bekendtgørelse om brandværnsforanstaltninger i hoteller m.v., plejehjem, forsamlingslokaler, undervisningslokaler, daginstitutioner og butikke*. Hentet fra Retsinformation: <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=114229>
- Retsinformation. (16.. Februar 2010). *Bekendtgørelse af byggeloven*. Hentet fra Retsinformation: <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=133389>
- Retsinformation. (9.. April 2013). *Bekendtgørelse af lov om planlægning*. Hentet fra Retsinformation: <https://www.retsinformation.dk/Forms/r0710.aspx?id=144425#Kap4>
- Ritter, H., & Webber, M. (1973). Dilemmas in a General Theory of Planning. *Policy Science*, s. 155-169.
- Roberts, W. (20.. Februar 2014). London Buses. (R. K. Christensen, Interviewer)
- Rogaland Fylkeskommune. (2007). *Fylkesdelplan for Universell Utforming*. Rogaland: Rogaland Fylkeskommune.
- RollingDiaries (Instruktør). (2012). *Too many London Buses avoid wheelchair riders - part 1* [Film].
- Ruter A/S. (2010). *Universell Utforming - tilgjengelighetsstrategi*. Oslo: Ruter A/S.
- Ryhl, C. (2009). *Tilgjengelighet - utfordringer, begreber og strategier*. Hørsholm: Statens Byggeforskningsinstitut.



- Rønnevig, T. (2002). *Whitout Dreams a New Reality Cannot Be Created*. I J. Christophersen, *Universal Design - 17 ways of thinking and theaching* (s. 25-25). Oslo: The norwegian state housing bank.
- Saito, Y. (2006). Awareness of universal design among facility managers in Japan and the United States. *Automation in construction*, s. 462-478.
- Samferdselsdepartementet. (2013). *Nasjonal transportplan 2014–2023*. Hentet 8.. December 2013 fra Regjeringen: <http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/regpubl/stmeld/2012-2013/meld-st-26-20122013/13.html?id=722304>
- Sayer, A. (2000). *Realism and Social Science*. London: SAGE.
- SBI. (23.. juni 2011). *Funktionskrav*. Hentet fra Statensbyggeforskningsinstitut: <http://www.sbi.dk/br08/vejledning/funktionskrav>
- SBi. (20.. Juni 2012). *Artikel i Forsk21: Forskning og rådgivning i tilgængelighed nyt på SBi*. Hentet 7.. December 2013 fra Statens Byggeforskningsinstitut: <http://www.sbi.dk/tilgaengelighed/artikel-i-forsk21-forskning-og-radgivning-i-tilgengelighed-nyt-pa-sbi>
- SBI. (2013). *REGULERING AF TILGÆNGELIGHED I UDLANDET*. København: Sbi .
- Schmitt, A. (26.. Juli 2012). *Study: Access to Light Rail Can Reduce Obesity Risk — If You Use It*. Hentet fra Streetsblog USA: <http://usa.streetsblog.org/2012/07/26/study-access-to-light-rail-can-reduce-obesity-risk-if-you-use-it/>
- Schmöcker, J., Quddus, M., Noland, R., & Bell, M. (2008). Mode choice of older and disabled people: a case study of shopping trips in London. *Journal of transport geography*, s. 257-267.
- Schroeder, T. (2010). *Metaanalyser*. Patienthåndbogen.
- Scleroseforeningen. (12.. januar 2012). *CHAUFFØR NÆGTEDE AT KØRE SCLEROSERAMT MED HANDICAPBUS*. Hentet fra Sclerose foreningen: <https://scleroseforeningen.dk/nyhed/chauff%C3%B8r-n%C3%A6gtede-k%C3%B8re-scleroseramt-med-handicapbus>
- Scottish Executive Social Research. (2006). *Improved Public Transport for Disabled People*. Edinburgh: Department of Scottish Minister.
- Smiler, S. (2013). *Citytransport info*. Hentet fra City transport info: <http://citytransport.info/Access.htm>
- Social, børne og integrations ministeriet. (2012). *Handicappolitiske principper*. Hentet 2.. Oktober 2013 fra Sociale områder: <http://www.sm.dk/Temaer/sociale-omraader/Handicap/handicappolitik/Sider/Start.aspx>
- Social, børne og integrationsministeriet. (2012). *Voksne med handicap*. Hentet 2.. Oktober 2013 fra Sociale områder: <http://www.sm.dk/noegletal/sociale-omraader/handicap/voksne/Sider/Start.aspx>
- Socialdepartementet. (2000). *Från patient till medborgare – en nationell handlingsplan för handikappolitiken*. Stockholm: Socialdepartementet.



- Socialstyrelsen . (2013). *Bevægelseshandicap i tal*. Hentet fra Viden til gavn: <http://www.socialstyrelsen.dk/handicap/bevaegelseshandicap/om-bevaegelseshandicap/bevaegelseshandicap-i-tal>
- Socialstyrelsen. (September 2013). *Ny kampagne: Nedbryd fordomme om handicap*. Hentet fra Socialstyrelsen: http://socialstyrelsen.dk/handicap/aktuelt_sik/ny-kampagne-nedbryd-fordomme-om-handicap
- Soorenian, A. (18.. Februar 2013). Housing and Transport: Acces issues for disabled international students in British universities. *Disability & Society*.
- Soorenian, A. (18. Febuar 2013). Housing and Transport: Issues for disabled students in British universities. *Disability & Society*, s. 1-15.
- Stanley, J., & Lucas, K. (2008). Social exclusion: What can public transport offer? *Research in Transportation Economics*, s. 36-40.
- Statens byggeforskningsinstitut. (24.. September 2012). *Handicapkonvention giver store udfordringer*. Hentet 19.. November 2013 fra Statens byggeforskningsinstitut: <http://www.sbi.dk/tilgaengelighed/bygningsindretning/tilgaengelighed-udfordringer/handicapkonventionen-giver-store-udfordringer>
- Statskontoret. (2000). *Hela resan är målet- En utvärdering av handikappolitiken inom transportområdet*. Stockholm: Statskontoret.
- Stockholms stad. (2008). *Stockholm - en stad för alla* . Stockholm: Stockholm Stad.
- Straatemeier, T., Bertolini, L., Brömmelstroet, M., & Hoetjes, P. (17. May 2010). An experimental approach to research in planning. *Environment and Planning*, s. 578-591.
- Sveriges riksdag. (6.. Maj 2008). *Diskrimineringslag (2008:567)*. Hentet fra Sveriges riksdag: http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Diskrimineringslag-2008567_sfs-2008-567/?bet=2008:567
- Sydtrafik. (2010). *Sydtrafik Handicapkørsel*. Hentet fra Sydtrafik - altid i bevægelse: <http://www.sydtrafik.dk/Default.aspx?ID=153>
- Sørensen, S. R. (9.. Januar 2014). Tilgængelighed for handicappede. (R. K. Christensen, Interviewer)
- Taylor, Z., & Jozefowicz, I. (2012). Intra-urban daily mobility of disabled people for recreational and leisure purposes. *Journal of Transport Geography*.
- Teknik & Miljø. (2013). *Nye veje til Viborgs kulturarv*. Hentet fra Viborg Kommune: <http://dom.viborg.dk/db/diverse.nsf/Alle/6A092403732C3547C125786B0028B8EF>
- Teknologirådet. (2012). *Dansk transport uden kul og olie - hvordan?* København K: Teknologirådet.
- The Atlantic cities. (10. Februar 2014). *3 Depressing GIFs That Illustrate Who's Failed by Public Transit*. Hentet fra The Atlantic cities: <http://www.theatlanticcities.com/commute/2014/02/3-depressing-gifs-illustrate-who-failed-transit/8350/>



- The Center for Universal Design. (2005). *About UD: Universal design history*. Hentet fra The center for universal design - environments and product for all people: http://www.ncsu.edu/ncsu/design/cud/about_ud/udhistory.htm
- The Disabled Persons Transport Advisory Committee. (2001). *Attitudes of Disabled People to Public Transport*. London: Great Minster House.
- The Guardian. (13.. februar 2014). *10-level steel wheelchair ramp dumbfounds Dunbartonshire*. Hentet fra The Guardian: http://www.theguardian.com/uk-news/2014/feb/13/ten-level-wheelchair-ramps-shocks-clydebank-family?CMP=fb_gu
- The National Archives. (1995). *Disability Discrimination Act 1995*. Hentet fra legislation uk: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/50/section/19>
- The Aalborg Charter. (27.. Maj 1994). *Charter of European Cities and Towns Towards Sustainability*. Hentet 20.. September 2013 fra http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/aalborg_charter.pdf
- Titheridge, H., Achuthan, K., & Mackett, R. (2009). Assessing the extent of transport social exclusion among the elderly. *Journal of Transport and Land Use* 2, s. 31-48.
- Trafikverket . (2010). *Användbar kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning*. Borlänge: Trafikverket.
- Transport for London (a). (2012). *Your accessible transport network*. London: Transport of London.
- Transport for London (a). (2012). *Your accessible transport network*. London: Transport of London.
- Transport for London (b). (2012). *Understand the travel needs of London's diverse communities*. London: Mayor of London.
- Transport for London. (2011). *Assisted transport service in Greater London*. London: Mayor of London.
- Transport for London. (2012). *Understanding the travel needs of London's diverse communities*. London: Transport of London.
- Transport for London. (2013). *Assistance for disabled customers travelling on* . London: Transport for London.
- Transport for London. (maj 2014). *Journey Planner*. Hentet fra Transport for London: http://journeyplanner.tfl.gov.uk/user/XSLT_TRIP_REQUEST2?language=en
- Transport of London. (2011). *Assisted transport service in Greater London*. London: Mayor of London.
- Transport of London. (2012). *Understanding the travel needs of London's diverse communities*. London: Transport of London .
- Transportministeriet. (2010). *Transportministeriet tilgængelighedspolitik*. København K: Transportministeriet.
- Transportministeriet. (2011). *En grøn transportpolitik*. København K: Transportministeriet.



- UK government. (3.. oktober 2012). *Making transport more accessible to all*. Hentet fra Gov.uk: <https://www.gov.uk/government/policies/making-transport-more-accessible-to-all/supporting-pages/accessible-transport-for-all>
- United Nations. (1948). *The Universal Declaration of Human Rights*. United Nations.
- United Nations. (2010). *A Review of International Best practice in Accessible Public Transportation for Persons with Disabilities*. Kuala Lumpur: United Nations Developments Program .
- United states acces board. (2013). *Transportation*. Hentet fra United states acces board - advancing full acces and inclusion for all: <http://www.access-board.gov/guidelines-and-standards/transportation>
- University of Leeds. (2010). *Indicators of disability equality in Europe*. Leeds: Academic Network of European Disability experts.
- Varma, I., Hätönen, J., & Avo, P. (2010). *FUTURE PUBLIC TRANSPORT FOR ALL - Usability and accessibility in station areas*. Espoo: Sotera.
- Vegdirektoratet. (2011). *Universell utformning av veger og gater*. Oslo: Staten vegvesen.
- Vejdirektoratet. (2013). *Færdselsarealer for alle - håndbog i tilgængelighed*. København K: Transportkministeriet.
- Viborg Kommune. (2011). *League of Historical and Accessible Cities: Viborg*. Viborg: Viborg Kommune.
- Viborg Kommune. (2012). *Tilgængelighed i historiske bykerner - nye veje til Viborgs kulturarv*. Hentet 5.. December 2013 fra Viborg Kommune: <http://dom.viborg.dk/db/diverse.nsf/Alle/6A092403732C3547C125786B0028B8EF?OpenDocument>
- Victoria Transport Policy institute. (4. April 2003). *Social inclusion as a transport planning issue in Canada*. Fia foundation G7.
- Victoria Transport Policy Institute. (2010). *Measuring Transport*. Victoria Transport Policy Institut.
- VisitLondon. (2013). *London taxis*. Hentet fra London - my London: <http://www.visitlondon.com/traveller-information/getting-aroundlondon/taxis>
- Vägverket. (2004). *Handbok för statsbidrag til vissa kollektivtrafik anläggningar m.m*. Stockholm: Trafikverket.
- Vägverket. (2010). *Busshållplatser - exempel, råd och detaljer*. Stockholm: Vägverket.
- Ward, L. (2003). *Funding for Change: Translating emancipatory disability research from theory to practice*. *The disability Press*, 32-49.
- WC on Environment and Development. (1987). *Our Common Future*. United Nations.
- Wheelchair rampguide. (2013). *How to build a wheelchair ramp*. Hentet fra Wheelchair ramp guide: <http://www.wheelchairrampguide.org/>
- Wheelmap.org. (April. 8. 2014). *Wheely on Tour – Über Perspektiven und Barrieren*. Hentet fra Wheelmap: <http://wheelmap.org/wheely/>



- WHO. (2006). *World Development Report Equity and Development*. WHO.
- WHO. (2011). *World report on disability*. Malta: WHO.
- Wiberg, K. (19.. November 2013). The 'world's most accessible building.
- Waara, N. (2001). *The need of information in public transport*. Lund: Lund universitet.
- Yin, R. (2009). *Case study research*. Sage publications.
- Zubrow, E., & Rioux, M. (2006). *Disability, Marginalization, Empowerment and GIS*. Hentet fra NCGIA: <http://www.ncgia.ucsb.edu/varenius/ppgis/papers/zubrow.pdf>
- Øvstedal, L., Øderud, T., Barham, P., & Jones, S. (2008). *Indicators describing the accessibility of urban public transport*. SINTEF.



BILAG

12 BILAG I

Mål 1: I Rogaland skal transportmateriell som nyttes i offentlige ruter tilfredsstillende krav til universell standard innen 2010.

Strategi	Tiltak	Ansvar/frist
Fremme universell utforming gjennom kjøp- og konsesjonsprosesser.	Sette vilkår med krav om universell utforming ved tildeling av konsesjoner.	Staten, fylkeskommunen.
	Stille krav om universell utforming av materiell ved kjøp av transporttjenester.	
Ta eldre materiell ut av drift eller oppruste det betydelig.	Sørge for at busser og båter tilfredsstiller nye standardkrav som sikrer god tilrettelegging, deriblant laventré, heis/rampe der det er nivåsprang, festeanordning for rullestol og barnevogn, lett tilgang til personlig assistanse, kontrastmerking, visuell informasjon og sanntidsinformasjon med lyttemulighet.	Statens vegvesen, fylkeskommunen.
	Erstatte alt togmateriell i Rogaland som ikke har laventré-adkomst.	NSB.
Evaluere nyere materiell.	Utarbeide tempoplan for oppgradering av materiellet. Evaluere ferjer og hurtigbåter etter 2 års bruk.	Staten, fylkeskommunen (innen 2008). Statens vegvesen,
Øke kompetansen om universell utforming hos planleggere, innkjøpere, operatørselskap m.m.	Gjennomføre opplæring av planleggere, innkjøpere og andre som tilrettelegger transportløsninger i fylket.	Staten, fylkeskommunen.
	Utarbeide standardløsninger mht. universell utforming der dette ikke finnes, f.eks. informasjon, merking og muligheter for assistanse.	Staten, brukerorganisasjoner.
Sikre økonomiske rammer til gjennomføring.	Etablere ordning med tilskudd til særlige tilretteleggingstiltak /videreføring.	Staten, fylkeskommunen.



Mål 2: Alle offentlige transporttjenester skal utføres på en måte som ivaretar universell utforming.

Strategi	Tiltak	Ansvar/frist
Øke kompetansen hos personell som utfører offentlige transporttjenester.	Gjennomføre kurs for utøvende personell med vekt på utførelsen av transporttjenestene i forhold til ulike brukergrupper.	Staten, fylkeskommunen (kontinuerlig).
Bedre tilgangen til informasjon før og under reisen.	Innføre sanntidsinformasjon på transportmidler og transportknutepunkt.	Staten, fylkeskommunen.
	Gjøre tilgjengelig informasjon om materiell-standard, f.eks. bussavganger med tilrettelagt materiell.	Fylkeskommunen (innen 2008).



Eksempel på ledelinje fra et gatemiljø i Kina. Men med innlagte snublefeller!



Mål 3: Prinsippene for universell utforming skal ligge til grunn ved planlegging og bygging av ny infrastruktur.

Strategi	Tiltak	Ansvar/frist
Øke kompetansen blant planleggere og saksbehandlere.	Gjennomføre kurs om universell utforming for planleggere og saksbehandlere.	Staten, fylkeskommunen, kommunene (kontinuerlig).
Benytte standardiserte løsninger for å sikre gjenkjennelighet.	Utarbeide standardkrav til universell utforming for infrastruktur og omkringliggende områder der dette ikke foreligger (f.eks. informasjon, parkeringsløsninger)	Staten, brukerorganisasjoner (kontinuerlig).
Prinsippene om universell utforming legges til grunn ved utforming og vedlikehold av gatenett.	Utforme gangbaner med trygg og enkel atkomst, gode kryssingsmuligheter, sklisikker jevn belegning, belysning og hvilemuligheter.	Statens vegvesen, fylkeskommunen, kommunene.
Prinsippene om universell utforming legges til grunn ved utforming og vedlikehold av holdeplasser/ terminaler.	Gi transportknutepunkt en trygg og logisk utforming, med bl.a. ledelinjer, belysning, gode standardiserte løsninger for informasjon, billettering og merking, slak stigning, forenkling av ombord- og ilandstigning, hvilemuligheter og tilgang til toalett uten reduserte åpningstider.	Avinor, Statens vegvesen, Jernbaneverket, fylkeskommunen, kommunene, havnedistriktene.
Tilrettelegge parkering	Utarbeide standard for parkering som sikrer god tilrettelegging for de som trenger det, uavhengig av eierforhold. Minst 5 % av P-plassene må ha romslig utforming, god lokalisering og merking, og enkel automatbetjening.	Staten, kommunene.
Fremme universell utforming i innkjøpsprosesser.	Stille krav om universell utforming ved kjøp av ulike tjenester (planlegging, bygging og drift)	Staten, fylkeskommunen, kommunene.
Ta ny teknikk og nye hjelpemidler i bruk.	Prøve ut nye tekniske løsninger (herunder IKT) for å bedre tilgjengeligheten for grupper med særlige behov.	Staten, fylkeskommunen.



Mål 4: I Rogaland skal infrastrukturen tilfredsstille prinsippene for universell utforming innen 2019

Strategi	Tiltak	Ansvar/frist
Få fram bedre informasjon om status og utfordringer mht. eksisterende infrastruktur.	Gjennomføre kartlegging av infrastruktur, med hovedvekt på terminaler, holdplasser med omkringliggende områder og gatenett i sentrumsområder.	Staten, fylkeskommunen, kommunene (innen 2009).
	Utarbeide handlingsplan som tydeliggjør tempo i oppgradering av infrastrukturen.	Staten, fylkeskommunen, kommunene (innen 2010).
Gjennomføre gode eksempler på opprusting av infrastruktur.	Foreta opprusting av minst ett knutepunkt for kollektivtrafikken i hver region, én hovedstrekning for kollektivtrafikken i hver kommune, og én gangstrekning i hvert sentrumsområde.	Staten, fylkeskommunen, kommunene (innen 2009).
Gjennomføre oppgradering av eksisterende infrastruktur og vedlikehold.	Foreta nødvendig strekningsvis oppgradering for å tilfredsstille krav til universell utforming.	Staten, fylkeskommunen, kommunene.
	Sørge for tilfredsstillende vedlikehold.	
Sikre økonomiske ressurser til oppgradering av infrastrukturen.	Etablere egen budsjettpost med ressurser til rehabilitering av eksisterende infrastruktur.	Staten, fylkeskommunen, kommunene.





13 BILAG II

	Innendørs – korridorer, heiser osv	Utendørs – sentrums-områder	Turveger – gangveger utenom sentrumsområder
Trafikant:			
Bredde - passasjer/dører [m]	Min 0,9 helst 1,0	1,20	1,20
Bredde - strekninger [m]	1,80	2,00	2,00
Lengde [m]	1,80	1,80	1,80
Fri høyde [m]	2,25	2,25	2,25
Stigning:			
Lengde < 3 m	1:12 – 8 %	1:12 – 8 %	1:12 – 8 %
Lengde 3 m - 35 m	1:20 – 5 %	1:20 – 5 %	1:12 – 8 %
Lengde 35 - 100 m	1:20 – 5 %	1:20 – 5 %	1:15 – 7 %
Lengde over 100 m	1:20 – 5 %	1:20 – 5 %	1:20 – 5 %
Tverrfall	Horisontalt	Maksimalt 2 %	Maksimalt 2 %
Repos 150x150 cm	For hver 60 cm stigning	For hver 60 cm stigning	Hvis mulig – kan være ved siden av vegen
Nivåsprang	0 – ingen nivåsprang	2 cm +/- 3 mm	2 cm +/- 3 mm