MASTER THESIS

ACCESSIBILITY *BEYOND* DESIGN:

EXPLORING THE RELATIONSHIP BETWEEN URBAN PLANNING AND THE LIVED EXPERIENCE OF BLIND AND VISUALLY IMPAIRED PEOPLE

MAGNUS LEEGAARD
JUUL BORGEN

> “I only have two kind of information (...) What’s at the end of my cane and what’s coming into my ears”
> (Hejlesen, 2026)

Made using AI, inspired by real picture.

Abstract

This thesis examines the relationship between the lived experiences of the blind and visually impaired, and the urban planning practices are examined through this thesis, focusing on how accessibility is understood and implemented in urban environments. Despite the growing attention given to inclusive design, accessibility for blind and visually impaired people remains inconsistently integrated into planning practice and is often treated as a technical or optional consideration rather than a fundamental requirement.

The study is based on qualitative methods in the form of a walk-along interview, unstructured, and semi-structured interviews with blind and visually impaired individuals as well as professional planners, complemented by document study and a literature review. The analysis is guided by theoretical perspectives from inclusive urban design, motility, collaborative planning, and normative planning.

The findings of this thesis reveal a significant mismatch between planning practice and lived experience. For blind and visually impaired people, accessibility is found to be fragile and an essential part of everyday life shaped by predictability, maintenance, and sensory, cognitive, and emotional factors. In contrast, planning practice tends to prioritize physical design solutions and is constrained by a lack of regulatory frameworks, competing political agendas, and limited user involvement.

This thesis argues that accessibility must be reframed as a continuous and integrated part of planning rather than a technical design outcome. It concludes that without stronger institutional anchoring and meaningful inclusion of lived experiences, urban environments risk maintaining barriers that hinder independent mobility and social participation for blind and visually impaired people.

Preface

The topic of this thesis originates from observations made during a vacation trip to London where the lack of accessibility solutions for blind and visually impaired people stood out as a clear urban planning problem. This became particularly apparent as I tried to put myself in the position of someone who is blind or visually impaired, and to imagine how the city would be experienced from that perspective while walking the streets of Aalborg in Denmark. This led to some initial research, where it became evident that there was a lack of clear legal anchoring and consistent inclusion of accessibility for the blind and visually impaired and it felt like a relevant topic as it dealt with inclusive planning and the importance of planning for minorities through urban planning. These reflections ultimately led to the development of this master's thesis.

I would like to give thanks to Christian Bundgaard, Hanne Grethe Sørensen, Ejlif Hejlesen, Dorthe Løvendahl Ringvie, Peter Sønderlund, and Charlotte Weng Wilson for participating in the various interviews, which helped shape this master's thesis. Special thanks to my supervisor, Rasmus Nedergård Steffansen, for providing constructive, sound feedback, keeping my spirits high throughout the writing process, and supporting me through the completion of my master's degree. Lastly, I would like to thank my loving wife. Sarah, for giving me support and encouragement throughout this entire thesis and my entire education. I could never have done this without her.

Urban Planning and Management, UPM4

Department of Sustainability and Planning

Rendsburggade 14, 9000 Aalborg

http://www.tnb.aau.dk

Titel: Accessibility Beyond Design: Exploring the Relationship Between Urban Planning and the Lived Experience of Blind and Visually Impaired People

Project: Master's Thesis

Period: February 2nd, 2026 – June 4th, 2026

Name: Magnus Leegaard Juul Borgen

Study number: 20212190

Supervisor: Rasmus Nedergård Steffansen

Pages: 148

Appendices: 8

Contents

..... I

Abstract I

Preface II

Introduction 1

1. Problem analysis 2

1.1 Disabilities 2

1.2 Urban struggles of the blind and visually impaired 4

2. Research question 6

3. Literature review 7

4. Methodology 11

4.1 Theories of science 11

4.2 Research design 12

4.3 Case in the form of a phenomenon 14

4.4 Use of AI (Artificial intelligence) 15

4.5 Document study 16

4.6 Interviews 16

4.6.1 Unstructured interview 17

4.6.2 Semi-structured interview 18

4.6.3 Walk-along interview 18

5. Theory 20

5.1 Terminology 20

5.2 Inclusive urban design 21

5.3 Motility 22

5.4 Collaborative planning 23

5.5 Normative planning 24

5.6 Synthesis 25

6. Analysis 26

6.1 Accessibility from the perspective of the blind and visually impaired 26

6.1.1 Everyday mobility and navigation 27

6.1.2 Barriers and enabling elements in urban space 28

6.1.3 Sensory, cognitive and emotional dimensions 30

6.1.4 Patterns across the interviews and observations 33

6.1.5 Interim conclusion 34

6.2 Accessibility from the perspective of professional planners 35

6.2.1 How planners define accessibility 35

6.2.2 Tools, standards and regulations used 37
6.2.3 Organisational constraints and priorities 39
6.2.4 User involvement 40
6.2.5 Interim conclusion 41
7. Discussion 43
7.1 Reframing accessibility 43
7.2 The mismatch between lived experience and planning practice 44
7.3 Implications for planning theory and practice 46
8. Conclusion 48
Appendix 56
Appendix 1: Interview Guide, Dorthe Løvendahl Ringvie 56
Appendix 2: Interview transcript, Dorthe Løvendahl Ringvie 57
Appendix 3: Walk-along interview guide 75
Appendix 4: Walk-along interview transcript 76
Appendix 5: Interview guide, Peter Sønderlund 111
Appendix 6: Interview transcript, Peter Sønderlund 112
Appendix 7: Interview guide, Charlotte Weng Wilson 131
Appendix 8: Interview transcript, Charlotte Weng Wilson 132

Introduction

Urban planning plays a central role in shaping how people access and navigate the urban environment. Within this field, accessibility is a key concern, as it determines who is able to move independently and participate in everyday life in an urban environment. For blind and visually impaired people, accessibility involves specific spatial and sensory considerations that are often overlooked in planning practice. Despite increasing attention given to inclusive design, accessibility for blind and visually impaired people is not consistently treated as a necessity within urban planning. Instead, it is often reduced to a technical design consideration rather than an integrated and fundamental aspect of planning. As a result, the inclusion of accessibility solutions often depends on individual planners rather than being systematically embedded in the planning process. This creates a gap between the needs of blind and visually impaired users and the way accessibility is addressed in professional practice.

This master's thesis aims to highlight the difference between the lived experiences of the blind and visually impaired, and the professional planner's approach to accessibility. To explore this, the thesis draws on theoretical perspectives including inclusive urban design, motility, collaborative planning, and normative planning. The analysis is based on qualitative data collected through unstructured and semi-structured interviews, a walk-along interview, planning documents, and a literature review.

This thesis contributes to the discussion on accessibility in urban planning by highlighting the need to reframe how accessibility for blind and visually impaired people is understood and implemented in practice.

This thesis is structured as follows: Chapter 1 outlines the problem, while Chapter 2 presents the research question and sub-questions. Chapter 3 reviews relevant literature, and Chapter 4 describes the methodological approach. Chapter 5 introduces the theoretical framework. Chapter 6 analyses the lived experiences of blind and visually impaired people alongside the perspectives of professional planners. Chapter 7 provides a comparative discussion, and Chapter 8 concludes the thesis.

1. Problem analysis

Any urban space has, in some capacity and at some time, gone through a planning process. Urban planning deals with the preliminary plans of a given space as well as the regulations and management of it after its completion. The spatial and social changes brought on by urban planning means that the field of urban planning also deals with political and social aspects that occur throughout. As such, the process of urban planning sometimes becomes that of a democratic process, trying to include the wants and needs of those the planning effects (Huxley, 2009). Inclusion is a broad term that can include culture, religion, psychological and physical needs which in turn makes it so that urban planning must look beyond the physical and built environment. As such, when working with inclusive planning it is about looking at marginalized groups of society who need to be included in the planning process, so that their wishes and needs are understood. Today more, than ever, it is Important to create and manage urban spaces, which meet the living needs of all kinds of people.

However, while urban planning is unable to meet the wants and needs of every marginalized group of society, it is regardless important that they are included in the process, and that there is an attempt to meet their needs rather than dismissing or forgetting them entirely. One such overall group of marginalized people are those with disabilities.

1.1 Disabilities

The United Nations (UN) Convention on the Rights of Persons with Disabilities divides disabilities into four distinct categories:

- Physical
- Mental
- Intellectual
- Sensory

According to the UN, disability is described as a long-term reduction in everyday function. This impairment clashes with various societal and environmental barriers, hindering their full and effective participation in society on an equal basis with others (Danske Handicaporganisationer, 2024; United Nations, 2006). According to WHO there is an estimated 1.3 billion people

experiencing significant disability, which amounts to around 16% of the global population or roughly every sixth person in the world (WHO, 2023).

With the four categories it is understood that there are both different and similar needs amongst those with disabilities and impairments. And while article 9, of the Convention on the Rights of Persons with Disabilities, describes that there needs to be equal accessibility for those with disabilities in an urban space, it does not go into detail about the needs for the different categories (United Nations, 2006). As such, it is then up to the individual member state to identify how to create accessibility for the different kinds of disability in an urban environment.

Being a member state of the UN, Denmark is obligated to follow conventions internationally, such as the aforementioned disability convention. However, since articles of the convention have not been implemented into Danish law directly, it means that there are no legal obligations to follow the convention. This is due to the failure of securing majority votes, which are needed to implement the convention into Danish law (Lorenzen, 2021). With that being said, the current Building Act and Building Regulations (BR18) in Denmark does set demands for accessibility for disabled persons to be considered in the urban space and buildings (Social- og Boligstyrelsen, 2018). It is important to mention, that BR18 sets demands for the interior design of buildings, and as such is limited to where it has an effect, meaning that it does not include the urban spaces outside and around buildings. For the accessibility in the urban environment, one could look to the Danish law for public roads (Transportministeriet, 2024). However, the law does not go into details about accessibility explicitly and is more about the general safety, which means that there is no legal anchor when it comes to accessibility in the urban spaces and environment for people with disabilities.

As stated earlier there are different kinds of disability and impairment, and as such there are also different needs for accessibility. For instance, those with physical disabilities, which make them dependent of a wheelchair, have different needs than those with sensory impairments such as blindness. However, BR18 of Denmark does not differentiate much between the different needs of the different groups of disability and seems to have a larger focus on providing more specific accessibility for those with physical disabilities, i.e. those with walking impairments or wheelchairs in an urban space. When looking at sensory impairments, such as blindness and visual impairment, the building act is more general and less detailed about the accessibility needs with a generally larger focus of the indoor environment (Social- og Boligstyrelsen, 2018). So, while the law

commands the need to consider accessibility for blind and visually impaired people, the law is much less clear about what kind of accessibility they need.

However, visual impairment is a spectrum where there is a difference between being partially sighted and being completely blind. According to *Dansk Blindesamfund* (The Danish Blindness Association), there are four categories of visual impairment, which are as follows.

- Category A – Visually impaired: 10-33% of normal sight
- Category B – Social blind: less than 10% of normal sight
- Category C – Practical blind:1% or less than normal sight
- Category D – Totally blind: sense of light minus projection or no sense of light at all (DBS, 2026).

It is important to note that the visual impairment of category A can be alleviated by optical means such as glasses, as they still have the ability of partial sight with varying degrees between individuals (DBS, 2026). With that being said, it is outlined that there are different kinds of blindness, and with that comes different means to help them navigate.

1.2 Urban struggles of the blind and visually impaired

It is well established that the urban landscape affects health and well-being, and it can be argued that it affects those with blindness and visual impairments more so than others. Traditionally, vision is recognized as one of the most important senses used for navigating and experiencing the urban landscape of a city. People with blindness and visual impairment have described it as difficult to navigate towns and cities safely and effectively, which limits their independent mobility. (Cushley et al., 2022). The limitations of blind and visually impaired people's ability to navigate a city independently can affect their health – physically, mentally, and emotionally, which in turn affects their quality of life. Some things that limit the independent mobility of the blind and visually impaired are those of the built environment such as street furniture, dropped kerbs, street cafes, and advertisement boards. Furthermore, other non-permanent problems arise in the form of parked cars on the pavement, wheelie bins, tree roots, and uneven/broken surfaces. Problems also occur in shared spaces where users often rely on eye contact to navigate safely (Cushley et al., 2022; Else et al., 2015). Furthermore, the varying degrees of visual impairment means that not all rely on tactile environments as some still some have sense of light and sight where highly or sufficiently

contrasted light and colours can help them navigate an urban and social space (Else et al., 2015). As previously mentioned, it is the planner's job to plan and keep in mind the needs of different groups of people when planning any given urban space. Understanding people with blindness and visual impairment are affected by their impaired sight can help the planner further understand what kinds of urban layouts and infrastructure is needed to optimize blind and visually impaired people's independent mobility.

While there are NGO's that create guidelines and standards for disability accessibility, these are only guidelines with no legal binding, which then makes it more so that of recommendations. This can be seen in guidelines and publications, such as the publication from *Dansk Blindesamfund* (The Danish Blindness Association), called "*Tilgængelighed for blinde og svagsynede*" (Accessibility for the blind and visually impaired) (DBS, D. B., 2026). In this publication it is outlined what kind of struggles blind and visually impaired people deal with on a daily basis, and what kind of accessibility needs they have to better navigate urban environments independently. While BR18 and the law for public roads commands the need to consider accessibility in the urban environment, it lacks a clearer description and standardization on the kinds of blind and visually impaired accessibility planners need to implement (Social- og Boligstyrelsen, 2018; Transportministeriet, 2024). And while the different kinds of guidelines and publications form a knowledge base, they are only recommendations with no mandatorily needed implementations. As such, the planning process runs the risk of leaving it up to the individual planner to remember or even consider and implement accessibility solutions for the blind and visually impaired, creating a lack of obligatory implementation of accessibility solutions.

2. Research question

While existing laws and regulatory documents acknowledge the need for accessibility, they do not provide mandatory or detailed solutions for sensory disabilities, leaving it up to the individual planners' discretion to consider and implement accessibility solutions for blind and visually impaired people within the urban environment. At the same time, NGO guidelines remain non-binding and cannot ensure uniform implementation. The following research question has been formulated to address a clear gap between the regulatory framework for accessibility in Denmark and the lived experiences of blind and visually impaired people navigating urban environments:

"*To what extent do urban planning practices align with the lived experiences of blind and visually impaired people in accessibility considerations?*"

To help answer the research question, the following sub-questions have been formulated:

1. Which spatial and sensory barriers most critically shape the mobility of blind and visually impaired people in urban environments?

2. What influences urban planners' approaches to the implementation of accessibility in the absence of binding regulations?

3. Where and why do mismatches emerge between planning practices and the lived experiences of blind and visually impaired users?

3. Literature review

Literature review is a widely used method of conducting research and can be done to varying degrees of completion. Some academic and scientific papers present themselves as comprehensive literature review on a specific topic, with it being the main goal to gather an understating around this topic. In other cases, it is the part of the research where the author seeks to gain an understanding of what current literature says about the topic, they are working on so that they better can make an argument. Furthermore, it also helps create a theoretical understanding of the topic at hand and can be used to figure out what kind of theory has been tied together with the topic, further enhancing the justification of the research (Arshed & Danson, 2015, p. 31).

Accessibility has become a central concern in urban planning and design, particularly as cities seek to accommodate increasingly diverse groups of people. Within this field, the mobility experiences of blind and visually impaired pedestrians have gained growing attention amongst researchers, planners and policy makers, especially in relation to urban planning, street design, navigation, and safety. However, the concept of blindness is utilized in varied and sometimes ambiguous ways across the literature, functioning both as a descriptor of visual impairment and as a metaphor for ignorance or lack of awareness. Thie aim of this literature review is to synthesise and critically examine existing research on urban accessibility for the blind and visually impaired, exploring how different conceptualisations shape both research outcomes and design approaches. The review is structured around key theoretical perspectives, empirical findings, and identified gaps relevant to the present study.

Through the literature it becomes evident that cites are fundamentally designed for visual navigation. In the article by Cushley et al. (2022) and Doniyorov et al. (2024), it is identified that the vision is the most important sense when navigating the city, and that cities have been planned around this. This is described as a nerve-wrecking experience for people with blindness and visual impairments and is something that is critiqued throughout the literature. Something that is supported by Jeffries et al. (2020), who critiques the *"...the dominance of the visual as a mode of knowing*." It is evident, throughout the literature, that urban environments prioritize vision as the dominant mode of navigation and interaction, and that this creates structural barriers for blind and visually impaired people (Bredmose et al., 2023; Cohen et al., 2024; Cushley et al., 2022; Doniyorov et al., 2024; Jeffries et al., 2020).

Some of the literature discuss the walkability of a city and what it means in regards to accessibility for the blind and visually impaired. The article of Cohen et al. (2024) works with the case of greater London, in which they argue that even though London has high walkability for its pedestrian, this does not translate into great accessibility for visually impaired pedestrians. This is supported by Bredmose et al. (2023) that highlights how important accessibility is for blind and visually impaired people when deciding where to go and how to get there. The literature points to a lack of awareness in urban planning and design where sensory, perceptual and experiential factors are overlooked, where this in turn leads to ignorance in the importance of how accessibility must be understood from the users perspective, especially in the case of blind and visually impaired people (Bredmose et al., 2023; Cohen et al., 2024).

As such, the literature shows that there is great awareness about the physical barriers blind and visually impaired pedestrians face, and what they are, such as street furniture, A-boards, parked cars, uneven surfaces, lack of tactile pavement, audible signals and crossing as well as issues that persist in shared spaces where eye contact becomes a must (Cushley et al., 2022; Doniyorov et al., 2024). However, while these barriers being known, they still persist despite the different standards and guidelines that exist. Furthermore, these barriers are repeated across different countries in the literature, pointing to the fact that countries are dealing with the same barriers for blind and visually impaired pedestrians.

A reason for the persistence of these barriers is not something that is lost in the literature, as it is pointed out that there is a general lack of awareness, as well as knowledge gaps, amongst planning professionals when it comes to accessibility for blind and visually impaired people. This is highlighted in the research done by Cushley et al. (2022) where, through interviews with professionals, it is shown that 19 out of 20 professionals acknowledge a lack of awareness in the context of accessibility for blind and visually impaired people. This is a general consensus within the field of planning where Bredmose et al. (2023) also highlight the limited experience planners and landscape architects have in accessible design. It is pointed out by Jeffries et al. (2020) that, despite the growing demographic of blind and visually impaired people, planners and policy makers lack an understanding of sensory deterioration. Adding to this, several researchers note that accessibility guidelines are non-binding, and as such are at risk of being treated as a checklist by planning professionals (Bredmose et al., 2023; Cushley et al., 2022).

As mentioned above, much of the literature identify a lack of awareness and understanding from experience among planning professionals. This is despite the growing attention to accessibility for blind and visually impaired people as showcased by the literature (Bredmose et al., 2023; Cushley et al., 2022; Jeffries et al., 2020). This is a concern that has been part of planning theory for several years, as pointed out through Arnstein (1969) “ladder of participation”, in which it is highlighted that consultation without real influence risks becoming a shallow and symbolic attempt at inclusion i.e. tokenistic. So even if blind and visually impaired people are invited into the planning process, it runs the risk of giving them little to no power and influence in the process. Cushley et al. (2022) emphasize the importance of collaboration between planners, designers, and visually impaired users, noting that a lack of engagement contributes to misunderstandings of accessibility needs. The concept of collaborative planning by Healey (1997) supports this where she emphasizes that meaningful inclusion requires dialogue, mutual learning, and the co-production of knowledge between professionals and affected groups. This is also something that is supported by Jeffries et al. (2020), where they argue that valuing lived experience and practical knowledge is essential to challenging the aforementioned vision-cantered assumptions, which are embedded in professional practice. Consequently, the absence of meaningful participation may help explain why accessibility barriers remain prevalent despite existing guidelines and growing professional awareness.

It very evident, through the literature, that different researchers advocate for inclusive design in some way or form in the context of accessibility for the blind and visually impaired. However, there is an agreement that there needs to be nuance in the way inclusive design is to be used. For instance, Doniyorov et al. (2024) advocates strongly for inclusive urban design, a more focused approach to inclusive design theory, as a means to create truly equitable spaces. Furthermore, they list several benefits of inclusive urban design with the three major benefits being social inclusion, expanded economic opportunities, and improved public safety. Here social inclusion is seen as the most significant of these three benefits. However, while Jeffries et al. (2020) acknowledge the benefits of inclusive design they also caution that inclusive design can overpromise and risk creating ‘one-size-fits-all’ solutions that still exclude some users. This notion is supported by Bredmose et al. (2023), who warn against the creating check-list compliance solutions rather than understanding navigation techniques used by blind and visually impaired pedestrians.

Taken together, the literature shows that blindness and visual impairment should be understood relationally as being blind or visually impaired have different navigational needs. The different sources show that accessibility depends on how environments are designed, maintained, and

governed. Furthermore, it is shown that urban planning has been centred around visual dominance and has as such created professional knowledge gaps in regards sensory diversity and accessibility for navigation of urban spaces. Together, these findings suggest that accessibility is not merely a technical design challenge, but a conceptual and professional one, rooted in how planners understand, prioritise, and engage with sensory diversity in urban spaces.

4. Methodology

For this thesis, different methods and approaches have been used to conduct research and create empirical data, which have been used in different aspects of the thesis, depending on what research question it has correlated to. Therefore, this chapter will start by outlining the theories of science of this thesis and then present the research design for how the research has been conducted. Then, throughout the chapter, the different methodologies will be explained as to how they were used and why they were chosen.

4.1 Theories of science

This thesis is based on a constructivist understanding of knowledge, where reality is seen as something that is shaped through individual experience (White, 2026). At the same time, a social constructivist perspective is included to acknowledge that these individual experiences are influenced by broader social structures, norms, and planning practices (Egholm, 2014, pp. 144–146). From this perspective, accessibility is not understood as a fixed or technical part of the built environment but as something that depends on how individuals experience and navigate the urban space. This is particularly relevant to the study of accessibility for the blind and visually impaired, as the urban environment can be experienced differently by individuals.

In addition, this is supported by phenomenology, which focuses on individuals' lived experiences of the world. This perspective emphasizes the importance of the body and senses in shaping how people perceive and interact with the surrounding world (Egholm, 2014, p. 107). Navigation for blind and visually impaired people relies on sensory inputs such as sound and touch instead of vision. Phenomenology, therefore, supports an understanding of accessibility as something that is lived and experienced through the body.

To support these perspectives, a critical perspective is also applied to the study of this thesis. This acknowledges that urban environments are not neutral but are shaped by norms and assumptions about those who use them (Egholm, 2014, p. 123). The literature review found that cities are designed with vision as the primary means of navigation, which in turn creates barriers for blind and visually impaired people. From this, it can be highlighted that accessibility is not only a matter of physical design but also concerns broader questions of inclusion.

This thesis follows an abductive approach, based on initial observations of accessibility challenges for the blind and visually impaired. This approach allows for continuous interaction between empirical findings and theoretical understanding, in which insights are developed by moving back and forth between observations and concepts rather than applying predefined theories (Dudovskiy, 2026). While the abductive approach often leads to ‘qualified guesses’ as the result, the approach

holds great relevance to this thesis as it allows for observations of phenomena to lead to a discussion about accessibility and contribute to urban planning studies.

Taken together, based on the constructivist and phenomenological perspectives outlined above, qualitative methods were chosen to explore how blind and visually impaired individuals experience accessibility. These different perspectives support the use of the qualitative methods used in this thesis, as they allow for in-depth exploration of how accessibility is experienced in an everyday urban environment and provide insight into how planners perceive and understand accessibility for the blind and visually impaired.

4.2 Research design

The hypothesis for this thesis emerged after observations of accessibility solutions, in the form of guidelines in the pavement and auditory crossings, where it occurred that these might not have been made equally. With this initial hypothesis, preliminary research was conducted to gain a greater understanding of what a disability is, and what kind of disability blindness and visual impairment are as well as highlighting the lack of legal accountability and inclusion in the planning process. Furthermore, the preliminary research serves the purpose of a problem analysis where a lighter form of literature review was conducted to understand the perceived struggles of the blind and visually impaired. With a greater understanding of the problem surrounding blind and visual impaired people in urban planning, a research question was formulated along with sub-question to help with answering the main research question.

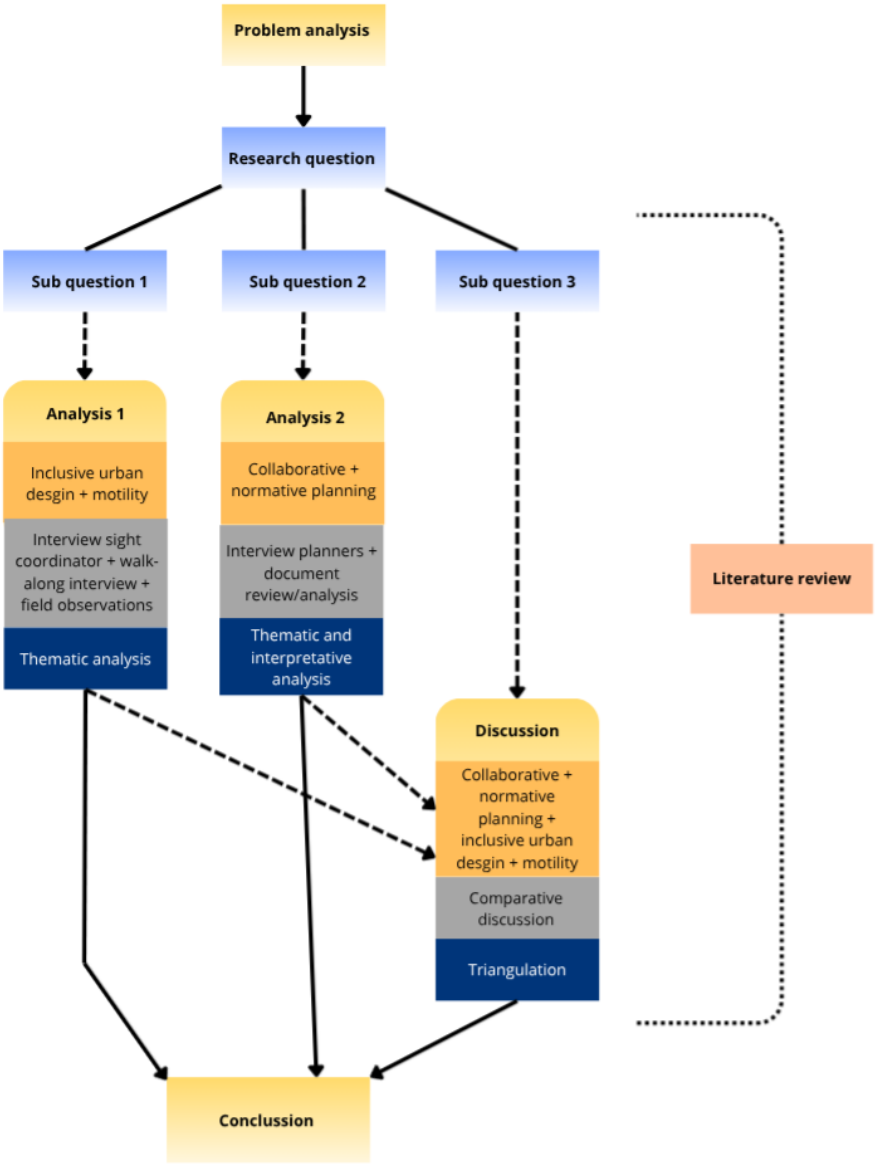

Figure 1: The research design of this master thesis, illustrated through Canva.

As can be seen in Figure 1 above, the research for this project is centred around the main research question, with three sub-questions that are answered through the analysis and discussion.

A literature review is conducted to gain an understanding of what current literature says about the subject of this thesis, as well as to understand how accessibility is treated within the literature. The literature review also serves as the backbone for this thesis.

The first sub-question is to be answered through an analysis of the lived experiences of accessibility for blind and visually impaired people and what challenges they face in their everyday in an urban environment. To explore this, the theory of inclusive urban design is used in conjunction with the theory of motility, where these serve as the theoretical lens for the first analysis. The data for this analysis will be that of qualitative interviews in the form of a walk-along interview with a blind person, and a semi-structured interview with a department manager at the institute for sight and hearing in Aalborg (Hejlesen, 2026; Wilson, 2026). Through thematic analysis of these interviews, certain pattern and subjects are uncovered as interesting and relevant to accessibility for the blind and visually impaired (Ahmed et al., 2025).

As an extension of the first analysis, the second analysis will answer the second sub-question where the focus shifts to accessibility from the perspective of the professional planner. This perspective will be explored through the theoretical lens of collaborative and normative planning theory. Qualitative data in the form of semi-structured interviews with urban planners, as well as the document *Traffic areas for everyone*, serve as the foundation for this analysis (Jørgensen et al., 2023; Ringvie, 2026; Sønderlund, 2026). The analysis is conducted as a thematic and interpretive analysis of the views and perspective of the planning practice (Ahmed et al., 2025).

With the results of the two analyses in mind, a comparative discussion is conducted, where the lived experiences, of blind and visually impaired people and the perspective of planners, are put against each other in a triangulation of the results. This discussion makes use of the combined qualitative data and the four theories: Inclusive urban design, motility, collaborative planning and normative planning. Concluding on the thesis, the conclusion will answer the main research question through the use of all three sub-questions.

4.3 Case in the form of a phenomenon

A case allows a paper to better ground the research in something that is tangible and make it so that the data, that is collected, holds more relevancy and can give the research more credibility than otherwise. This thesis adopts a case study approach in order to investigate planning for blind and visually impaired people as a concrete and context-dependent planning practice. In line with Flyvbjerg (2006), a case is not limited to a geographical unit but can be understood as an idea-in-practice examined in a real-world setting. From this perspective, a case study explores how a specific phenomenon unfolds in a concrete context (Flyvbjerg, 2006, pp. 223–226). In this thesis,

‘planning for the blind and visually impaired’ forms the case, defined as a particular mobility accessibility-oriented approach within urban planning.

Following Yin & Campbell (2018), the case is further understood as a contemporary phenomenon examined within its real-life context, particularly where the boundaries between phenomenon and context are not clearly defined (Yin & Campbell, 2018, p. 16). Aalborg is therefore employed as the empirical context through which the case is examined, rather than as the object of the study itself. This allows the analysis to focus on planning for the blind and visually impaired as a broader and transferable planning issue, while remaining grounded in a specific urban setting.

4.4 Use of AI (Artificial intelligence)

In 2026, the use of AI is a controversial topic, especially when it comes to its usage in an educational and academic setting. However, no matter how controversial AI is, it still holds great potential with its many capabilities. For this thesis, AI has been used in various different ways, within the rules and guidelines set forth by the university (Aalborg University, 2026a, 2026b). Throughout the research for the thesis AI has been used as an advanced search engine with the ability to give more feedback in terms of search words, sources and thematic continuity of the results the searches gave. In relation to this, AI has also been used as a means to summarize texts and notes to quicken research based on the inputs, that were given to it, so that it could look for relevant points within the texts. It is here that AI have been a great tool for research as it is faster and better at pattern recognition and thematic summarization than humans, as it is working based on information that is already there while finding the most relevant points. This has proven especially useful where AI was used to find the most relevant points in the notes that were made for the literature review where it then recognized and helped gather an overview of the most relevant points in regards to the review, as well as highlighting similarities and differences between the different sources.

It is important to note that while AI has been used as tool, it has been done so with a critical approach where the information gained from the AI has been examined and judged critically. If new information was gained sources were double-checked to make sure the information was correct. Furthermore, AI has been used in an explorative way where it has been able to give critical feedback and inputs for the thesis, allowing assumptions to be challenged or corrected, if they had

been misunderstood, but AI has not been used to generate text. AI has thus been used as a form of sparring partner for this thesis but has been done so critically.

4.5 Document study

Relevant to this thesis is the use of document study as a qualitative research method. Document study involves examining documents in a general and broad manner in order to obtain contextual and descriptive information. Documents can take a variety of forms, and as such there are different ways to view and analyse documents as well. While some methods, such as document analysis, have a more systematic and thematic analytical approach, others have a broader and general analytical approach where the goal Is more about obtaining and analysing information rather than the intent behind it (Gross, 2018; Scott, 1990).

For this thesis, document study is used as a qualitative approach involving the review and interpretation of existing documents to build contextual and descriptive understandings, without employing systematic coding or thematic analysis. This will be done in documents such as "*Traffic areas for everyone*" (Jørgensen et al., 2023). The use of document study has been deemed appropriate as the context of this thesis is not found in a deeper analysis of documents.

4.6 Interviews

In this section of the chapter the different kinds of interviews that have been conducted will be described as one of the main sources of empirical data methods used for collecting research data for this master thesis. These include unstructured interviews, a walk-along interview and semi-structured interviews. The different interviewees have been put up in the following figure:

Interviewee	Date	Appendices
Christian Bundgaard	February 26th 2026	
Hanne Grethe Sørensen & Ejlif Hejlesen	March 8th 2026	
Dorthe Løvendahl Ringive	March 25th 2026	Appendix 1, Appendix 2
Ejlif Hejlesen	March 27th 2026	Appendix 3, Appendix 4
Peter Sønderlund	April 15th 2026	Appendix 5, Appendix 6
Charlotte Weng Wilson	April 23rd 2026	Appendix 7, Appendix 8

Table 1: An overview over the different interviewees and a timetable of the different interview dates as well as relevant appendices for the different interviews.

4.6.1 Unstructured interview

An informal and unstructured interview was conducted with Christian Bundgaard, a spokesperson from *Dansk Blindesamfund* (The Danish Blindness Association) at the early stages of this thesis (Bundgaard, 2026). Another unstructured interview was conducted with Hanne Grethe Sørensen and Ejlif Hejlesen (Sørensen & Hejlesen, 2026), a couple whom both are blind and do volunteer work at The Danish Blindness Association. The goal of the unstructured interview is to let the conversation run freely so that those who are interviewed can freely be open and give their honest opinions. Furthermore, having little to no structure in the form of an interview guide means that questions can be asked when they arise and allow the interview to flow into subjects that might otherwise not have been explored. This form of interview is especially good if the interviewer has more time on their hand as an unstructured interview tends to drag out in length due to it being close to a natural conversation (Aarhus Universitet, 2026).

The goal of the unstructured interview with Bundgaard (2026) was initially done so with goal in mind of conducting a semi-structured interview at a later point which was reevaluated. The unstructured interview did serve as a means of gathering information and cross-checking the problematization of the thesis. The unstructured interview with Sørensen & Hejlesen (2026) was conducted with an overall theme and a short presentation of the goal with this thesis. Afterwards the conversation flowed freely and naturally in which they both talked and shared about the experiences of their everyday life as blind people.

4.6.2 Semi-structured interview

This thesis makes use of the semi-structured interview to gather qualitative empirical data where two interviews have been conducted using this method. Firstly, an interview was conducted with Dorthe Løvendahl Ringive, a municipal planner from Vejle municipality, on March 25th, 2026, over teams (Ringvie, 2026). A second interview was conducted on April 15th, 2026, with Peter Sønderlund, a mobility planner at Aalborg municipality where he is also part of the accessibility committee in the municipality (Sønderlund, 2026). Finally a third semi-structured interview was conducted on April 23rd, 2026 over teams with Charlotte Weng Wilson, the department manager of sight-& IKT-department at The Institute of Sight Hearing

For these interviews, the method of semi-structured interview was chosen as it is one of the most utilized types of interviews. This form of interview is placed between the structured and unstructured interview as the interviewer has questions prepared for the interview but is not dependent on them being answered in the order that is written in the interview guide. Furthermore, the semi-structured interview allows the interview to deviate from the interview guide and pursue other interesting subjects and questions that arise during the interview (George, 2023). For the interview with Ringvie (2026), the interview guide served more as an anchor to have red thread to fall back to as the interview was more akin to that of a conversational interview with limited formal boundaries. As such, the interview was able to gain greater insights into the views and opinions of Ringvie (2026) as a planner and individual. Much of the same can be said about the interview with Sønderlund (2026) and Wilson (2026), where the interview guide was the red thread and anchor to make sure the interview did not stray too far from the subject of accessibility for blind and visually impaired people in urban planning. For the interview guides see appendix 1, 3, 5 and 7 as well as the transcripts in appendix 2, 4, 6 and 8.

4.6.3 Walk-along interview

A less used qualitative method is that of the walk-along method, or the walk-along interview. This type of interview is done to gain a special understanding of a given environment through the eyes of the interviewee as the interviewer walks alongside them. This is done so that the interviewer can observe the emotions and actions expressed by the interviewee as well as allowing questions to be asked along the way, much in the same manner as a semi-structured interview. This method of

interviewing takes roots in the ethnographic approach where one immerses themselves into a given environment to gain insights about a group of people, and their way of conducting themselves in a general or specific way (Amaya et al., 2022; Bartlett et al., 2023).

A walk-along interview was conducted with Ejlif Hejlesen on March 27th, 2026 (Hejlesen, 2026). Hejlesen is a senior who has had varying degrees of blindness throughout his life and is today completely blind and as such relies on different accessibility options that are provided to blind and visually impaired people.

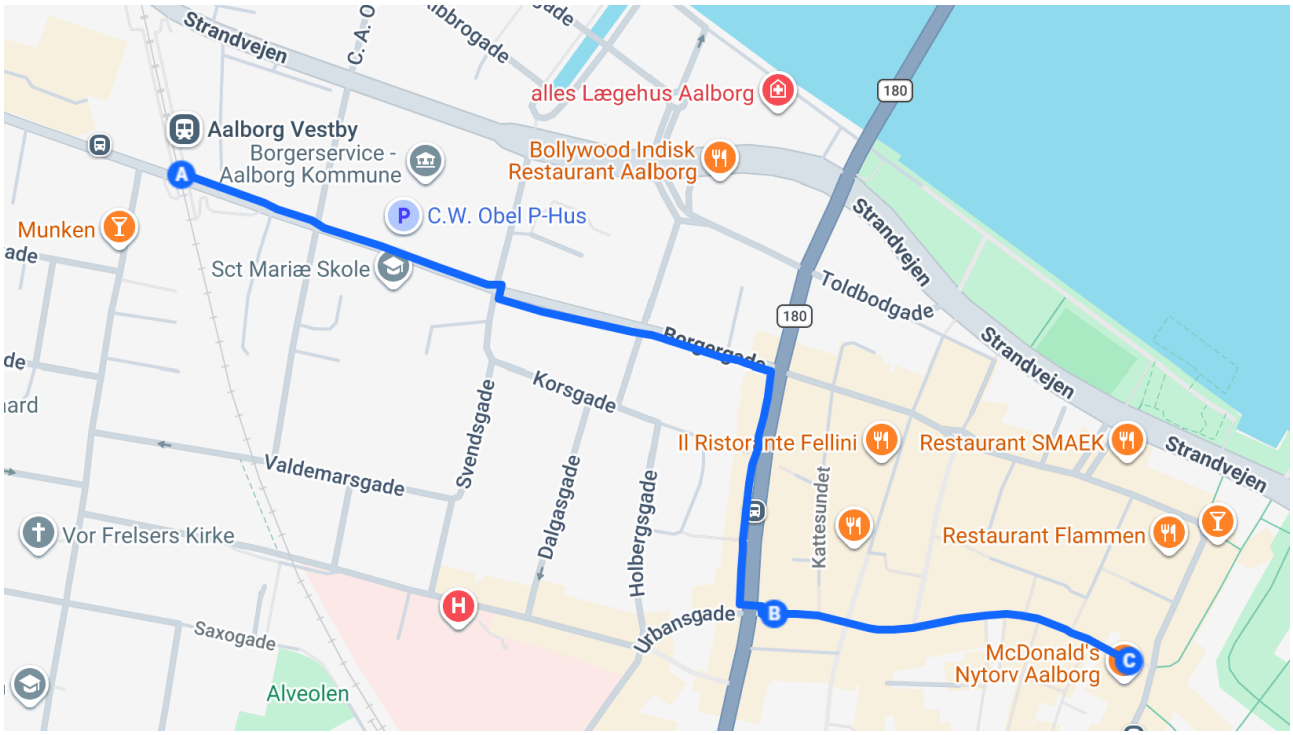

Figure 2: Map of the route that was taken during the walk-along interview with Hejlesen. Point A to B is the route he knows and walks regularly. B to C is an unfamiliar route that was walked during the second part of the interview. Map was made using Google Maps.

In the figure above is a map over the route that was walked with Hejlesen (2026). Originally the interview was only planned from point A (Aalborg Vestby Station) to Point B (intersection between Vesterbro and Bispensgade). However, at the start of the interview Hejlesen (2026) suggested expanding the interview into a route he was unfamiliar with which required me to act as a makeshift mobility instructor. As such, the interview was expanded from point B to point C (The end of the Bispensgade shopping street), where Hejlesen (2026) showcased the difference between a familiar and unfamiliar route as well as the differences in accessibility between the different parts of the city.

5. Theory

This chapter will outline the theory which is used for this master thesis as well as how these theories contribute to the research which has been conducted throughout. In this chapter the theories of collaborative planning, normative planning, inclusive urban design and motility will be explained through their origins and role in urban planning. Furthermore, the relevancy of the different theories to the analysis of accessibility for blind and visually impaired people will be outlined. This chapter will also go into detail about the terminology surrounding blind and visually impaired people throughout the literature, and how this is used in this thesis.

5.1 Terminology

Through the literature it has been found that there is a difference in the terminology used around blind and visually impaired people. While "visual impairment" is the general descriptor used to describe the sensory impairment that is related to sight, as defined by the United Nations, other sources use it to describe the different degrees of visual impairment (United Nations, 2006). It has been found that some sources use the terms differently, often differentiating between blind and visually impaired, and as such using the distinction of "blind and visually impaired" throughout their papers and articles, while others have used "visually impaired" as an umbrella term to describe both. In some cases, the term "partially sighted" have also been used to a lesser extent than the other terms (Bredmose et al., 2023; Cohen et al., 2024; Cushley et al., 2022; Doniyorov et al., 2024; Jeffries et al., 2020).

For this thesis, the term "blind and visually impaired" is to be used as it reflect both the diversity of visual impairments and the terminology most commonly used in recent urban planning and accessibility literature, as highlighted above. Furthermore, based on the different categories of visual impairments that have been highlighted by the Danish Blindness Association (DBS, 2026), this thesis deals with accessibility in a way which can benefit all categories (A-D), which further supports the use of "blind and visually impaired".

5.2 Inclusive urban design

In the 1990s a radical change happened in the way we think about design, where more political and societal attention was given to people with disabilities. The attention was a growing response to awareness of people with disabilities and ageing demographics, where these groups were historically underappreciated. A wide range of terms are used to describe the trend of including their needs within the planning process, such as universal design, inclusive design, design for all and transgenerational design. What all these terminologies have in common is the shift towards including disabilities in their design (Clarkson, J. & Coleman, 2010). While inclusive design is a broader theory that can be used in a variety of fields, in the perspective of urban planning and design it is described as an attempt for public spaces to communicate clearly to the user where they are, what opportunities are offered, and how they get from one place to any other (Jeffries et al., 2020). As such, it becomes a context specific application of inclusive design that then can be used as inclusive urban design. This context specific application can be described as follows:

> "*Inclusive urban design is all about removing those barriers that keep people from fully participating in city life: moving freely, accessing services, engaging in social and economic activities without a hitch.*" (Doniyorov et al., 2024).

Inclusive urban design reflects the best thinking and best practices from around the world, making use of gathered information and past experiences about user needs and capabilities. As such, the focus should be to expand the target group of the service or product being offered (Clarkson, P. J. et al., 2013, p. 10). Within urban design, this communication takes form through spatial layout, wayfinding systems, sensory cues, and the design of streets and public spaces. The importance of this theory is to not forget marginalized groups such as those with disabilities, and that it is important to 'design by ability'. In the context of the problem posed by this thesis, it can be argued that the inclusion of design solutions for the blind and visually impaired based on their disability is to include them on a more social level as they then will be able to navigate the urban environment independently. This can be understood as 'design by ability'. A radical way to approach inclusive urban design is think that that people are disabled by designs and environments that do not take account of the full range of human capabilities (Clarkson, J. & Coleman, 2010). Meaning, that people are not disabled because of their bodies or mind but rather the environments which have not taken them into account.

In this thesis, inclusive urban design theory is used as an analytical lens to examine how urban environments enable or constrain independent navigation and participation for blind and visually impaired people. The theory directs attention to how public spaces communicate information, structure movement, and enable independent navigation.

5.3 Motility

When discussing accessibility, mobility is often understood simply as the ability to move through space, to move freely or to be moved easily, depending on one's ability for mobility. However, this understanding provides limited insight into accessibility, as it does not account for individuals' different capabilities to make use of available mobility options. To address this limitation, mobility can be examined through the concept of motility.

Motility is a term that was developed in the early 2000's by Vincent Kaufmann, which refers to the capacity of individuals or groups to be mobile, not mobility itself. Motility as a concept aims to explain the motivations behind spatial movements. In modern terms motility also refers to the control of the possibilities of mobility available to individuals or certain groups in social and spatial context. The concept of motility makes it possible to study the relationship between individuals and their environment in everyday mobility, as well as the study of the relationships between social and spatial dynamics (Guitton et al., 2025).

Motility is structured around three interrelated core components: access, skills, and appropriation (Guitton et al., 2025). Together, these components describe how mobility possibilities are shaped by environmental conditions, individual abilities, and subjective choices.

Access refers to the mobilities which are available according to time, place and context, i.e. a multitude of different aspects such as infrastructure, information constraints and physical environment limitations. This refers to the properties of the environment and is about what is available to you (Guitton et al., 2025).

Skills, or competences, is about the physical attributes and knowledge known by the induvial as well as the mental capabilities (Guitton et al., 2025). I.e. it is about what you are able to do.

Last of the competences is *appropriation*, which is about what an individual chooses and feels able to do. It is about how a group or individual evaluate and use their skills to choose what kind of

transport or mobility option they chose from what they feel is appropriate to use within their skills and accessibility (Guitton et al., 2025).

In this thesis, motility is used as an analytical lens to examine how urban environments and planning decisions shape the capacity of blind and visually impaired people to navigate and make use of the city independently. The concept supports an understanding of accessibility as a combination of environmental conditions, individual abilities, and choices made based on the experiences of blind and visually impaired people.

5.4 Collaborative planning

One of the foundational theories to contemporary urban planning is that of collaborative planning, a theory and approach that is often linked to Patsy Healey. Through the book, “Planning Theory” by Philip Allmendinger, it is implied that collaborative planning is derived from communicative planning and is deeply intertwined. Through the chapter it can be understood that communicative planning is the theoretical approach about how to communicate with actors and stakeholders, whereas collaborative planning is the practical approach about how to engage with actors and stakeholders to co-produce knowledge (Allmendinger, 2017).

Healey, who is often referred to as the one who coined the term of collaborative planning, defines that key to this type of planning is that knowledge is constructed socially. She highlights that the scientific methods and techniques of experts are not that different from ‘practical reasoning’ (Harris, 2002, p. 22; Healey, 1997, p. 29). Knowledge in collaborative planning is understood as being produced and communicated through multiple forms, including technical analysis and different expressions such as experiential, narrative, and sensory. However, Healey also emphasizes that such processes are shaped by unequal power relations, where taken-for-granted practices and material distributions can prioritize certain forms of knowledge over others (Healey, 1997, p. 29).

The theory of collaborative planning seeks to highlight the importance of making use of different and diverse sources of knowledge within the planning practice, and that the knowledge that is used should be through consensus building. This is especially important for collaborative planning as the planning practice is carried out in a social context, and as such it is important not to forget the people (Healey, 1997, p. 30). The theory argues that planning should not be purely a technical

activity but a communicative and deliberative process where planners must engage with stakeholders and incorporate experiential knowledge that can be gained from said stakeholders.

In this thesis, collaborative planning is used to examine how planning professionals co-produce and make use of the knowledge that is gained through the experiences of blind and visually impaired people. Furthermore, the theory will be used to see how this knowledge is implemented into the planning and design of the urban spaces where accessibility is concerned.

5.5 Normative planning

Instrumental planning was the dominant way of thinking within the planning practice where the planning process was seen as neutral and value free. However, normative planning was formed as a critique of this as it was recognized that the planner was not inherently free of values, opinions and politics which helped shape the planning process. As such, in the 1960-70s normative planning emerged as a critique to Instrumental planning where it put a bigger emphasis on what should be done through urban planning rather than just how to get it done (Klosterman, 1978).

Normative planning theory focuses on the values and goals that guide planning practice while addressing questions of what planning ought to achieve rather than how planning processes are carried out. Through this, normative planning provides a framework for evaluating planning decisions against ethical and societal ideals such as equity, inclusion, and social justice (Klosterman, 1978).

From this perspective, normative planning theory offers a useful lens to accessibility for blind and visually impaired people as it is a societal and ethical concern related to equity and inclusion. Accessibility can be understood as a normative ideal that is strived for in urban planning, not just a technical requirement or regulatory obligation. Ensuring the inclusion of marginalized groups, such as blind and visually impaired people, can be seen as a key responsibility of planning practice. As suggested by the normative orientation of the theory, the focus lies on articulating what ought to be achieved in urban environments, rather than merely describing existing conditions.

For this thesis, normative planning is used to analyze what values and ideals guide planning decisions regarding accessibility for blind and visually impaired people. This is to be done through an analysis of planner interviews and planning documents and is to be done in conjunction with collaborative planning. An important distinction to make is that while collaborative planning is used

to analyse how knowledge about accessibility is produced and mobilised in planning practice, normative planning is used to analyse what values and ideals guide planning decisions related to accessibility.

5.6 Synthesis

Together, these theoretical perspectives provide a multi-layered framework for analysing accessibility in urban environments for blind and visually impaired people. Inclusive urban design addresses the spatial and sensory environments of public space needed for blind and visually impaired, while motility enables analysis of how environmental conditions and individual capacities shape the ability of blind and visually impaired people to navigate and use the city independently. Collaborative planning gives focus on how knowledge is produced and integrated into planning practice, while normative planning offers a lens for examining the values and ideals that guide planning for accessibility-related decisions. Combined, these theories allow the thesis to examine accessibility as a spatial, experience-oriented and collaborative phenomenon shaped by normative ideals.

6. Analysis

The following chapter will do an analysis based on the data collected through different types of interviews, and documents found through the literature review. Firstly, an analysis of the lived experiences of accessibility for blind and visually impaired people will be conducted using data from a walk-along interview with a blind person and a semi-structured interview with a professional from the institute for sight and hearing. These sources will be analyzed in conjunction with the theories of inclusive urban design and motility as well as academic sources. The second part of the analysis will draw focus to the professional practice of accessibility for the blind and visually impaired in urban planning. This analysis will make use of semi-structured interviews with urban planners from Aalborg and Vejle municipalities and look at certain documents to understand how professionals deal with accessibility. Furthermore, this analysis will be conducted with the usage of collaborative planning theory and normative planning theory. This chapter argues that accessibility for blind and visually impaired people is systematically undermined by a mismatch between lived experience and planning practice, where accessibility is treated as a technical and optional consideration rather than a continuous, integrated condition with regulations in regard to accessibility in the urban environment.

6.1 Accessibility from the perspective of the blind and visually impaired

A key part of contemporary planning is the inclusion of different actors and groups of people in the planning process. Inclusion has the possibility to lead to a greater and smoother outcome. But are they always included in the process, and has planning done a sufficient job to meet the needs of the people there are being planned for? In the context of accessibility for blind and visually impaired people, it is crucial to understand how they meet accessibility and what challenges they face when navigating the urban environment of the city. This analysis will answer the first sub-question; "*Which spatial and sensory barriers most critically shape the mobility of blind and visually impaired people in urban environments?*".

6.1.1 Everyday mobility and navigation

Through the walk-along interview with Ejlif Hejlesen, several key points of interest appeared regarding accessibility for blind and visually impaired people as pedestrians (Hejlesen, 2026). Through the interview it is highlighted that blind and visually impaired people are very reliant on tactile environments and the sounds around them for navigation, something that is supported throughout the literature (Bredmose et al., 2023; Cohen et al., 2024; Doniyorov et al., 2024; Hejlesen, 2026; Jeffries et al., 2020). However, while this is a known fact about blind and visually impaired people, Hejlesen (2026) points out that he depends on fixed, trained routes where he has a mental map and knows the areas he navigates alone. While this does not seem like a great deal to a person with sight, this is significant as it points to a different need for those who are blind and visually impaired. While most people, if not all, have fixed routes and mental maps of the city they navigate it is important to note that this is a more taken-for-granted skill by those that have sight. For blind people like Hejlesen (2026), it is an essential part of being able to navigate the city independently safely. Of course, there are other factors that have to be considered to say one can navigate independently as a blind and visually impaired individual but a fixed route is, at least by Hejlesen (2026), deemed a necessity, "…*because there are too many things I need to take into account if I have to walk as someone who is completely blind*." (Hejlesen, 2026). Mobility and navigation are therefore fundamentally different from traditional understandings of urban movement as free and flexible. Instead, it is about predictability, safety and conservation of cognitive energy. This reveals a mismatch between how the urban environment is designed and how blind and visually impaired pedestrians navigate these environments. Hejlesen (2026), is limited to the information he gets from his cane and the sounds around him when walking, and if the route is known to him, he spends less time and energy figuring out what is in front of him and around him compared to if he was walking in an unfamiliar environment. These accounts demonstrate that mobility for blind and visually impaired people is not characterized by flexibility and spontaneity, but rather structured and routinized movement on routes with the need for predictability and stability.

While the accounts of a single individual can be argued as less representational, the arguments made by Hejlesen (2026) are supported through the interview with Charlotte Weng Wilson, departmental leader at the institute for sight and hearing (Wilson, 2026). In the interview, when talking about mobility, she said the following. "…*mobility… at its core is simply about being able to move around independently and safely*." (Wilson, 2026). This was said in the context of making

use of different tools to navigate, where accessibility is not just a convenience for blind and visually impaired people, but is something they depend on for sustainable everyday life to function independently. Mobility and navigation for blind and visually impaired people can therefore be understood as an energy consuming and cognitively demanding process where they have to spend more time processing where they are and what it is in front of them based only on their cane and sounds from the environment.

From this it can understood that everyday mobility of the urban environment for blind and visually impaired people depends on the familiarity of the environment they navigate, where independent navigation is done on fixed routes for safety reasons as well as conservation of energy and cognitive stress minimisation.

6.1.2 Barriers and enabling elements in urban space

Important to mobility and navigation for blind and visually impaired people is a tactile environment and unobstructed routes (Cohen et al., 2024; Cushley et al., 2022; Jeffries et al., 2020). Therefore, it is relevant to understand which elements can be considered enabling and which can be considered as barriers through the knowledge gained from the interviews with Hejlesen (2026) and Wilson (2026).

One of the primary barriers that can be identified through the interviews are that of temporary and mobile barriers, or obstacles as they can also be referred to. Both highlight these kinds of barriers as those with most significant impact on accessibility, mobility and navigation for blind and visually impaired people.

Figure 3: Advertisement boards and scooters that were bumped into during the walk-along interview with Hejlesen (2026).

As seen in the pictures above, these can be that of parked bikes, scooters, cars and other vehicles, A-boards, outdoor café furniture and construction equipment where these are among those that poses the biggest problem, and can even lead to bodily harm, as told by Hejlesen (2026).

"*One of the things I hate the most is scaffolding, because it's basically just a metal frame. That means I can't hear it when I'm coming towards it, and my cane can easily go right through without detecting it*." (Hejlesen, 2026).

In the context of this, he accounts that he has hit his head more than once on scaffolding, and that he has even fallen into construction holes along his route. These obstacles become a barrier when they block or are even just partially in the path of a guideline. What is interesting about these barriers is that they were not designed into the city but have been introduced through everyday use and maintenance. While the theory of inclusive urban design can consider the accessibility and mobility needs of blind and visually impaired people, it cannot consider and affect human nature. These barriers then become something that cannot necessarily be planned and designed out of the urban environment but requires awareness and policy decisions, as even short-term changes affect, or even remove, the mobility independence of blind and visually impaired people.

Some temporary barriers can also be described with another word; unpredictable. But while these elements of the urban environment are considered barriers, Wilson (2026) advocates for the elements of the city that enable greater accessibility, mobility and navigational opportunities for blind and visually impaired people. These are shown in the form of clear edges, right angles, pavement with tactile elements, stable city layouts and streets that "…*behave the same way every day.*" (Wilson, 2026). What these different elements and factors have in common is predictability. With mental maps being one of the main ways for blind and visually impaired people to navigate, a predictable and simple environment allows greater ease of use for a person with little to no sight.

This reveals a critical limitation of inclusive urban design approaches, as while accessibility can be designed into infrastructure, it can just as easily be undone through everyday practices such as parking, construction, and street use. Accessibility is therefore not a fixed design outcome, but a continuously negotiated condition through every day practises amongst people living and using the city.

6.1.3 Sensory, cognitive and emotional dimensions

Earlier in this chapter it was briefly mentioned that mobility and navigation for a blind and visually impaired person can cause cognitive stress, hence why there is a reliance on fixed and trained routes for everyday commuting. Navigating the city for blind and visually impaired people is a practice with multiple dimensions where sensory perception, cognitive work and emotions are intertwined and at work. This can be connected to the theory of motility which has the aim of investigating the motivations of conducting a spatial movement, not the movement itself (Guitton et al., 2025).

Through both interviews it is made clear that navigation and mobility is reliant on two primary sensory inputs; tactile inputs which is felt through a cane and feet, and auditory inputs from traffic, signals and people around them (Hejlesen, 2026; Wilson, 2026). From a motility perspective these sensory inputs have a great influence on different core aspects of the motivations for being mobile and navigating in an urban space independently. This can be seen in how the access of a blind and visual impaired pedestrian is limited to the need for tactile and auditory inputs, something that also requires skills on their part. As such, the independent navigation and mobility of a blind and visually impaired person fall to an appropriation of whether they feel able to be in a given space and navigate it. This is supported by Hejlesen (2026), who said the following. "*I also feel that I avoid*

going places if I don't feel safe there. Safety comes before anything else for me." (Hejlesen, 2026). This quote furthermore touches on other dimensions such as that of emotions.

Emotional stress is shown in the form of fear and anxiety at certain forms of accessibility points throughout the urban environment. Hejlesen (2026) tells that he can get anxiety at crossings and when walking along roads, where it even has been highlighted earlier that construction can have an adverse effect on his navigation and mobility options. In an anecdote he tells that once, while crossing the road, he was close to being hit by an ambulance that drove in the opposite side of the road. While he was able to hear it, he could not see it and came close to being hit by it as he was expecting the ambulance to drive on the right side of the road. Furthermore, he was not helped in this instance by other pedestrians which only further affected his emotional distress (Hejlesen, 2026). While this is a standalone episode, it nevertheless showcases that independent navigation of the urban environment as a blind and visually impaired pedestrian affects the emotional state of said individual as it is embedded in everyday navigation. Because of the emotional stress connected to everyday navigation, Hejlesen (2026) elaborates that he takes measures to manage how affected he can be emotionally. For instance, he walks slower, avoids busy areas, stays on the routes he knows and even steps aside for bigger groups of people. Not only is he managing how much the environment around affects him, but also indirectly highlights that there is a degree of unawareness when it comes to blind and visually impaired peoples means of navigation. This can be as he has to step aside for groups of people, and that no one helps him in instances such at that with the ambulance. With that being said, it is important to note that he also states that, depending on the place, people have shown to be willing and even eager to help him in his travels, both when he has asked and when he has not. This notion is complemented by Wilson (2026), where she describes that blind and visually impaired people have to emotionally prepare for misunderstandings, sudden changes and even unwanted help. While these claims can seem contradictory, they also highlight the importance of how blind and visually impaired people want to have independence to navigate the city, and the need to take more time might come off as a signal for help when it is not. Visually impaired people are humans too, and as such the willingness to receive or ask for help differs from person to person. As does one cognitive ability to navigate.

This leads into the cognitive dimension of navigation, something that has already been touched upon earlier in this chapter. It has already been highlighted that navigation as a blind and visually impaired pedestrian can be mentally demanding work and requires mental mapping of an urban space. However, while mental mapping of the urban space is part of what creates a mental demand,

poor design and maintenance of the urban space also adds to the mental demand of navigation. While the theory of inclusive urban design can advocate for the need to create accessibility solutions for the blind and visually impaired where the environment is designed after ability, it does not go into details about the after maintenance needed to keep these solutions viable (Clarkson, J. & Coleman, 2010).

Figure 4: Worn-out guidelines along the railway tracks on the Aalborg west city station. Picture was taken during the walk-along interview with Hejlesen (2026).

In the pictures it can clearly be seen how deteriorated some guidelines can become, and it is not a far stretch to imagine how this can affect the navigation of someone without sight. Wilson (2026) supports this notion by highlighting that the mental energy used to reevaluate one's orientation on faulty or poorly designed guidelines, as the cost of this is experienced in the dimension of mental energy. Furthermore, this also reinforces the notion that poorly designed accessibility solutions are exhausting, even when they do not pose an immediate physical threat.

This demonstrates that accessibility cannot be reduced to physical design solutions alone, as the experience of accessibility is simultaneously sensory, cognitive, and emotional. These three dimensions all play an equally important role when it comes to the navigation for blind and visually impaired pedestrians. Planning practices that focus solely on physical aspects of accessibility risk overlooking the cognitive and emotional labour required for blind and visually impaired navigation,

thereby underestimating the true barriers to independent mobility. These dimensions have to be looked at holistically as lacking in either one of these will lead to a lack in the overall accessibility.

6.1.4 Patterns across the interviews and observations

To gain the perspective of the blind and visually impaired in regards to accessibility, two interviews were conducted. While one was with a blind person, the other was with someone who works daily with blind and visually impaired people (Hejlesen, 2026; Wilson, 2026). In regards to accessibility, some patterns and observations standout as key for this thesis to acknowledge.

Firstly, Hejlesen (2026) is able to use guidelines, acoustic signals and curbs to navigate around the city but only if they are placed logically, consistently and unobstructed. This is supported by Wilson (2026) where she highlights that accessibility solutions lose their value if they are blocked, worn down, stolen, or contradicted by the surrounding layout. From this it can be understood that accessibility solution cannot just be placed half-heartedly into the urban environment but that the whole environment has to work together for the solutions to be effectively useful.

While it has already been mentioned to a certain degree, the importance of maintenance of accessibility solutions was heavily emphasized throughout both interviews as a key step in the right direction rather than the implementation of new and innovative solutions. It can be understood from this that new solutions are bound to fail if older and already implemented solutions are not maintained. To a certain extent, this can also be seen as a critique to inclusive urban design as planning and design needs to take maintenance into account if accessibility is to work.

The subject of felt safety was also heavily implied throughout the interviews and is something that ties heavily into the theory of motility. Felt safety ties into the determining factor about where blind and visually impaired people chose to go based on motivation (Guitton et al., 2025). Through the interview with Wilson (2026) she links feelings of Insecurity, fatigue, and dependence on help as contributing factors to motivations for choosing where to go. This also falls into the area of social inclusion, where these elements challenges blind and visually impaired people's ability for independent mobility and navigation which in turn creates a domino effect that can lead to more feelings of social exclusion.

6.1.5 Interim conclusion

The first analysis has shown that accessibility for the blind and visually impaired in the urban environment cannot be understood from a technical standpoint as solutions to be implemented, but that it must be seen as a lived, everyday practice which is shaped by experience, predictability, felt safety and trust. It is argued that everyday mobility for blind and visually impaired pedestrians is reliant on fixed and consistent routes where the use of mental mapping, sensory and tactile cues, and stability of the surrounding environment allow for independent navigation while conserving cognitive and emotional energy. However, it is also shown that this is a fragile stability that can easily be upset. Mobility for blind and visually impaired people is therefore not just defined by the freedom of movement, but also by the ability to move safely, independently, and with manageable cognitive effort.

Based on the interviews and observations, a clear distinction between enabling elements and barriers in urban space emerges. Tactile guidelines, acoustic signals, curbs and clear structures function as enabling elements as long as they are done so logically, consistently and are maintained over time. However, if these elements are obstructed or blocked, they lose their functionality as a tool for navigation for the blind and visually impaired. The biggest contributing factor to this has been found to be temporary and unpredictable objects acting as barriers. This is seen in the form of scaffolding, parked vehicles, street furniture and construction work. These elements acting as barriers are seen as especially problematic for accessibility for blind and visually impaired pedestrians as they are not designed into the city but emerge through everyday use and maintenance practices of the city. This demonstrates that accessibility can be undermined despite planning practices best efforts.

Furthermore, the analysis highlights the different dimensions that are used and affected in everyday navigation for blind and visually impaired pedestrians. This is seen in the sensory, cognitive and emotional dimensions where these are deeply intertwined. Sensory access through tactile and auditory inputs forms the foundation of navigation, but poor design, lack of maintenance, and unpredictability increase cognitive load and emotional stress. Feelings of insecurity, fatigue, and anxiety influence where and when blind and visually impaired people choose to move, directly affecting their motivation for mobility, as described through the lens of motility theory. As such, accessibility solutions that fail to support one of these dimensions risk undermining the other two

dimensions and therefore also the overall accessibility, even if physical movement remains technically possible.

Taken together, this part of the analysis suggests that current planning and accessibility practices risk falling short if they focus primarily on the implementation of solutions rather than long-term maintenance, environmental connectivity, and lived experience. Accessibility for blind and visually impaired people must therefore be understood holistically, where sensory, cognitive and emotional safety are equally central. This raises critical questions about how inclusive planning processes account for everyday use and maintenance, along with changes to the urban environment over time and whether blind and visually impaired people are sufficiently included, not only in the planning and design phase, but throughout the lifecycle of the urban environment.

6.2 Accessibility from the perspective of professional planners

With an understanding of what accessibility means from the perspective of blind and visually impaired people, it is equally important to investigate how professional planners understand accessibility in this context. As such, this next analysis will be conducted in an equal manner to the first one with the focus on data collected through interviews with professional planners from Vejle municipality, Dorthe Løvendahl Ringvie, and Aalborg municipality, Peter Sønderlund, as well as the document, "*Traffic areas for everyone, Universal design and accessibility*" (Jørgensen et al., 2023; Sønderlund, 2026; Wilson, 2026). This part analysis will answer the second sub-question; "*What influences urban planners' approaches to the implementation of accessibility in the absence of binding regulations?*".

6.2.1 How planners define accessibility

Accessibility is not a single, fixed concept that is used in planning, but is defined differently depending on the context, in which it is used, such as that of a technical framework, professional judgment or a planning practice. Through the interviews, accessibility gets defined as "good practice" (Sønderlund, 2026), and gets portrayed as something that should always be considered, but it is not required within the planning practice. In the document by Jørgensen et al. (2023, pp. 11–13), accessibility is clearly defined as the inclusion of minority groups within society and

planning, as well as ensuring equal opportunities for all and, in the context of mobility planning. In the context of normative planning, where accessibility can be framed as what should be considered already a part of planning, it can be understood through the professional definition that it becomes more of a planning consideration at the planner's discretion. While Ringvie (2026) and Sønderlund (2026) argue that accessibility should be considered within the context of what is being planned, normative planning theory can be used to challenge this perspective where it can be argued that accessibility for blind and visually impaired people should always be considered a norm.

The challenges of accessibility within the planning practice can especially be seen in how it is both considered a technical design choice and a planning principal. For instance, throughout the document by Jørgensen et al. (2023, pp. 22–24) it at first gets treated as highly technical and as something that is to be operationalized through the technical needs of the blind and visually impaired for them to navigate. As such, accessibility is through planning documents defined through design principles. A sentiment that can supported by Ringvie (2026) and Sønderlund (2026), where it is told that accessibility often gets underprioritized and is included late in the design stages rather than in the early planning stages. As such, the problem for accessibility is that it becomes a technical design task rather than a guiding principle in the planning process.

But while the professional definition of accessibility can be critiqued, there is also shown an understanding of the importance it has for blind and visually impaired people. This can be seen in how planners put a strong emphasis on safety in traffic and "*tryghed*" which can best be translated to the feeling of safety (Ringvie, 2026; Sønderlund, 2026). While the traffic document does include elements of this, the emphasis is more on a safe navigational experience to secure independence and participation in everyday life (Jørgensen et al., 2023, pp. 17–20). This reveals a fundamental ambiguity in planning practice, where accessibility is recognised as important in principle, but lacks the status of a binding norm in decision-making.

It is important to note that the traffic document by Jørgensen et al. (2023), is used to define more accessibility for more than just blind and visually impaired people which can be seen through the acknowledgement of conflicting interests in user groups and their different needs. This is seen as a general problem in the planning practice in the context of accessibility for different kinds of impairments. For instance, wheelchair users and blind and visual impaired pedestrians have polarizing needs in terms of accessibility, and as such it becomes a matter of balancing these in the context of the project (Jørgensen et al., 2023, p. 13 & 21; Ringvie, 2026; Sønderlund, 2026).

Furthermore, there is an agreement within the planning field that planning of accessibility for blind and visually impaired people have to be included earlier in the planning process, as it is generally considered to be insufficient currently. While Jørgensen et al. (2023, pp. 13–14) is more indirect in its formulation of this claim, the two planners are more direct in their acknowledgement of this fact as they both show strong agreement towards this having potential for yielding more positive outcomes (Ringvie, 2026; Sønderlund, 2026). However, the issues for the lack of the inclusion earlier in the planning process stems from a more political statue, as there is a general under prioritization of accessibility for the impaired, including the blind and visually impaired. As a result, accessibility becomes dependent on individual interpretation rather than institutional requirement, leading to inconsistency across projects.

6.2.2 Tools, standards and regulations used

A key argument for the start of this thesis has been that there are no obligatory standards, regulations or laws that maintain a certain level of accessibility for blind and visually impaired people in urban planning. During the interviews conducted with the two planners it was discussed if there were regulations, standards or laws that they used I their planning practice. From this, both Ringvie (2026) and Sønderlund (2026) highlight that they, as planners, is bound by the planning act (Planloven), the main law for Danish planners to use in practice and other laws such as that of the public road act (Loven om offentlige veje), depending on the context (By-, 2024; Transportministeriet, 2024). While these laws act as the legal foundation for planners in practice, it can be seen as flawed in terms of accessibility for blind and visually impaired people. The planning act has little to no mention in terms of accessibility, where the few mentions leave a lot to be desired in terms of clear definitions (By-, 2024). The same can be said for the public roads act, where this is much of the same (Transportministeriet, 2024). As such, it can be seen that there are no obligatory laws in regards to the inclusion of accessibility in urban planning. This argument is further enhanced through the interview with Sønderlund (2026):

> "*In the road sector, where I work with outdoor spaces and so on, it's mostly guidelines, as you mentioned. I'm pretty sure—almost completely sure—that if there had been mandatory requirements, there would probably be even more focus on accessibility*." (Sønderlund, 2026)

Here it can be clearly extrapolated that in regards to accessibility, the laws surrounding it creates an environment where accessibility then becomes a recommendation. As such there is no legal obligation to include accessibility for blind and visually impaired people within the planning process. However, it is important to point out that both interviews highlight that it is considered good practice to include accessibility in planning and that, despite the lack of laws, there are tools and handbooks that are being used. One of these handbooks have been describes as "*the bible*" by Sønderlund (2026), with it being one of the primary tools used by him as a planner when it comes to accessibility for blind and visually impaired people. This handbook, *Traffic areas for everyone, Universal design and accessibility* (Jørgensen et al., 2023), is a tool meant as guidance in creating accessibility on public road areas. The main takeaway from this handbook is that it is a guidance tool that is to be used by builders, designers and planners, and as such holds no regulatory or obligatory power enforcing accessibility for blind and visually impaired people. When putting this together, it shows a fractured regulatory framework where accessibility has no clear anchor in planning law, and no binding elements in regards to the inclusion of accessibility, or no standards to meet, other than those in guidelines.

In the interview with Ringvie (2026), it was pointed out that today, accessibility is used in a context-specific manner, and that it allows for greater flexibility for each induvial project, where she fears that standardization could lead to less desirable results than there is now. Followed by this comment she highlighted that there is room for improvement however, and that there needs to be a greater focus on accessibility for the blind and visually impaired in urban planning. While planners, such as Ringvie (2026) and Sønderlund (2026), highlight that they and their colleagues show awareness towards accessibility for all kinds of impairment in the urban environment, it nevertheless falls onto the individual planner to hold themselves responsible and accountable for the amount of accessibility that is included in each project. This can lead to unconscious bias and knowledge gaps as some planners might be more aware than others and can as such leave some projects open for more critique than others. This demonstrates a structural gap between policy ambition and regulatory enforcement, where accessibility is encouraged but not required.

6.2.3 Organisational constraints and priorities

Building on the points in the previous section, both the interviews and the handbook *Traffic areas for everyone* reveal that planning is strongly shaped by organisational constraints and competing priorities.

> "*There is a lack of engagement, yes, but definitely not out of bad intentions. It's just not an issue many people enter politics over; it usually takes personal experience or something like that. Others get involved if they see challenges for farmers, or problems in childcare institutions, and so on. So, it's not something that ranks very high on the agenda. But if we had half a million or a million a year, we could do a lot, improve many of the things that already exist*." (Sønderlund, 2026)

It is no secret that urban planning is shaped by politics, and the politicians that are in office have a lot of influence over what is prioritized on the agenda. As seen in the quotation above, it is expressed that politicians do not rank accessibility for blind and visually impaired people highly on the agenda. Furthermore, it also shows that there is a constraint in the economy, and while this quote is mentioned in relation to Aalborg municipality it can be branched out and speculated that the statement is true for most other municipalities. As such, it is understood that many issues are put higher on the agenda and that money are prioritized for these issues, which can also lead to staff limitations. In Aalborg municipality they have an accessibility committee as one of the few municipalities in Denmark, where their job is to advice and guide municipal projects and departments about accessibility, but it is not their primary function within the municipality. However, bigger municipalities like Copenhagen have employees who works full-time with accessibility (Sønderlund, 2026). Accessibility runs the risk of being seen as a "nice-to-have" rather than a "need-to-have", as it again falls on the planner to prioritize accessibility in the project. Furthermore, there is a risk during the maintenance of accessibility solutions for blind and visually impaired people, as it is up to the planners to run oversight on this as well (Jørgensen et al., 2023, p. 86). However, with limited resources it runs the risk of creating temporary solutions and creating needs for prioritizing competing interest where the outcome of accessibility becomes greatly context-based rather than a fixed planning requirement. These constraints contribute to a planning environment in which accessibility is systematically deprioritised, not due to lack of awareness, but due to institutional structures and competing agendas.

6.2.4 User involvement

While user involvement is looked at favourably by planners and institutions, it is highlighted that user involvement in projects regarding accessibility is implemented too late in the planning process, and that there is a clear gap between the ideal user involvement and the actual practice (Ringvie, 2026; Sønderlund, 2026). The knowledge and feedback of the blind and visually impaired is included too late in the process, and it creates a lack of collaborative planning. The involvement is present, but it is limited in practice compared to the scope of what is wished achieved. It is demonstrated through the interviews that there is a positive view towards collaborative planning tendencies in alignment with collaborative planning theory (Ringvie, 2026; Sønderlund, 2026). However, what is reported is that there is room for improvement and that the planning practice would benefit greatly from initiatives where knowledge is co-produced amongst planners and blind and visually impaired people, and shaped through experience.

While formal structures such as disability councils and accessibility committees provide channels for participation, these operate primarily in an advisory capacity, with limited influence on decision-making. In practice it is shown that blind and visually impaired people are often consulted or included during the final stages or during the hearing period of a project rather than through active co-design practices. As such the inputs and feedback are often given at a time where key decisions have already been made. This contrasts with the principles outlined in *Traffic Areas for Everyone*, which emphasizes the importance of identifying user groups early in the process, basing design decisions on user needs, and even testing solutions with users (Jørgensen et al., 2023, pp. 13–17 & 25). Furthermore, the handbook draws on the UN convention, *Convention on the Rights of Persons with Disabilities*, where it is encouraged to make use of disability organisations in the planning process (United Nations, 2006).

This is already done to a certain extent where organizations, such *as the Danish Blindness Association*, are already included through the municipal disability counsel where these organizations make up 50% of the counsel (Ringvie, 2026). However, these counsels serve in advisory role, and therefore still lack the ability to have a meaningful impact on accessibility for blind and visually impaired people. Furthermore, these counsels do not oversee every urban project and therefore risk leaving gaps in what they are able to advise on. Currently user involvement in the planning process highlights a broader structural problem where user involvement becomes largely a consultive and advisory role with no real meaningful impact on the result where it is still up to the

planner to comb through and make use of the inputs gained. User involvement remains largely consultative rather than transformative, meaning that blind and visually impaired people contribute input without significantly shaping outcomes. This reflects a form of 'tokenistic participation', where inclusion is formalised but not fully realised in decision-making, which is a point that has also been found, through the literature review, as a problem within planning practice overall. As a result, accessibility planning does not fully realise the collaborative potential which Is otherwise advocated for through the interviews and the handbook, instead reflecting a form of participation where users contribute input, but do not really shape the final decisions.

6.2.5 Interim conclusion

This analysis demonstrates that accessibility, within the planning practice, is not used in a fixed or consistent manner but is highly context-dependent in regards to different considerations being made during the planning phase. While planners define accessibility as important, and as a critical part of "good practice", there are no obvious binding requirements which leaves the implementation of accessibility largely up to the planner's judgment and project-specific considerations.

A key finding is the dual role of accessibility as both a technical design task and a broader planning principle. In practice, accessibility is shown to often being reduced to technical solutions which are introduced too late in the planning and design stages, rather than functioning as a guiding principle throughout the entire planning process. As such, this limits its potential to shape spatial outcomes in an inclusive and meaningful manner.

The analysis further reveals a fragmented regulatory framework, in which accessibility lacks a strong legal foundation. The laws which planners lean against provide only limited guidance where non-binding tools and handbooks serve as primary references. As a result of this, accessibility becomes dependent on the individual planner's awareness and competencies where this leads to inconsistencies across projects and furthermore increases the risk of knowledge gaps and implementation of solutions in an uneven manner.

Political factors put further constraints on the integration of accessibility, seen in the form of limited funding, competing priorities and a general lack of attention given by politicians. This contributes to accessibility being more of a consideration rather than a fundamental planning requirement in the

process, reinforcing a tendency for accessibility to be treated as a “nice-to-have” rather than a “need-to-have”.

Lastly, while user involvement in the planning process is widely recognized as valuable, it remains limited in practice. The involvement of blind and visually impaired people is typically consulted late in the planning process, reducing the influence they have on decision-making. A stark contrast to planning ideals shown as well as the guiding documents, which emphasise early and meaningful engagement with users.

Taken together, these findings indicate that although there is awareness of the importance of accessibility within the planning practice, its implementation is constrained by structural, institutional, and procedural factors. As a result, accessibility remains inconsistently integrated and insufficiently prioritised in urban planning processes. While this analysis has explored how accessibility is understood and implemented within planning practice, it raises important questions about how these perspectives relate to the lived experiences of blind and visually impaired people. In particular, the gap between planning ideals and practical implementation suggests potential mismatches between professional approaches and user needs. This relationship will be examined further in the discussion chapter, where the two perspectives are brought together and critically compared.

7. Discussion

This discussion will build on the findings of the analysis to explore what they reveal about accessibility for the blind and visually impaired in urban planning. While the analysis demonstrated how accessibility is experienced by blind and visually impaired people and how it is approached in planning practice, this section goes on to critically examine the relationship between these perspectives. It is argued that a fundamental mismatch exists between lived experience and planning practice, where accessibility is treated as a technical and optional design consideration within planning, but experienced as a dynamic, fragile, and essential condition in everyday life. As such, this discussion will be used to answer the third sub-question; "*Where and why do mismatches emerge between planning practices and the lived experiences of blind and visually impaired users?*".

7.1 Reframing accessibility

Accessibility within urban planning is often understood as the implementation of technical solutions aimed at accommodating a broader group of people within the given context. However, the findings of this thesis challenge this understanding as rather than accessibility being a fixed and final outcome, it has been found to be a fragile and continuously negotiated condition, shaped by design, maintenance, and everyday practices. As demonstrated in the analysis, accessibility for blind and visually impaired people depends not only on the presence of tactile and auditory features, but also on their consistency, maintenance, and even the behaviour of other people in the urban environment. This suggests that accessibility cannot be 'implemented' once and for all but must be continuously produced and maintained through both design and everyday practices. When accessibility solutions are obstructed, poorly maintained, or contradicted by their surroundings, they lose their functionality and can even create new barriers. In this sense, accessibility is not simply a matter of infrastructure, but of ongoing spatial and social conditions.

These findings stand in contrast to how accessibility is commonly treated within planning practice, where it is often approached as a technical and largely optional component, lacking strong regulatory anchoring. As a result, accessibility becomes dependent on individual interpretation and project-specific priorities influenced by political agendas and resource allocations, rather than functioning as an integrated and binding aspect of planning. This reinforces a gap between the

intention to create inclusive environments and the actual conditions experienced by blind and visually impaired people.

From a theoretical perspective, this challenges the interpretation of inclusive urban design (Clarkson, J. & Coleman, 2010; Doniyorov et al., 2024). While the theory emphasizes that disability is shaped by the environment rather than the individual, the findings of this thesis suggest that this perspective risks reinforcing existing planning practices if accessibility is primarily operationalised through technical guidelines and design solutions. Accessibility is not only shaped by design, but also by how environments are maintained, used, and governed over time meaning that the planning for an urban environment does not end at the completion of its build. Furthermore, the limited and late involvement of blind and visually impaired people in planning processes means that this lived complexity of mobility and navigation is only partially integrated into decision-making. This is not only claimed to be the case by Hejlesen (2026), but is also acknowledged by planners such as Ringvie (2026) and Sønderlund (2026). As such, accessibility cannot be fully achieved through design alone but requires continuous attention across the entire lifecycle of the urban environment. Therefore, it is crucial that planning practice acknowledges the need for a reframing of how accessibility is understood.

7.2 The mismatch between lived experience and planning practice

Throughout this thesis it has been found that there is a clear mismatch between the lived experience of the blind and visually impaired, and the planning practice when it comes to accessibility. While it has been highlighted how these two sides perceive accessibility differently, the consequences of this have not been brought into discussion.

This mismatch is especially evident in the difference between the multiple dimensions of lived experiences and the fragmented planning approach to accessibility. As shown in the analysis, accessibility for blind and visually impaired people involves sensory perception, cognitive effort, and emotional responses such as stress and fear. In contrast, planning practice tends to focus solely on the physical aspect of the environment, favouring the sensory aspects of the solution while forgoing the other dimensions. As a result, urban environments that are technically accessible may still be difficult, stressful or unsafe to navigate. However, it can be difficult to accommodate the individual feelings of different people, and it has to be recognised that not every person is alike in

their needs for comfort and safety. With that being said, a baseline can still and should still be maintained throughout the planning process of the urban environment.

A further dimension of the mismatch lies in how accessibility is understood in terms of time. The analysis demonstrates that accessibility is highly dependent on consistency, maintenance, and predictability, making it a continuously evolving condition rather than a fixed outcome. However, planning practice often treats accessibility as something that can be implemented in the design stage, and then it is done. Because of this, it creates situations where accessibility solutions deteriorate over time, become obstructed or lose their effectiveness over time, without planned mechanisms to ensure their continued effectiveness in the future.

This point leads into the final mismatch found through the analysis where the prioritization of accessibility is vastly different between blind and visually impaired people and planners. For the blind and visually impaired, accessibility is essential for their everyday mobility and being able to function independently in society, as demonstrated throughout the interview with Hejlesen (2026). In contrast, it is found through the analysis that planning practice treats accessibility as a "good practice" consideration to have within the planning process but that it is not a binding requirement to include in the outcome. As such, the biggest critique this thesis gives, is that this then makes it so that accessibility, and the amount included within the process, is up to the individual planners competencies as well as their ability to manage resources and juggle the political priorities within, as accessibility has to compete with all of these aspects of the planning process. It is not possible to change the condition of being blind or visually impaired, but it is possible to change the way planners perceive accessibility for the blind and visually impaired.

While planners have the best interest of blind and visually impaired people at heart, this mismatch still has significant implications. The lack of binding requirements for something that people are otherwise dependent on for independent everyday functionality leads to varying results and degrees of completion in terms of accessibility. Furthermore, the lack of alignment with the lived experiences means that the implemented measures may fail to provide meaningful accessibility. Instead, blind and visually impaired people are required to adapt to environments that do not fully support their needs, resulting in increased cognitive effort, reduced mobility, and in some cases, avoidance of certain places altogether. This aligns with the theory of motility, where the access of an area, skills of the individual and the appropriation of what individuals chooses and fells able to, affect their choice of where to go and how to do it (Guitton et al., 2025). If there is little to no

motivation for a blind and visually impaired person to make use of the urban environment based on the accessibility it offers, this can have costly implications such as social exclusion and unemployment as they are not able to be part of society independently, voluntarily or involuntarily. Addressing this mismatch, it therefore requires a shift in how accessibility is understood and integrated within planning, moving from a technical and optional concern to a continuous and binding requirement that is regulated and maintained.

7.3 Implications for planning theory and practice

The mismatch identified in this thesis have important implications for how accessibility is understood and integrated within the practice of urban planning. To address these issues requires a shift away from understanding accessibility as a technical and optional consideration, and instead recognizing it as a continues, embedded institutionally supported aspect of planning practice.

The findings of this thesis shows that accessibility for blind and visually impaired people needs to be an ongoing responsibility. Short term plans for implementation are shown to be lacking as the accessibility solutions lose their effectiveness over time, if not maintained. As such there is a need for planning that include lifecycle thinking in regards to accessibility, allowing for maintenance to happen to ensure the continued effectiveness of implemented solutions.

One of the shifts that need to be addressed by planning practice is the need for regulations and laws that promote and require accessibility for blind and visually impaired people to be included as a binding part of the planning process. By keeping accessibility optional and limiting it to a consideration undermines it as a critical part of the everyday life of a blind and visually impaired person. Furthermore, through regulation and law it reduces the reliance on individual planners. While the analysis found that accessibility is done differently depending on the context of what is being planned, regulations and laws can support this if done correctly as to make sure blind and visually impaired people are guaranteed accessibility solutions in urban environments, where this makes sense. While this thesis advocates for regulations and laws that promote and uphold accessibility, these have to be made in a way that make sense and is to the benefit of the blind and visually impaired, as well as the planner.

For the planning practice to change in favour of accessibility for the blind and visually impaired, there needs to be a change in the way involvement is done. Planning practice needs to make more

use of the planning theories which are already in place and go back to understanding the value which they bring to the planning process. Through the use of collaborative planning, understanding that knowledge is co-produced and that the knowledge that is to be gained from those with lived experience is invaluable to the planning process (Healey, 1997). Furthermore, the theory of normative planning holds equal importance to the planning process, as it is important to change the values and norms that guide the planner, and as such the planning process (Klosterman, 1978). Planning practitioners have all learned about planning theories at some point during their education but have made little conscious use of them during practice. Making use of these consciously, continuously and proactively will only benefit the planning practice and process, allowing for a greater outcome in the end.

Lastly, planners need to look beyond just the physical design and expand their understanding of what is needed in a project. This thesis has showcased that the planning process have forgone the cognitive and emotional dimensions of accessibility, and it has been shown that these are equally important as the sensory dimension. This can be tied together with the previous paragraph, where the coproduction of knowledge would support these dimensions and allow them to gain more attention. These findings support a constructivist understanding of accessibility, in which urban spaces are experienced differently by individuals.

8. Conclusion

This thesis demonstrates a structural misalignment between urban planning practices and the lived experiences of blind and visually impaired people. To do this, the following research question was posed:

"*To what extent do urban planning practices align with the lived experiences of blind and visually impaired people in accessibility considerations?*"

The planning practice is shown to treat accessibility as a highly technical and optional consideration within the planning process with inconsistent outcomes because of this. This is a clear contrast to the lived experience of blind and visually impaired people, where it is seen as an essential part of their ability to live an independent everyday life in society. Because accessibility is essential, it is also highly fragile and requires continuous maintenance to maintain its effectiveness as an accessibility solution.

The misalignment becomes particularly evident when examining the findings related to the three sub-questions. The first analysis demonstrates that mobility is shaped by unpredictable, everyday barriers, highlighting a disconnect between planned accessibility and lived experience. Furthermore, the lack of awareness towards feelings, methods and stress related to independent mobility have led to inconsistent accessibility solutions.

Through the second analysis, it was found that accessibility for the blind and visually impaired is constrained through political and institutional limitations, where a lack of political engagement and competing interest within the planning practice limits the focus on accessibility for the blind and visually impaired. It is through here that it is found that blind and visually impaired people are consulted too late in the planning process and is found to have no real effect on the accessibility solutions implemented.

In the discussion, it is found that there is a need to reframe accessibility within the planning practice from being something that is technically implemented to something that is continuously maintained and governed over time. If this is not done, then it can have adverse consequences for the blind and visually impaired as this can lead to social exclusion and further limit their ability to navigate independently. Planners must develop a deeper understanding of how blind and visually impaired

people navigate urban space and what enables independent mobility, as accessibility solutions are essential for the blind and visually impaired to function independently in society.

This thesis contributes to urban planning theory by reconceptualising accessibility as an ongoing social and spatial condition rather than a static design outcome. This challenges dominant interpretations of inclusive urban design, which tend to treat accessibility as a static design outcome rather than a dynamic condition shaped by cognitive and emotional experiences. It is also found that planning theories such as collaborative planning is underused within the practice and would benefit the outcome of accessibility greatly. Normative planning challenges the view of norms within the planning practice, where accessibility for the blind and visually impaired should be more than a consideration.

Ultimately, unless accessibility is reframed as a continuous and binding component of planning practice, urban environments risk systematically excluding blind and visually impaired people from independent participation in everyday urban life.

References

Aalborg University. (2026a). *Generative AI at AAU.* www.students.aau.dk. https://www.students.aau.dk/practical/it/generative-ai-at-aau-ai-as-a-study-buddy

Aalborg University. (2026b). *Rules for the use of Generative AI at AAU.* www.students.aau.dk. https://www.students.aau.dk/practical/rules/rules-for-the-use-of-generative-ai

Aarhus Universitet. (2026). *Interviewtyper.* https://metodeguiden.au.dk/interviewtyper

Ahmed, S. K., Mohammed, R. A., Nashwan, A. J., Ibrahim, R. H., Abdalla, A. Q., M. Ameen, B. M., & Khdhir, R. M. (2025). Using thematic analysis in qualitative research. *Journal of Medicine, Surgery, and Public Health, 6*, 100198. 10.1016/j.glmedi.2025.100198

Allmendinger, P. (2017). Collaborative Planning. *Planning Theory* (pp. 241–266). Bloomsbury UK.

Amaya, V., Chardon, M., Klein, H., Moulaert, T., & Vuillerme, N. (2022). What Do We Know about the Use of the Walk-along Method to Identify the Perceived Neighborhood Environment Correlates of Walking Activity in Healthy Older Adults: Methodological Considerations Related to Data Collection—A Systematic Review. *Sustainability, 14*(18), 11792. 10.3390/su141811792

Arnstein, S. R. (1969). A Ladder Of Citizen Participation. *Journal of the American Institute of Planners, 35*(4), 216–224. 10.1080/01944366908977225

Arshed, N., & Danson, M. (2015). The literature review. *Research Methods for Business and Management: A Guide to Writing Your Dissertation,* , 31–49.

Bartlett, R., Koncul, A., Inger, M. L., Elizabeth, O. G., & Ingebjørg, H. (2023). Using Walking / Go Along Interviews With People in Vulnerable Situations: A Synthesized Review of the Research Literature. *International Journal of Qualitative Methods, 22*, 16094069231164606. 10.1177/16094069231164606

Bredmose, A., Grangaard, S., Lygum, V. L., & Hansen, A. R. (2023). Mapping the importance of specific physical elements in urban space for blind and visually impaired people. *Journal of Urban Design, 28*(2), 139–154. 10.1080/13574809.2022.2097862

Bundgaard, C. (2026). Unstructured interview w. Christian Bundgaard.

Bekendtgørelse af lov om planlægning, (2024). https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2024/572

Clarkson, J., & Coleman, R. (2010). Inclusive design. *Journal of Engineering Design, 21*(2-3), 127–129. 10.1080/09544821003693689

Clarkson, P. J., Coleman, R., Keates, S., & Lebbon, C. (2013). Inclusive design: Design for the whole population.

Cohen, A., Dalyot, S., Natapov, A., & Nelson, T. (2024). How accessible are cities for visually impaired pedestrians? A case of Greater London. *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science, 51*(7), 1614–1631. 10.1177/23998083241256402

Cushley, L. N., Galway, N., Curran, K., & Peto, T. (2022). Navigating the Unseen City: Town Planners, Architects, Ophthalmic Professionals, and Charity Opinions on Navigating of the Built Environment with a Visual Impairment. *International Journal of Environmental Research and Public Health, 19*(12), 7299. 10.3390/ijerph19127299

Danske Handicaporganisationer. (2024). *Fakta om Handicap.* www.handicap.dk. https://handicap.dk/politik/analyse-fakta-om-handicap/fakta-om-handicap

DBS. (2026). *Fakta om synshandicap.* www.blind.dk. https://blind.dk/viden-om-synshandicap/fakta-om-synshandicap/

DBS, D. B. (2026). Tilgængelighed for blinde og svagsynede. https://tibs.blind.dk/

Doniyorov, A., Polvonov, J., Jalolova, S., Sattorova, Z., Yakubova, M., Gaybullaev, O., Abdullaev, A., & Abdukarimov, A. (2024). DESIGNING INCLUSIVE CITIES – THE ROLE OF URBAN ARCHITECTURE IN ENHANCING ACCESSIBILITY FOR THE VISUALLY IMPAIRED. *Archives for Technical Sciences, 16*(31), 393–402. 10.70102/afts.2024.1631.393

Dudovskiy, J. (2026). *Abductive reasoning (abductive approach).* https://research-methodology.net/research-methodology/research-approach/abductive-reasoning-abductive-approach/

Egholm, L. (2014). *Philosophy of science - Perspectives on organisations and society*. Hans Reitzels Forlag.

Else, M. H., Frank, J. S., Aart, C. K., & Bart JM Melis-Dankers. (2015). Accessibility of shared space for visually impaired persons: A comparative field study. *British Journal of Visual Impairment, 33*(2), 96–110. 10.1177/0264619615575793

Flyvbjerg, B. (2006). Five Misunderstandings About Case-Study Research. *Qualitative Inquiry, 12*(2), 219–245. 10.1177/1077800405284363

George, T. (2023). *Semi-Structured Interview | Definition, Guide & Examples.* www.scribbr.com. https://www.scribbr.com/methodology/semi-structured-interview/

Gross, J. M. S. (2018). Document analysis. *The SAGE Encyclopedia of Educational Research, Measurement, and Evaluation, 4*, 545–548. https://doi.org/10.4135/9781506326139.n209

Guitton, E., Eisenman, L., Guerin, C., Potel, M., & Somat, A. (2025). Defining motility: the uses, operationalisations and limits of a concept. *Mobilities, 20*(5), 969–985. 10.1080/17450101.2024.2449515

Harris, N. (2002). Collaborative planning. *Planning Futures: New Directions for Planning Theory,* , 21–43.

Healey, P. (1997). *Collaborative planning* (1st ed.). UBC Press. 10.1007/978-1-349-25538-2

Hejlesen, E. (2026). *Walk-along interview w. Ejlif Hejlesen*

Huxley, M. (2009). Planning, Urban. In R. Kitchin, & N. Thrift (Eds.), *International Encyclopedia of Human Geography* (pp. 193–198). Elsevier. 10.1016/B978-008044910-4.01097-X

Jeffries, J. M., Gilroy, R., & Townshend, T. (2020). Challenging the visual: learning from the mobility narratives of visually impaired persons. *Journal of Urban Design, 25*(2), 254–274. 10.1080/13574809.2018.1494503

Jørgensen, B., Christensen, E., Bak, J., Sørensen, R. H., Christiansen, M., Nielsen, P. K., Dworak-Bjerknæs, K., Hjorth, H., Ginnerup, S., Feldthaus, C. M., Hoelgaard, J., Cordes, M. R., Østergaard, I. M., Abdulla, J., & Jensen, T. D. (2023). *Traffic areas for everyone, Universal design and accessibility*. Vejregler.dk.

Klosterman, R. E. (1978). Foundations for Normative Planning. *Journal of the American Institute of Planners, 44*(1), 37–46. 10.1080/01944367808976875

Lorenzen, M. (2021). Hvorfor er handicapkonventionen ikke en del af dansk lovgivning? *Www.Hjerneskadet.Dk,* https://hjerneskadet.dk/hjerneskadeforeningen/direktoerens-klumme/hvorfor-er-handicapkonventionen-ikke-en-del-af-dansk-lovgivning/?utm_source=chatgpt.com

Ringvie, D. L. (2026). Interview w. Dorthe Løvendahl Ringive.

Scott, J. (1990). DOCUMENTS AND DOCUMENTARY

RESEARCH. *A matter of record: Documentary sources in social research* (pp. 8–19). Cambridge: Polity Press.

Bygningsreglementet, Adgangsforhold (§ 48 - § 62), (2018). https://www.bygningsreglementet.dk/tekniske-bestemmelser/02/krav/

Sønderlund, P. (2026). Interview w. Peter Sønderlund.

Sørensen, H. G., & Hejlesen, E. (2026). *Unstructured interview w. Hanne Grethe Sørensen & Ejlif Hejlesen*

Bekendtgørelse af lov om offentlige veje m.v. (2024). https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2024/435

United Nations. (2006). *Convention on the Rights of Persons with Disabilities*. www.ohchr.org. https://www.ohchr.org/en/instruments-mechanisms/instruments/convention-rights-persons-disabilities

White, H. C. (2026). *Constructivism*. https://sk-sagepub-com.zorac.aub.aau.dk/ency/edvol/greeneducation/chpt/constructivism

WHO. (2023). *Disability*. www.who.int. https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/disability-and-health

Wilson, C. W. (2026). Interview w. Charlotte Weng Wilson.

Yin, R. K., & Campbell, D. T. (2018). *Case study research and applications: design and methods* (6th ed.). SAGE Publications, Inc.

Appendix

In the following, all the appendices will hold interview guides and transcripts for the different interviews for this thesis.

Appendix 1: Interview Guide, Dorthe Løvendahl Ringvie

Intro:

- Må jeg optage interviewet, transskribere det og citerer dig i min opgave? (Samtykke)
- Hvem er du?
- Kan du beskrive din rolle som kommunal planlægger og hvad din rolle er i handicaprådet?
    - (Hvad gav dig lyst til at være en del af handicaprådet?)
- Hvordan involveres kommunen i projekter og hvad er jeres rolle i rådet her?

Planlægning uden bindende krav for tilgængelighed:

- Hvordan påvirker fraværet af obligatoriske tilgængelighedsstandarder dine/bygherres planlægningsbeslutninger?
- Hvilke kilder, retningslinjer eller erfaringer støtter du dig til, når du kontrollerer et projekt i rådet?
    - Syntes du der er mangel på en beskrivelse af hvad "god tilgængelighed" er for en blind person i byplanlægning?
- Oplever du at tilgængelighed for blinde bliver underprioriteret eller tilsidesat i byplanlægning?
    - Opvejer andre ting mere i byplanlægning?

Udfordringer for blinde:

- Hvilke udfordringer vil du, som planlægger, mene blinde individer har og kan opleve når de navigerer byen?
    - Hvilke barrierer mener du påvirker dem mest?
- Oplever du at planlæggere har et godt kendskab til de barrierer blinde møder?

Samarbejde og brugerinvolvering:

- Hvordan inddrager I blinde og svagsynede borgere - eller organisationer, der repræsenterer dem - i planlægningsprocesser?

    - Hvis ja, kan du give et eksempel hvor det har haft en betydning?
- Har du kendskab til nogle tilgængelighedsløsninger, som kommunen har implementeret for blinde og svagsynede brugere?
    - Hvis ja, har i fået noget feedback på dem hertil?

Refleksioner:

- Hvordan påvirker handicaprådets input de endelige beslutninger i en planlægningsproces?
    - Oplever du konflikter mellem politiske prioriteringer og tilgængelighedsmål?
- Hvad mener du, der skal til for, at kommuner kan designe/planlægge mere effektivt for blinde og svagsynede brugere?
- Ville obligatoriske tilgængelighedsstandarder forbedre planlægningspraksis? Hvorfor / hvorfor ikke?
    - Hvilken viden eller hvilke værktøjer mangler planlæggere mest?

Afslutning:

- Har du nogle opfølgende kommentarer? Er der noget du føler jeg mangler at spørge om?
- Må jeg citerer dig i min opgave? Jeg kan sende citaterne før jeg afleverer

Appendix 2: Interview transcript, Dorthe Løvendahl Ringvie

Magnus

[00:04] Øh, ja. Sådan der, så tror jeg, at det er i gang.

Dorthe

[00:10] Ja, det kan jeg også se her, at den er.

Magnus

[00:12] Så er det godt. Jeg skal bare lige være sikker på, at det er i gang. Fedt, ja, super. Okay. Ja, så det er bare lige for, at jeg fik din samtykke til, og jeg godt måtte optage det, for så kommer jeg ikke i klemme, og så har jeg gjort min del på universitetssiden.

Dorthe

[00:38] Yes, det er bare så fint.

Magnus

[00:42] Jamen, nu kender jeg dig allerede, Dorte, men det kan være, at du vil bare for min interviews skyld, præsentere dig selv, hvem er du, og hvad er din rolle som kommunal planlægger, og hvad er din rolle i Handicaprådet?

Dorthe

[00:55] Ja, altså jeg er jo arkitekt, og har arbejdet med byplanlægning i tre år. Jeg kommer fra arkitektskolen i Aarhus, og har haft den her overbygning inden for byplanlægning. Så i tre år, som sagt, har jeg sættet her i Vejle Kommune og lavet lokalplaner med videre. Det er ganske nyt, at jeg er kommet ind som en del af Handikaprådet.

[01:17] Den blev jo først stiftet her efter kommunalvalget lige før jul, så vi har kun haft to møder indtil videre. Men det har været et ønske fra det tidligere råd, at der kom en repræsentant fra Teknik og Miljø. Så det er ligesom, at jeg er repræsentant fra forvaltningens side af. Så hvis der skulle komme spørgsmål eller kommentarer eller andet på nogen vis, så kan jeg tage det med videre og se, hvad vi kan gøre ved det herovre fra forvaltningens side.

Magnus

[01:43] Ved du, om det er nyt generelt, at der er handicapråd i kommuner, eller er det bare nyt for Vejle?

Dorthe

[01:52] Nej, men der er pligt til, at der skal være et handicapråd i alle kommuner.

Magnus

[01:57] Okay. Ved du, om det er en ny ting, der er kommet, eller har det været noget, der har været længe?

Dorthe

[02:02] Det tror jeg har været længe.

Magnus

[02:04] Okay. Og hvad er det Handicaprådet egentlig laver?

Dorthe

[02:13] Altså, de to møder, jeg har været med på indtil videre, jamen, der har vi snakket meget om, hvad netop rådets rolle skal være og er, og hvilke projekter eller emner, vi særligt gerne vil berøre. Og så, vi går meget op i, og det tror jeg også er en generelt lov omkring det, at vi må ikke tale om enkeltsager.

[02:35] Det skal være det overordnede blik. Men man kan jo ikke undgå, at der er nogen, der sidder og... Altså, vi er jo sådan 50% fra kommunens side, og så er vi 50% der kommer fra... Det kan være alle de her foreninger, som Lev og Smil og hvad de ellers hedder. Dansk Blindesamfund og Muskelsvindfonden

[02:58] og sådan. Og de kommer selvfølgelig med deres erfaringer, og vi fra kommunalsiden kan jo så prøve at belyse eller gå videre i baglandet med dem. Så det er sådan, vi får lidt en snak om, hvad er det for nogle emner, vi skal berøre. Så man kan sige, indtil videre har der ikke været så meget, der berører lige teknik og miljø,

[03:19] fordi det går meget på kørselsordninger eller madordninger eller andet. Så det der med at være en del af Handikaprådet, det er jo så meget mere end bare hvad jeg normalt ville tænke af en del af det, at det er jo selvfølgelig kantstenshøjt og belægningsskift og så vi har jo mange forskellige briller og derfor tror jeg også, det er vigtigt, at vi nogle gange, en gang om måneden, så sætter

[03:39] os sammen og lige finder ud af, hvad der skal arbejdes med.

Magnus

[03:43] Ja, så det bliver lidt et møde, der berører alle emner indenfor området i forhold til den kommunale drift og den bylige drift.

Dorthe

[03:53] 03:53–03:54] Ja, lidt præcis. Så igen, det er jo faktisk ikke særlig tit, det lige berører i teknik og miljø.

Magnus

[04:04] Okay. Jamen, jeg tænker, at jeg bare hopper videre til det næste spørgsmål. Fordi nu har jeg jo startet den her opgave med udgangspunkt i, at der er en mangel på obligatoriske tilgængelighedsstandarder for, kan man sige, blinde i byplanlægning.

[04:27] Det har været min udenbart opfattelse, når jeg har læst mig til det, at der ikke er et, hvad kan man sige, nogle lovlige krav om, hvordan det skal udformes i byerne, altså i byplanlægning.

Dorthe

[04:43] Nej, det er der jo så alligevel. Altså, der ligger jo nogle krav til netop med henblik på tilgængelighed, både inden for bygningsrelementet og inden for vejloven. Der ligger bare ikke i planloven. Men det er jo den gode lokalplanlæggers rolle, og selvfølgelig at få det ind fra starten, hvis det skal op på et helt særligt niveau i en lokalplan.

[05:07] Mere end det bare bliver en ting, som er under normen. Altså fordi det er en del af lovgivningen, at de skal overholde kravene. Men undskyld, nu afbryder jeg dig faktisk.

Magnus

[05:17] Nej, det ved jeg ikke. Jeg har lidt haft svært ved at læse rundt i alt det her med lovgivninger, fordi når jeg læste, hvad hedder det, det hedder det en bygningsreglement, så fik jeg indtrykket af, at det var meget mere indendørsmiljø. Også når jeg snakkede med Dansk Blindesamfund, så blev det til, at det omhandlede mere det indendørsmiljø mere end det omhandlede udendørs.

[05:40] Og vejloven, den omhandler jo selvfølgelig om, at der skal være ja, jeg har ikke læst vejloven endnu, men ved at høre, så omhandler det om, at der skal være, skabes den her sikker færdsel for blinde i trafikken. Men ifølge Dansk Blindesamfund og nogle blinde, jeg har snakket med, så er de her, altså så bliver det også mere til

[06:05] anbefalinger for, at det skal man gøre, mere end det faktisk er en lovlig pligt at sikre sig, at det er inkluderet i det.

Dorthe

[06:15] Og jeg troede faktisk, det var en del af deres lov. Jeg sendte nogle links til nogle lovgivninger. Jeg kan ikke lige huske, hvor meget nærmere de beskrev det. Men der er jo i hvert fald, om ikke andet det er en vejledning, så bør man jo også tage hensyn til den.

Magnus

[06:34] Men det er jo då der, hvor man kan sige, hvordan påvirker fraværet af en obligatorisk tilgængelighedsstandard, en planlægningsbeslutning, både for jeres side, men måske også for en bygherres side, fordi som du siger, nu snakker vi om det her, det bliver jo til en vejledning, som man jo burde følge, men hvis det ikke er noget, som man er forpligtet til at følge,

[06:58] altså at det ikke er sådan, at du har nogen, der ånder dig i nakken og siger, at du skal følge den, så bliver det jo... Hvordan påvirker det så planlægningsbeslutningen, kan man sige?

Dorthe

[07:09] Jamen helt nede i den detalje er vi jo slet ikke i en lokalplan. Om der skal være kantsten i en bestemt højde, det regulerer vi jo ikke nødvendigvis. Altså vi har i hvert fald ikke... Nu har jeg spurgt rundt på kontoret, der er ikke nogen, der har stiftet bekendtskab med, at de endnu har haft en lokalplan, der går så meget ned i det. Men vi har tiltro til, at det jo selvfølgelig er noget, der bliver arbejdet med i henhold til vejloven og til byggeloven.

Magnus

[07:35] Okay, I læner jer op af bygningsreglementet og vejloven. Jeg er så dårlig til de navne. Er der andre retningslinjer eller vejledninger, som I støtter jer op ad, hvis I skulle kontrollere et projekt?

Dorthe

[07:59] Altså med henblik på blinde?

Magnus

[08:01] Ja, nu er mit projekt specifikt blinde, ja. Men man kan jo godt sige, at generelt, nu siger du selv, at I har et dansk blindesamfund i Handikaprådet. Så kan jeg forestille mig, at der er lænet jer op ad TIBS-vejledning, for eksempel. Hvis der var det?

Dorthe

[08:22] Det har jeg ikke stiftet kendskaben med endnu, i hvert fald.

Magnus

[08:24] Okay. Så kan man stille andet spørgsmål. Nu er der jo alle de her vejledninger, som jo beskriver tilgængelighed, men de beskriver ikke nødvendigt... Det er lidt rodet

[08:45] , når man læser litteraturen, hvad god tilgængelighed er for en blind person i byplanlægning. Og så vil jeg høre, om du måske synes, at der er mangel på en beskrivelse af, hvad en god tilgængelighed er for en blindperson i byplanlægning?

Dorthe

[09:01] Jeg tror, jeg synes ikke, der er mangel på det, fordi jeg kan ikke se, hvor i planloven det skulle kunne høre til. Men jeg synes, det ville være en god stil med en ordentlig eller en dygtig planlægger, der sidder med et projekt og så tænker det ind. For eksempel, når vi skal i gang med havnen hernede i Vejle,

[09:23] og det gælder jo også for mange andre, der har med is og vand i deres bymidte, hvordan hindrer man for eksempel, at der er en plæn, der hopper ned, eller ikke hopper, falder ned i havnen? Og det er jo selvfølgelig med nogle belægningstyper, og det kunne man jo godt for eksempel skrive med ind i en lokalplan, men det er ikke noget, vi har lovhjemmel i,

[09:43] nødvendigvis vi kan skrive det som en betingelse, men vi skal ikke gøre det, forstår mig ret.

Magnus

[09:50] Ja.

Dorthe

[09:51] Men det vil være rigtig god kutume, at vi tænker belægningsskift, belægningshøjder, belægningstyper, afvæveforanstaltninger generelt, kan man jo også godt kalde det, at det er.

Magnus

[10:03] Men bliver det så planlæggerens ansvar på en eller anden måde at sikre sig, at når det ikke er et krav med det mere god kutume eller best practice, kan det så være der, hvor der er fare for, at det kan blive forglemt eller underprioriteret, eller tilsidsat på en måde.

Dorthe

[10:21] Jeg vil aldrig sige, at det er et ansvar som sådan. Altså fordi du kan jo ikke bagefter komme og hive vedkommende i retten, forstå mig rettigt, hvis ikke der er blevet taget hensyn til det. Igen, fordi der ikke er lovhjemmel i det.

Magnus

[10:40] Nej, men det er også...

Dorthe

[10:41] God kutime og god stil, og selvfølgelig tænkte jeg det inden for start.

Magnus

[10:47] Men så bliver man... Nu er det jo ikke, fordi jeg siger, at det er planlængers ansvar, at de skal stå til ansvar for det, men det er med det her med, at det bliver, så er det op til dem at sikre sig, at de følger den her gode kutume. Men så er det jo også bare bundet op på, at de jo så husker den her gode kutume, eller har fået indlært den her gode kutume, mere end....

Dorthe

[11:09] Altså det har vi i hvert fald på arkitektskolen, og det forstår man ret, det tror jeg, at alle har lidt med i bagagen, når man sidder som byplanlægger. Men vi ved godt, faktisk på min uddannelse, der havde vi en uge, hvor vi alle sammen skulle prøve at være henholdsvis kørestolsbrugere eller blinde og andre have andre handicaps.

[11:29] Og jeg vil gerne indrømme, at jeg synes, at at være blind er absolut det værste. Jeg vil hellere sidde i kørestol eller have andre handicaps, end jeg vil være blind.

Magnus

[11:38] Og den kan jeg godt følge.

Dorthe

[11:39] Ja, også jeg havde selv en farmor, der ikke kunne se så meget til sidst. Det er noget af det mest forfærdelige. Og jo, selvfølgelig skal de også tage sandsyn til at have gode muligheder for at komme omkring. Men lige i planloven er der ikke noget lovhjemmel. Som sagt, vi henviser til bygningsrelementet eller vejloven.

Magnus

[12:02] Og du føler ikke, at planloven burde tage mere højde, i en detaljegrad, for handicappet generelt? Nu snakker jeg om blindenden i min opgave, men burde planloven måske tage mere højde for handicappet? Eller er det fint, at det falder på de her bygningsreglementer og vejloven?

Dorthe

[12:27] Jeg tror, det er så projektspecifikt, at det vil være svært at generalisere det. Det giver jo mening, når det er inde i byen, og det er en stor plads, eller det er med meget trafik eller andet, men man er ude i en lille landzone,, så er det ikke nødvendigvis der, der skal være helt stor fokus på det.

[12:48] Der skal selvfølgelig altid være fokus på det, men igen, det tager vejloven og byggeloven jo.

Magnus

[12:57] Ja, nu har vi jo snakket, nu kom du selv lige ind på det med, at på arkitektskolen, der havde I lige en uge, hvor I prøvede at være handicappede på forskellig vis, og så vil jeg høre, hvilke

udfordringer du som planlægger mener, blinde individer har og kan opleve, når de navigerer i byen ud fra dine tanker. Måske erfaringer, hvis du har,

[13:21] da du stadig er ny i byrådet eller i handikaprådet.

Dorthe

[13:25] Altså det er tryghed. En stor rød overskrift, tryghed, med fed og understreget. Men det handler jo om belægningstyper, kantsten, overgangen, og især, hvor der er trafik jo. Det er de skarpt definerede biler, cykler, bløde trafikkantler. Det er at få sådan noget tænkt ind i en byplanlægning.

[13:48] Det kunne jeg godt forestille mig, at det kunne veje højt, eller det vejer højt i en lokal planlægning. Men det vil være stedsspecifikt, hvis der skulle tænkes andre ting ind, tror jeg.

Magnus

[14:05] Hvilke barriere vil du påvirke dig mest, når de skal navigere byen? Altså igen, det er stedsspecifikt, så jeg er også på et meget generelt niveau lige nu.

Dorthe

[14:18] Men det er jo igen det samme faktisk. Altså det her med belægningstyper, skifthøje kanter, man kan snuble over. Og det er jo faktisk ikke kun helt blinde, det er jo også for dem, der er delvis blinde. Den der selv farveskift kan for nogen også være et stort hjælp faktisk.

Magnus

[14:35] Ja, kontrasterne. Det er jo et helt spektrum at være blind, fordi man kan have... Jeg mener, hvis det er under 10%, så er du lovligt blind, er det ikke det?

Dorthe

[14:47] Åh ja, det ved jeg desværre ikke.

Magnus

[14:51] Mellem 30% og 10% syn, så er du svagtseende, og så under det, så bliver du betragtet i en vis mængde blind. Så er der forskellige former for blindhed. Men ja, så der er jo forskellige, kan man forskellige værktøjer, om man er afhængig af ledelinjer, eller om man er afhængig af kontraster og lyde.

Dorthe

[15:14] Men det er derfor, der skal være begge dele.

Magnus

[15:18] Men nu mener jeg ikke, at at lyde i... Jeg burde nok læse den der vejloven, fordi så vidt jeg kan forstå, så var lyde i lyskryds, eller i fodgængerårgangen, at det er relativt nyt inden for de sidste par mange år, at det er blevet til standard at indføre det.

Dorthe

[15:43] Jeg tror også, det var for 20 år siden.

Magnus

[15:45] Nå, okay. Jeg synes bare, at da jeg snakkede med Dansk Blinde Samfund, der sagde de, at det var en relativt ny ting, og at det ikke er alle lysovergange i Danmark, der har det.

Dorthe

[15:54] Ja, det kan godt være, at det kun var i store bier tidligere. Der ved jeg i hvert fald, at da jeg i 2006 prøvede det der, der var det lydende, vi gik efter. Og det var, du ved, ovenpå, der hvor man trykker, gammel her, grønt lys, det er der, hvor man kan mærke den her pind, hvilken retning man skal gå, for eksempel. Har du stiftet bekendtskab med den, for eksempel?

Magnus

[16:14] Hvilken?

Dorthe

[16:17] Ved en lysregulering. På den her, hvor man trykker for, at det bliver grønt, det kan vi ikke se, derfor lytter de sig til det, om det bliver bip, bip, bip, bip, eller om den er langsom. Men de kan heller ikke se, om et lyskryds faktisk er skrå på hinanden, så derfor ovenpå, der er der jo sådan en pind svejst ned i, så de kan lige med hånden mærke, hvilken retning skal jeg gå,

[16:36] om det skal være vinklet eller lige på. Det ved jeg ikke, om du har set før.

Magnus

[16:41] Det har jeg ikke, men det er også fordi, at her på fredag faktisk, der skal jeg ud og gå en tur med en blind mand på en rute fra Aalborg Vestby Station, og så op til til, åh, hvad hedder den? En af hovedvejene igennem Aalborg, hvor han ville fortælle mig lidt omkring

[17:04] de udfordringer, han går med.

Dorthe

[17:07] Ja.

Magnus

[17:09] I mit opgave her, der vil jeg gerne sammenligne det professionelle syn med det personlige syn af en blind person, fordi jeg tror, at det, som en professionel kigger på, det er jo selvfølgelig anderledes, end det, som en blind vil se på, fordi der er forskellige syn på, hvordan tilgængeligheden egentlig er planlagt i byen.

Dorthe

[17:30] Ja, det tror jeg, det bliver meget spændende, og nok også en øjenåbner faktisk, at der er mange flere ting, man bliver opmærksom på efterfølgende, når man selv er brødende.

Magnus

[17:42] Ja, fordi da jeg sad og læste, der sad jeg og var der også en, der kom med en god pointe om, at det her med mangel på... Fordi jo en ting er, at vi skriver det ind i loven, en anden ting er, hvad der faktisk fungerer for blinden, og det er måske også det med, at det lyder som hvilket fed uge I havde, men på mit studie har vi aldrig haft en uge med, at vi skulle prøve at sætte os ind i,

[18:04] hvordan det ville være at være handicappet. Og det falder jo så tilbage på, at det er uddannelsernes ansvar også et eller andet sted, at der er en mangel der på, at de får skabt en form for øjenåbner omkring tilgængeligheden, der er behov for.

Dorthe

[18:17] Ja, det kunne man egentlig også godt sige jo. Altså fordi tilgængelighed, det bliver vi nødt til at tænke ind, og det bliver nødt til at ligge som en form for vores DNA, at vi ikke kan tænke et projekt, uden også lige at have det aspekt med i det, bevidst eller ubevidst.

Magnus

[18:36] Ja, men du har jo også lidt svaret på det næste spørgsmål omkring det her med, at du er allerede sindssygt opmærksom på alle de her barriere, som blinde kan møde i byen. Og jeg er faktisk overrasket over, at hvor anderledes de svar, du giver mig, de er fra det, som jeg har læst i litteraturen,

[19:00] fordi litteraturen, den ligger meget op til, at det er meget lidt, på en eller anden måde, den vilde vesten, når det kommer til byplanlægning og tilgængende for blinde. Det ligger litteraturen meget op til, hvor her virker det til, at der er faktisk også noget struktur. Det handler bare om at kigge på det bynære billede, i stedet for måske at have en standard.

Dorthe

[19:18] Det handler om sund fornuft, vil jeg mene.

Magnus

[19:22] Okay, og du tror ikke, altså tror du, hvis man lavede sådan en standard, hvor man sagde, okay, vi skal have ens ledelinjer og ens former på de her teksturovergange og bygningsmaterialer, at det ville være til mere gene, end det ville være til gavn?

[19:41] Nu er der jo Vejle gågade hvor hvor ledelinjerne er bygget meget diskret ind i gågaden, hvor der er andre, de har faktisk bare smidt de traditionelle ledelignende ned, altså man bare fejser fast til asfalten.

Dorthe

[20:08] Jeg tror, man kan ikke lave en standardiseret udgave, for jeg tror, det skal jo passe ind til stedet, det skal passe ind til konteksten og æstetikken omkring. Så at man laver sådan noget som en standardløsning, det vil næsten være ærgerligt. Men dermed ikke sagt, at man ikke skal arbejde i det. Det skal man da helt sikkert. Men at det skal være en bestemt type,

[20:32] eller farve, eller andet, det vil bare forhindre nogle andre ting.

Magnus

[20:42] Tror du så, at en checklist, den vil være en form for checklist, den skulle være der? Fordi der er jo nogen... Nu har jeg jo kun arbejdet kort vejt, men I har jo allerede en form for checklist for nogle ting. Tror du også, at der skulle være en form for checklist, for nogle ting. Tror du også, der skulle være en form for checkliste, når det kom til altså tror du, du ville være til gavn at få en checklist når det kom til sådan noget som handikappets tilgængelighed?

Dorthe

[21:04] Altså når vi udarbejder en lokalplan?

Magnus

[21:07] Ja, udarbejde en lokalplan, eller når I sidder i for eksempel lokal i handikaprådet og skulle gennemgå en lokalplan.

Dorthe

[21:15] Ja, altså du mener, om der er tænkt på de forskellige emner, at man sådan ligesom for sig selv lige går ned okay, det har vi styr på, det har vi styr på, eller?

Magnus

[21:26] Ja, lidt ligesom en læringsplan, hvor man bare lige siger, okay, det her er dækket, det her er dækket, det her går ind over det her, og det her er ikke relevant hertil, for eksempel.

Dorthe

[21:33] Ja, det kunne da være meget gævnligt, faktisk. Men igen, det ville jo også være forskelligt, hvilke app'er man ville kunne inddrage i sine egne projekter, for ikke nødvendigvis det ser ens ud hver gang.

Magnus

[21:43] Nej, nej, selvfølgelig ikke. Hvis der ikke er en vejkryds, for eksempel, så er der ikke nogen grund til, at man kan sige, okay, der skal være en lyd, der hedder overgang, hvis der ikke er nogen overgang ... Men man tror da, det kunne være gavnligt for, at man havde måske en national eller international standard, hvor

[22:01] det ville gøre det nemmere for blinde at blive tilgodeset på den måde. Og faktisk bide sig sikker på, at kommunerne, de følger en form for national standard der.

Dorthe

[22:14] Ja. Jeg tror bare, man skal passe på med at gøre det kun for blinde. Fordi så ender vi med 65 forskellige lister. Så tror jeg, man skulle lave en liste, der bare hedder tilgængelighed, hvor der så var forskellige emner dernede efter, hvor blinde selvfølgelig også udgør en del af det. Men jo, det kunne da helt sikkert være gavnet. Så kan man jo så ligesom tjekke dem af, som man berører i sit projekt.

Magnus

[22:39] Ja, men selvfølgelig skal det ikke kun være om, at man er blinde. Det er bare fordi, at mit projekt er jo begrænset til blinde. Det er bare fordi, at mit projekt det er jo, hvad hedder det, begrænset til blinde, fordi at hvis man skulle skrive om alle handicapper, det er jo en helt jungle i sig selv. Altså bare beskrive dem, det kunne man jo lave sit eget projekt ud af.

Dorthe

[22:55] Ja, det er stort. Det er et større emne end man lige regner med.

Magnus

[23:02] Ja. Vil du sige... altså du siger, at I er 50% kommunale, og så resterende 50% er de her organisationer, som bliver inddraget i rådet, og de bliver så inddraget i planlægningsprocessen.

[23:37] Nu er I så meget nye vejle, men vil du sige, at det har en betydning for planlægningen, og tror du, det har en betydning for jeres fremtidige planlægning, at I nu har et handicapråd?

Dorthe

[23:50] Altså vores planlægning, vores afdeling i kommunen her? Eller mener du sådan generelt omkring handicaprådet?

Magnus

[23:59] Generelt omkring handicaprådet, men også bare at, vil det have en effekt på jeres afdeling? Nu er I jo i teknikmiljø, og I sidder og laver lokalplaner.

Dorthe

[24:07] Ja, nej, det tror jeg faktisk ikke, fordi vores lokalplaner, de bliver sendt i høring, og de bliver også sendt i høring ved Handikaprådet. Og de gør det jo også til Ældrerådet og alle de andre råd ved lokalrådet. Så alle de får en lokalplan eller et projekt i høring, og har de mulighed for at komme med indsigelser eller kommentarer.

[24:29] Det tager vi jo naturligvis med. Så det er på den måde, at vi vil kunne bruge hinanden. Handikaprådet går ikke specifikt ind i nogle sager og omvendt. Så skal det være et stort tilgængelighedsprojekt, hvor man direkte ændrer over handicaprådet, for ellers er de bare en af mange, som skal høres i processen.

Magnus

[24:54] Har du så noget kendskab til nogle tilgængelighedsløsninger for blinde, som kommunen har implementeret, og hvor I har fået noget feedback på dem?

Dorthe

[25:05] Om jeg kender til nogen? Ja. Nej, desværre ikke.

Magnus

[25:11] Nu ved jeg selvfølgelig ikke, hvor mange blinde I har i Vejle Kommune. Specielt nogen, der navigerer i Vejle By.

Dorthe

[25:21] Det ved jeg heller ikke, men jeg ser der nogle dagligt, når man skal med toget. Så der tænker man tit på, bare i går, jeg så derovre ved DSB-stationen, at nu håber jeg ikke, at han falder ned ad trappen. Men han har jo med sin pind, kan han mærke rillerne på vej ned ad trappen. Og at der er det der farveskift i det. Og de har jo sindssygt meget styr på det, faktisk. I hvert fald dem, der navigerer de samme steder hver dag.

[25:48] Men man skal huske at tænke på dem, der er nye i området også. At det skal virkelig være skarpt defineret. Undskyld, jeg tror faktisk, jeg kom ud af en tangent. Hvad var det dit spørgsmål, det var nu?

Magnus

[26:00] Nej, det var faktisk fint, fordi at det var et spørgsmål, det var, om du havde kendskab til nogle ting i løsninger, som kommunen har implementeret for blinde og svage seende brugere?

Dorthe

[26:10] Nej, jeg kender faktisk ikke nogen helt specifikke løsninger. Og nej, der var heller ikke nogen af kollegaerne derinde, der havde stiftet bekendtskab med noget særligt tilgængelighed inden for blinde.

Magnus

[26:24] Det er også så fint. Det er jo også et svar, man kan bruge.

Dorthe

[26:29] Ja, desværre, men altså kommer der et projekt, hvor det giver mening, så skal man selvfølgelig have inddraget nogen, som kan gøre os klogere på, hvordan det er at sidde med de handikap, de har, og hvordan vi kan imødekomme dem på bedste vis.

Magnus

[26:45] Nu snakkede du omkring det her med, at handikaprådet, kan lave indsigelser under høringen af en lokalplan. Hvordan påvirker Handikaprådets inputs, har de en større betydning for den endelige beslutning i en planlægningsproces, hvis det bliver lavet en indsigelse til høringen end normalt?

Dorthe

[27:12] Det er større end hvad? Vi lytter jo selvfølgelig altid på de indsigelser, der måtte komme. Er man i tvivl, så er det jo sidste ende politikerne. Hvis ikke der er lovhjemmel i det. Altså, er der lovhjemmel, så skal vi selvfølgelig rette til. Men ellers, hvis det er et godt råd eller et ønske eller andet, så vurderer vi på det.

[27:36] Og i sidste ende er det jo politikerne, der så stemmer igennem eller ej, om de vil vedtage med de ændringer.

Magnus

[27:45] Men oplever du så, at der kan være en politisk eller konflikt mellem politiske prioriteringer og så tilgængelighedsmål, som man ligger inden for i en forvaltning?

Dorthe

[27:56] Det har jeg aldrig stiftet bekendtskab med, nej.

Magnus

[28:00] Okay. Tror du så, at der kunne være en konflikt mellem politisk prioritering og så sådan noget som økonomi i forhold til, når man skal lave tilgængelighed? Fordi det falder også under, at en større kommune har jo langt større mulighed for, at der er jo tilgængelighedsløsninger for handikappet, end en

[28:23] måske mindre kommune har, hvor deres økonomi er meget strammere.

Dorthe

[28:27] Jeg tror, det vil, vi beruser meget på, hvilket projekt det er, om det er et nice to have eller need to have.

Magnus

[28:34] Men vil du så mene, at tilgængelighed for handikappet, det er need to have?

Dorthe

[28:41] Det kommer an på, i hvilket omfang det er. Altså, er det nogle ønsker til noget, som bare overhovedet ikke er et krav, eller kun vil måske, selvfølgelig så skal vi det ikke ældre ind, men hvis det er nogle helt urimelige krav i forhold til andre brugergrupper, og hvis det æstetisk er, undskyld med sproget, men pissegrimt,

[29:05] og der ikke er noget lovhjemmel til det, så tror jeg da, at det vil blive et nej. Men kan man se en god pointe med det her, og at det vil give mere værdi på flere parametre, jamen så vil man selvfølgelig sige ja.

Magnus

[29:18] Så længe det ikke er sådan noget som vej- og trafikssikkerhed, som er et krav, så vil jeg sige, at det er... Jeg har ikke lige et godt eksempel, men ja.

Dorthe

[29:33] Det kan være nogle bomme eller noget navigation i nogle bestemte retninger, uden at der er krav om det eller sådan noget, tænker jeg.

Magnus

[29:42] Ja.

Dorthe

[29:44] Men nu var der for eksempel en, der nævnte for mig, at vi skulle have styr på noget vej, hvor der var nogle cykelstier, der lige pt. går sammen med fodgængerne. Og det er jo ikke særlig behageligt for en blind. Og det er jo også, i mange gange, så er det jo faktisk, når der er i gang med at blive bygget om, eller ja,

[30:05] at der ikke lige er ordentlige henvisninger til, hvor skal blinden så gå hen? Altså, så de ikke lige pludselig enten ryger i det der hul, de er i gang med at arbejde på, eller lige pludselig går ud midt på vejen, hvor der er biler. Så langt hen ad vejen, så er det jo ikke noget, vi planlægger i planloven og i lokale planer. Det er jo sikkerhed i vejloven, både under udførelse og i endeligt projekt.

Magnus

[30:33] Og det er også det, du snakker om med tryghed, som er stor og fed rød og overskrift. Det er tryghed, der er den absolut vigtigste, eller den største barriere, som føler. Og under trygget, der falder sikkerhed selvfølgelig.

Dorthe

[30:47] Ja, selvfølgelig. Altså, vi skal alle sammen have mulighed for at kunne gå nogle gode, lange ture, om man er blind eller ej. Altså, det er der jo i alles interesse.

Magnus

[31:04] Jeg skal bare lige læse min interview-guide her hurtigt. Ja, det er lidt et sjovt spørgsmål, den her, fordi at det her, det går jo selvfølgelig med, den er skrevet lidt uheldigt. Hvad mener du, der skal til, for at kommunen, eller kommuner, kan designe, så deres planlægger mere effektivt for blinde og svagt synede brugere, hvis der er behov for, at de skal designe bedre?

Dorthe

[31:38] Altså, der har jeg skrevet brugerinddragelse. Det gør vi jo ofte i vores projekter. Ønsker at gøre mere bruger noget brugerinddragelse, hvor man inviterer dem med som en del af processen, så tror jeg, man opnår langt bedre projekter generelt. Men igen er det jo ikke langt fra i alle projekter, at man har brugerinvolvering.

Magnus

[32:01] Ja, for det kræver selvfølgelig også, at de gider at involveres i det og vil dukke op og putte tiden og energien i det.

Dorthe

[32:08] Det tænker jeg nu sagtens, at de vil kunne have interesse i. Det kunne jeg forestille mig i hvert fald. Vi vil kun med glæde stille op, når det også er for deres fordel. Og vi bliver bare alle sammen klogere af, at vi deler vores erfaringer og vores viden. Så jeg tror, at din gåtur her inden

længe med en blind, det ville alligevel være en øjenåbner. Det kan jeg huske, det var for mig i hvert fald.

Magnus

[32:37] Jeg havde lige et forudgående interview med dem, hvor jeg lige var ude og snakke med dem i to timer. Og det var også meget en øjenåbner, fordi der pålyste de også mange barriere, de mødte. Desværre så var det mange barriere, som var inden for nogle områder, hvor jeg ikke rigtig kunne røre dem, fordi det blev meget til det her med, at så bliver de tilsidesat på nogle områder inden for et privat trafikplanlægning og sådan noget. Og virksomheder.

Dorthe

[33:07] Ja, det ligger jo i nogle andre forvaltninger.

Magnus

[33:11] Ja, hvor jeg tænker på byplanlægning, hvordan at man kan være bedre til at gå ud og se deres behov. Men det er også lidt en jungle at finde rundt i, synes jeg.

Dorthe

[33:24] Ja, det er det.

Magnus

[33:25] Fordi det falder også meget på den her med nice to have, need to have. Og det virker også lidt hul og tilbulder med, det er ikke så klart omkring, hvad der er i krav og hvad der ikke er i krav, synes jeg.

Dorthe

[33:42] Det er krav, hvis det står i vejloven eller byggeloven eller andre lovgivninger, som vi skal rette os efter.

Magnus

[33:51] Ja, men det falder jo meget på, at linjen hedder jo så, at har det en sikkerhedsmæssig implikation, så er det jo et krav. Men har det ikke en sikkerhedsmæssig implikation, og det måske bare er til comfort eller til en personlig tryghed i navigeringen, så er det jo ikke et krav.

Dorthe

[34:17] Nej, ikke mig bekendt. Nej. Nej. Ikke meget bekendt, nej.

Magnus

[34:24] Men tror du så, at det ville være godt, hvis man kunne prøve at indføre nogle standarder, hvor man sagde, at man skulle også prøve at tilgodese en form for standard, der ikke bare kun fokuserede på sikkerhed, men måske også fokuserede på, at de kunne føle sig trygge i byen. Udover bare at kunne være trygge i trafikken, så skal det også være, at de kan føle sig trygge i at navigere,

uden at få en, nu har jeg lyst til at sige, angstfølelse. Hvis man ikke kan se, så kan jeg forestille mig, at det er meget svært at navigere i en by.

Dorthe

[35:00] Jeg vil faktisk opfordre dig til at tage 500 meter ud i byen, hvor du tager noget for øjnene, og så prøver at gå. Det kommer til at tage dig lang tid at gå 500 meter.

Magnus

[35:08] Nej, det gør jeg ikke lige i Aalborg, med alt den trafik, vi har heroppe.

Dorthe

[35:12] Nej, der er jo ikke noget lovhjemmeligt planloven til de der ting der. Og hvad der er i vejlov og byggelov, det er jo ikke... Altså mange af de ting, som mine tanker lige falder hen på, når du stiller det spørgsmål, så er det jo individuelt, også for de blinde. Det kan jo godt være, at der er nogen, der følger tryghed i, at de skal have et gelænder langs alle vejene.

[35:34] Men vi kan jo ikke have et gelænder langs alle veje. Så igen, det er jo meget, meget individuelt. Og stedsspecifikt. Så jeg tror, det ville være rigtig svært at lave sådan en standard. Men det kunne være sjovt at se et oplæg til. Altså det her også med lige den der checklist, om der er ting i de forskellige sager, uden at den skal blive enere lange, men lige have nogle overordnede greb.

[36:00] Altså det kunne det være. Altså, hvis der er god kutume, så er det jo også relevant for et projekt at sætte med ind. Okay.

Magnus

[36:10] Det er sjovt, når du siger god kutume, det eneste jeg tænker på hver gang, det er det ord vi får at vide, det er best practice. Og jeg tror også, at de falder under den samme, kan man sige. Fordi best practice, det er jo også okay, det er god skik, det er god kutyme.

Dorthe

[36:27] Ja, men det er det nemlig, hvis det findes relevant for det enkelte projekt jo. Og det vil altid, uanset hvad forskelligt.

Magnus

[36:38] Jeg tror egentlig, vi har gennemgået lidt alle spørgsmålene, jeg havde i min guide her. Men jeg vil stadig lige spørge, om du måske havde nogle opfyldende kommentarer, eller du måske føler, at jeg mangler at spørge, om du måske havde nogle opfyldende kommentarer, eller du måske føler, at jeg mangler at spørge om noget, eller du måske havde noget, du gerne ville have sagt.

Dorthe

[36:57] Næh, altså jeg synes, det er et spændende emne, du har valgt. Og mindre der ikke igen er så meget lovhjemmelige i planloven. Men altså, jeg vil da elske at få lov til at være med til at udvikle en stor plads, hvor man virkelig kunne tænke tilgængelighed ind. Og det var ikke kun for blinde, det

var også for alle de andre aspekter. Altså bare tilgængelighed bør nogle gange lige sættes op lidt højere med en større skrift.

Magnus

[37:25] Ja, fordi det bliver vel bare sådan, at tilgængelighed, det bliver vel bare en form for checklist af, okay, så længe sikkerheden er der, så er det fint.

Dorthe

[37:35] I princippet ja, men det er også fordi, det er så projekt- og stedspecifikt, at det er svært at definere noget mere konkret.

Magnus

[37:44] Men også fordi, at der er vel lidt konflikter i de her tilgængeligheder, fordi kørestolsbrugere er overhovedet ikke glade for kanter. De skal gerne have bløde overgangen og hældninger, hvor det er en blind person, som kommer blindestok. Så mange kanter som overhovedet muligt, og så mange teksturiske overflader som overhovedet muligt, det er bare fedt. Så de to modsiger hinanden fuldstændigt.

Dorthe

[38:12] Det er netop derfor, det er svært at tilgose at se én lille gren af et større spektrum, som tilgængelighed også er. Det er jo ikke kun blinde.

Magnus

[38:26] Nej, men det er også noget, jeg har lagt mærke til, da jeg sad og læste vejledninger. Også når jeg har snakket med dansk blindesamfund om, og så også de her blinde, at de to modser hinanden fuldstændigt.

Dorthe

[38:38] Ja, det er også derfor, at det ofte er de der ryler i stedet for duk, duk, duk, duk, duk. Så kan de lige med pinden nå at mærke dem selvfølgelig, så det giver god mening. Men når I engang får et barn, så finder I også ud af lidt, hvordan det er at være kørestolsbror, for så finder man med et barnevogn. Hvis du har været ude og gå, man er i æsen nogle gange. Man tager jo gerne de der overgange, hvor der ikke er den store belægningsskift.

Magnus

[39:05] Ja, det har jeg godt gået med min nevø, da jeg hans barnevogn. Det lagde jeg også godt lidt mærke til, men der, hvor jeg gik i bilånd, de har også nærmest gjort op med alt, der hedder kante, hvilket er lidt spøjst.

Dorthe

[39:22] Ja, hvordan er det så netop at være blind lige i den by?

Magnus

[39:26] Ja, og det virker også til, at det er lidt forskelligt, hvad de forskellige kommuner gør, for jeg ved, at i Vrå, der er jo min bedsteforældre, de bor, der har de fjernet fodgængeroverfeltet og lavet det til brosten, som går i et med vejen, der er nede i centrum. Og der har de sagt, at nu kan de ikke længere gå ned i bymætten, fordi de har fjernet alle kanter.

Dorthe

[39:47] Ja, ja. Men der burde jo altså være noget lovhjemmelig vejloven til at regulere sådan nogle ting. Jeg troede faktisk, at det var obligatorisk, at man skal, eller det er det. Jeg forestiller mig da ikke andet.

Magnus

[40:04] Men det er jo så et spørgsmål, om der er nogen, der lægger mærke til det, og om det bliver taget i høringsperioden.

Dorthe

[40:13] Det har du ret i. Altså for os, der ikke beskæftiger os med det til dagligt, så er det jo måske ikke det første, vi lige tænker over. Men for dem, der færdes i det hver dag, så er det det største. Men jo, altså dem, der arbejder inden for det felt, altså med et projekt. Hvad var det i Varden? Var det eller Hvejen Kommune, siger du?

Magnus

[40:31] Vrå.

Dorthe

[40:32] Vrå, ja. Det burde man selvfølgelig have set komme.

Magnus

[40:38] Ja, men det er jo, det er nok også det her med, at der er mange folk, der ikke tænker over det her med at tage kring glade for blinde. For når jeg har nævnt for folk, hvad en ledelinje er, så er det bare sådan, gud, er det det? Eller de her Københavner-fortorv, som vi har i Danmark, hvor vi har de her brosten ind i midten. De bruges til naturlige ledelinjer. Det er der mange, der ikke tænker over overhovedet.

Dorthe

[41:03] Det er jo let op, så man har den og mærker hele vejen.

Magnus

[41:08] Folk tror bare, at det er, fordi vi har en inderside og en yderside, men den har jo faktisk også et formål. Ja, lige præcis.

Dorthe

[41:15] Lige præcis. Ja, men man bliver mere opmærksom på tingene derude. Der er en mening med meget af galskaben.

Magnus

[41:23] Det siger vi jo.

Dorthe

[41:26] Ja, men det kunne da også være spændende for din opgave at tage de her forskellige kontraster med. Altså nogle billeder på, hvordan det egentlig laves rundt omkring.

Magnus

[41:35] Ja, jeg tror også, at det er planen her, når jeg lige skal ud og lave det her walk-along-interview. Så skal jeg gå sammen, og så vil jeg optage og tage billeder og selvfølgelig stille nogle spørgsmål.

Dorthe

[41:51] Spændende.

Magnus

[41:54] Ja, men jeg har egentlig ikke mere til det her interview. Vi har også snakket i snart tre kvarter, så det er jo fint. Men jeg vil bare lige stadig spørge, og jeg må citere dig i min opgave. Jeg er nødt til at oversætte det til engelsk fordi det er en engelsk opgave og hvis du gerne vil have det, kan jeg sagtens sende dig de citater og sammenhæng jeg har brugt dig i før jeg afleverer.

Dorthe

[42:20] jeg har stor tiltro til dig det må du gerne.

Magnus

[42:23] okay super er det i orden at jeg laver en kildehandelvisning på dig med dit fulde navn i min litteratur i min litteratur

Dorthe

[42:34] ja, det må du også gerne

Magnus

[42:35] okay super, så er der styr på det. Så stopper jeg optagelsen. Hvis jeg kan finde ud af det. Det her, det bliver lidt stop recording. Øh.

Appendix 3: Walk-along interview guide

Intro:

- Samtykke til at optage, tage billeder, filme og citere dig i min opgave (Standard og lovligt krav at spørge)
- Kan du kort fortælle hvem du og hvad din baggrund er?

Navigere som blind:

- Hvordan er det at navigere i byen som blind alene?
    - Hvilke slags elementer er du afhængig af for at kunne navigere selv?
    - Er du afhængig af faste ruter?
- Er der noget der vil gøre det nemmere for dig at navigere?
- Hvilke barrierer støder du mest på når du går?
    - Er andre mennesker en barrierer/forhindring?
- Man kan snakke om at være i stand til at navigere byen sikkert og være i stand til at gøre det trygt. Føler du dig kun sikker når du navigerer en by eller er du også i stand til at gøre det trygt?
    - Burde tilgængelighed for blinde være mere end bare muligheden for at færdes sikkert i trafikken?

Inddragelse i planlægning:

- Er der en mangel på inddragelse af blinde i byplanlægning efter din mening?
    - Tror du en større grad af inddragelsen af blinde i byplanlægning vil bidrage til bedre færdselsmuligheder for blinde?
- Hvor ofte støder du på ”dårligt design” i forhold til tilgængelighed og navigering i byrummet?
    - Kan du give et eksempel?
    - Hvad ville være et ”godt design”?

Refleksion og afslutning:

- (Efter vi har gået ruten) er der noget du vil pointere efter vi har gået turen?
- Har du nogle afsluttende kommentarer? Er der noget du føler jeg mangler at spørge om eller som du gerne vil have med i sidste øjeblik?

Appendix 4: Walk-along interview transcript

Magnus

[00:00] Så er jeg begyndt at optage, så kan jeg huske det.

Ejlif

[00:02] Ja, lige præcis. Fordi, når jeg skal lære en ny rute at kende, så vil jeg typisk, når det er herinde i Aalborg, som er sådan et ret befærdet miljø, så vil jeg bruge professionel assistance til at

lære ruten at kende. Det kan være en rute til en fritidsaktivitet, eller hvis man nu tænker, at jeg skulle have arbejde herinde,

[00:28] til at få min arbejdsplads. Det jeg så i praksis ville gøre, det er at jeg ville ringe ud på Institut for Syn og Hørelse. Det ligger ude på Sofiendalvej i Aalborg og sydvest. Der har man et par såkaldte mobility-instruktører. Det vil sige folk, som hjælper med at lære den blinde svagtseende faste ruter.

[00:55] Og det der så ville ske i praksis, det er at instruktøren ville ringe til mig og sige, hvad er det for en rute du gerne vil lære? Nå, men jeg vil gerne lære ruten fra Aalborg Vestby og op til Dansk blindessamfund Aalborgs lokaler, der ligger oppe på Vesterbro 62A. Det gjorde jeg for en 14-15 år siden, fordi der kunne jeg se, at jeg fik min gang derinde.

[01:19] Og så siger instruktøren, den rute kender jeg godt, så den skal jeg ikke lige ud og tjekke op på forhånd. Men hvis det er en rute, som instruktøren ikke kender, så vil han/hun typisk selv tage ud og lige kigge på ruten. Hvor kunne der være forhindringer, og hvor er den bedste vej for at lære mig?

[01:41] Det der så sker, er, at vi vil aftale at mødes, og det gjorde vi så her på Aalborg Vestby. Og den første gang, jeg så går turen, der vil jeg have min instruktør i armen, fordi jeg skal have tegnet et indre kort inde i mit hoved. Hvor skal jeg dreje til højre, hvor skal jeg dreje til venstre, hvor er der lysreguleringer osv.

[02:05] Man kan også godt bruge en GPS til det, men det er ikke alle de der små detaljer med. Så vil vi gå turen en gang til, og så vil instruktøren begynde at give mig nogle input på, hvor jeg skal være opmærksom. Det vil sige f.eks. hvor er der markeringer, i fortovet jeg skal passe på og være opmærksomme på, hvor er der lygtepæle der står midt i fortorvet, hvor er der kælderhalse, trappesten, sådan nogle ting, jeg kan falde over.

[02:40] Og så vil jeg typisk gå turen en 3-4 gange, indtil jeg har fået tegnet så detaljeret et kort inde i mit hoved, over hvordan min rute ser ud. Og den sidste gang, man så går turen, der vil instruktøren gå bagved og sådan set lade mig gå turen selv og kun gribe ind, hvis det sådan virkelig er til fare.

[03:04] Det er sådan, jeg ville lære en rute at kende. Jeg kunne også gøre det med at bare ringe til en god ven og sige, kan vi ikke lige følges? Og det kunne jeg typisk også gøre, men jeg ville vælge herinde, hvor der er rigtig meget trafik og rigtig mange forhindringer, der vil jeg vælge og få professionel assistance.

Magnus

[03:26] Okay, så inde i storbyen, der er du afhængig af en fast rute?

Ejlif

[03:30] Ja, jeg skal lære faste ruter at kende, fordi der er alt for mange ting, som jeg skal forholde mig til, hvis jeg bare skal gå som helt blind.

Magnus

[03:41] Ja, okay.

Ejlif

[03:43] Det jeg så tænker mig nu, og det er faktisk rigtig godt, fordi turen herfra og op til Vesterbro, op til lyskrydset og op til Tyren, det er sådan en rute på en lille kilometers penge, og den indeholder rigtig mange ting, gode og dårlige. Blandt andet så har hele stykket Kastedvej, Borgade, det har inden for de sidste fem år været omfattet af total byrenovering.

[04:11] På grund af separat kloarkering. Det vil sige, at hele gaden har været gravet op, alle fortorver har været gravet op, og der er en del, man har lavet anderledes. Der kommer vi til at gå i noget, som faktisk har været udsat for byfornyelse inden for de sidste fem år. Ja. Og det tror jeg passer rigtig godt. Når vi så kommer op og har gået over krydset deroppe ved Tyren, så kan vi så se, hvad vi vil derfra.

[04:34] Fordi vi kan godt gå en tur ned gennem Gågaden eksempelvis. Ja. Der er jeg så ikke kendt. Nej. Der kan I være min mobility-instruktør. Okay.

Sarah

[04:45] Det kan vi jo. Ja.

Ejlif

[04:47] Altså, så kan vi gøre, hvad vi synes derfra. Super. Alt jeg er fuldstændig klar på, og så griber vi det bare an, og tager vi det derfra.

Magnus

[04:56] Så tænker jeg bare, at vi begynder at gå en tur, og så kan jeg stille dig nogle spørgsmål undervejs. Ja. Eventuelt noget af det, jeg måske først vil spørge dig om, bare for min interviews skyld, det er sådan, hvor du kort igen fortæller, hvem du er og hvad din baggrund er.

Ejlif

[05:10] Ja, det vil jeg gerne. Jeg hedder Ejlif Hejlesen, jeg er 64 år, og jeg er helt blind. Jeg har indtil for 15 år siden haft en synsrest på 5%, men den er helt væk. Jeg færdes med blindestok, og jeg har valgt ikke at bruge førehund, og det er udelukkende et temperamentsspørgsmål.

Magnus

[05:35] Det kan jeg godt huske fra vores sidste møde.

Ejlif

[05:40] Og hvad skal jeg sige mere? Jeg bruger mit halve liv på sport og motion, så jeg er vant til at færdes.

Magnus

[05:48] Det er jo godt. Jeg tænker bare, at så begynder vi at gå. Det gør vi. Så kan du altid...

Ejlif

[05:55] Vi skal den her vej for at komme hen til trappen. Og der vil jeg sige, paroner, det er en udfordring.

Magnus

[06:03] Det er en udfordring?

Ejlif

[06:04] Og det er det, fordi rigtig mange blinde og svage synede er bange for at fjerdes på paroner. Og det er det, fordi der er jo også de her kære skinner, man kan falde ned på. Ja. Ja. Det har jeg prøvet én gang oppe i Frederikshavn. Og jeg skal hilse dig og sige, at man slår sig.

Magnus

[06:21] Uh ja.

Ejlif

[06:26] Vi skal hen og finde en tjekkeudstander. Og så skal vi finde en trappe...

Sarah

[06:29] Ja.

Magnus

[06:39] Jeg kan også se, at de her navigationsfelter, der er, eller ledelinjer, der er lavet på perronen. De her ledelinjer, der er lavet på perronen, de er meget forskellige. Der er nogle af dem, de er nærmest ikke eksisterende, og så er der nogle andre, hvor de måske er lidt mere taktile.

Ejlif

[06:55] Lige præcis. Og det er noget, med at nogle af dem er slidt, og nogle af dem er lagt i for rigtig længe siden, og de er faktisk ikke specielt brugbare.

Magnus

[07:01] Nej, jeg kan godt se dem, der er lige her på direkte på perronen. Det er mere, når du kommer ud til siden her og er forbi check-out-standeren.

Ejlif

[07:10] Nu er det snart slut med de standarder, så skal vi appe den her fra foråret. Så gør vi det.

Magnus

[07:16] Okay.

Ejlif

[07:18] Så når vi til det første sted, hvor der skal være lidt ros. Det er nemlig her.

Magnus

[07:23] Ja, ved trappen.

Ejlif

[07:24] Der er et felt, som er en følebar markering. Og det er rigtig vigtigt, især fordi, trappen går på langs af perronen. Det vil sige, at hvis jeg kommer gående, og der ikke er noget opmærksomhedsfelt, så kan jeg risikere, hvis der ikke er nogen afmærkninger, at jeg simpelthen triller ned ad trappen.

Magnus

[07:48] Ja, så du er meget afhængig af opmærksomhedsfelterne ved trapper i hvert fald?

Ejlif

[07:53] Ja, det er vigtigt. Det er vigtigt, vigtigt. Vi går ned ad trappen, og jeg følger bare gelænderet, så får jeg nemlig også en gratis info om, hvornår der er raboer.

Magnus

[08:06] Ja, fordi den følger jo trappens kurve naturligt.

Ejlif

[08:11] Yes!

Magnus

[08:12] Så du kan nemt navigere ned ad trappen, så længe at kurven ikke bare er lige ned, men den faktisk har den der, hvornår der er fladt og hvornår der ikke er fladt.

Ejlif

[08:20] Og igen her, når der er opmærksomhedsfelt, så når jeg kommer fra den anden side, så kan jeg starte trappen. Yes! Goody!

Magnus

[08:40] Ja. Jeg prøvede bare lige at kigge på spørgsmålene her. Bare generelt, så havde jeg sådan et spørgsmål, hvordan det er at navigere i byen som blind alene. Men nu har du jo sådan lidt svaret på, at du er aghængig af en fast rute for at kunne navigere den alene.

Ejlif

[08:56] Det har jeg, men altså blinde og svagt synede er lige så forskelligt som alle andre. Ja. Så du har sagtens kunne finde dem, som bare ville sige, at det klarer jeg selv. Og så finde fx en af de her mange kære GPS-app'er frem, og så navigere efter den. Altså, det er så forskelligt, hvordan vi er.

[09:20] Det kommer an på, hvor modet man er, hvor trygt man er. Og jeg vil sige, at nu har jeg jo selv prøvet at have en lille synsrest. Og dengang, der gik jeg bare.

Magnus

[09:31] Okay.

Ejlif

[09:34] Men i dag, I ser jo det bymiljø, I går igennem.

Magnus

[09:38] Ja.

Ejlif

[09:39] Jeg har kun to slags informationer, der holder mig til. Nemlig det, der er for enden af min stok, og det, der kommer ind i mine ører.

Magnus

[09:47] Ja. Så du er meget afhængig af dine andre sanser? Ja. Fordi jeg kan jo sagtens.....

Ejlif

[09:55] Det er følesansen, og det er høresansen.

Magnus

[09:58] Og det er jo meget sjovt, fordi når jeg går igennem byen, så kan jeg jo bare putte musik i ørene og så bare gå.

Ejlif

[10:02] Det ville jeg aldrig, aldrig, aldrig nogensinde gøre. Det ville være nogenlunde det samme for dig at tage sort bind for øjnene. Jeg ville fratage mig selv halvdelen af mine informationer.

[10:17] På den måde. Det kunne jeg ikke finde på.

Magnus

[10:19] Nej. Det ville være voldsomt at tage fra til sådan en information.

Ejlif

[10:24] Ja, lige præcis. Så er vi ved en stor, dum, åben plads. Men den er sådan set nem at gå færdigt på, fordi jeg synes, de har været rimelig søde til at lægge en ledelinje.

Magnus

[10:55] Ja, og så ligger der også opmærksomhedsfelter i.

Ejlif

[11:00] Så det er godkendt!

Sarah

[11:02] Det er godkendt, af dig Ejlif. Det er perfekt.

Magnus

[11:07] Den her plads ser også ud til at være god at navigere på. Den viser det tydeligt.

Ejlif

[11:16] Ja, lige præcis. Det er et tip top.

Sarah

[11:21] Det er et tip top.

Magnus

[11:23] Så det er en god plads at navigere på?

Ejlif

[11:24] Ja, det er en god plads at navigere på. Nu ændrer mit lydbillede, for nu kommer vi ind og får huse på venstre side.

[11:42] Her er der virkelig sket noget med byrenoveringen. Her har de gjort fortorvet meget bredere.

Magnus

[11:50] Okay.

Sarah

[11:51] Nå har de det?

Ejlif

[11:53] Ja. Det var kun på halvanden flise i gamle dage. Og fliserne lå fuldstændig hulter til bulder. De er renoveret i de sidste 50 år. Og længere fremme, der kommer en kælderhals, som er vinkelret med huset.

Sarah

[12:09] Ja, det er rigtigt!

Ejlif

[12:17] Det er en af de faste forhinder jeg bare skal passe på. Det her er kælderhalset og trappesten...(utydligt)... Det er faste forhindringer. Det er noget som typisk en mobility instruktør vil vise til mig.

Magnus

[12:32] Okay. Så det er faste barriere?

Ejlif

[12:36] Det er faste barriere. Og det er man tage højde for.

Magnus

[12:41] Nu tænker jeg også på tilbage, for nogle år siden, der har de jo fjernet skraldespandespanden, som plejer at stå langs gaderne. De her store sorte skraldespanden. De er jo blevet skiftet ud med de her genbrugsstationer.

Ejlif

[12:53] Ja, lige præcis.

Magnus

[12:54] Har du kunnet mærke en forskel de sidste par år, hvor de har fjernet dem?

Other speaker

[12:57] (Ejlif ryster på hovdet)

Magnus

[12:58] Nej, det har du ikke kunne mærke? Så de er ikke stået i vejen for dig?

Ejlif

[13:02] Nej. Overhovdet ikke. Nu skal vi snakke forhindringer, som jeg hader, og som jeg ved, at de fleste af mine, også andre blinde hader. Det er cykler, løbehjul, crosser, alt det der, der bliver smidt tilfældigt i gademiljøet.

Magnus

[13:22] Ja.

Ejlif

[13:22] A-skilte.

Sarah

[13:25] Når de der A-bukke, der bliver vimlet? Ja, de her reklameskiltene.

Ejlif

[13:29] De her A-reklameskilte. Og så er det værste. Stilaser.

Magnus

[13:34] Stilaser.

Ejlif

[13:35] Og det er fordi, stilaser står på ben, men det meste af forhindringen er oppe i luften.

Magnus

[13:42] Ja, så hvis man er uheldig lige at misse benene med stokken, så får man lige pludselig et stilas i hovedet.

Ejlif

[13:47] Det er simpelthen det. Det er noget af det jeg hader allermest, det er stilaser. Fordi det er jo kun et metal skelet og det vil sige at jeg ikke kan hører det, hvis jeg kommer hen mod det. Min stok kan sagtens komme fordi uden at fange det.

Sarah

[14:07] Noget jeg lige lægger mærke til er, at når byen er lavet, så er det nemt at navigere i det, men når bilen laves om, er det der, hvor de største udfordringer kommer. Er det korrekt forstået?

Ejlif

[14:20] Jo, det halvandet år hvor byrenoveringen stod på her, det var et helvede. Jeg valgte i hvert fald at dele tiden med at vælge andre veje, dvs. at jeg nogle dage valgte at tage en fleks taxa hjem. Fordi det var simpelthen ikke til at færdes i....

[14:47] Jeg havde også hørt fra andre, hvor det var at de slet ikke... alt var gravet op. Det var fuldstændig et stort kaos. Og der fandt jeg simpelthen en medtrafikant, af en anden fodgænger, og siger, jeg skal op til Vesterbro. Der fik jeg hjælp hele vejen.

Magnus

[15:05] Det er godt, at folk gerne vil hjælpe, hvis man spørger.

Ejlif

[15:07] Folk er utroligt søde til at hjælpe.

Magnus

[15:11] Det er godt. Det er altid rart at høre.

Ejlif

[15:13] Nu har jeg jo boet i København. Og flyttede til Nordjylland for en 20-25 år siden, og der er altså forskel. Fordi de er altså mere hjælpsomme heroppe i Nordjylland.

Magnus

[15:22] Det er de? De er mere forstående?

Ejlif

[15:25] Det er de, det syntes jeg.

Magnus

[15:29] Der er forskel på Storby's København og Storby's Aalborg?

Ejlif

[15:33] Meget!

Magnus

[15:35] Det er sjovt.

Ejlif

[15:35] Nå, vi kommer ingen steder af at snakke. Jeg holder mig gerne på den yderste flise, fordi jeg ved at der kommer forhindringer længere fremme, nemlig bla. den kælderhals. Her er jeg glad for fortov hvor de har bibeholdt det her gammel slags Københavner fortorv med den her brusten i midten.

Magnus

[16:03] Ja, den fungerer lidt som en naturlig ledelinje. Så det er sådan noget, at de her naturlige ledelinjer gør det nemmere for dig at navigere? Og også de her højkanter, altså semi-høje kanter mellem cykelstien og fortorvet.

Ejlif

[16:27] Ja, det er rigtig godt. Nogle steder der laver man alt ud i ét, hvor der er en en rande mellem fortorv og cykelstien. Eller hvor du ligesom en gågade laver det hele ud i ét. Kørestolsbrugere de elsker det, jeg hader det.

Magnus

[16:44] Ja, Det er også noget jeg har lagt mærke til.

Ejlif

[16:47] Du kan kigge på Østergade i Vrå. Når du har lidt tilknytning til byen, så vil du se hvordan det ikke skal gøres. Det er næsten ikke til at færdes. Er der ikke noget fodgængerfelt?

[17:04] Jo, det er markeret med nogle andre farve fliser.

Magnus

[17:10] Ja, det er jo ikke brugbar, hvis man ikke kan se dem.

Ejlif

[17:13] Nej, netop. Den her tur, den går jeg hele tiden, og...(Utydeligt)... Se nu kommer vi til et lyskryds, der fraktisk ikke altid har været her, men det er det nu. Her er et Lydfyr!

Magnus

[17:42] Ja, og den viser også, hvilken vej du skal gå på den.

Ejlif

[17:44] Nu skal ise her. Min udfordring, det er, jeg ved ikke hvor feltet er, for jeg kan ikke se det. Men der er sådan en lille fingerregel, nemlig den her kasse med lydfyr, den sidder på den side af standeren, der vender ind mod feltet.

Magnus

[18:03] Okay.

Ejlif

[18:04] Det vil sige, at feltet skulle være der. Så er der sådan en markering ovenpå. Den kan se ud på to måder. Enten som den er her, hvor den går lige ud, og så er der en knop i den anden ende. Det betyder, at her er der en, hvor der ikke er nogen midterhælld.

[18:26] Længere fremme, oppe på Vesterbro, der kommer vi nu til en, hvor der er en taktilmarkering i midten. Så her er der et felt med en midterhælde. Det er lidt vigtigt at vide, hvor bred er gaden, har jeg mulighed for at stoppe op på en midterhælde, hvis det bliver rødt.

Magnus

[18:52] Det er jo gennemtænkt.

Ejlif

[18:54] Det er gennemtænkt. Det er rigtig gennemtænkt. Nu er der rødt. Det klikker langsomt.

Magnus

[19:05] Men det er ikke altid, der har været lyd i de her fodgængerfelter, vel?

Ejlif

[19:10] Den her lysregulering er faktisk helt ny. Den blev lavet med byrenoveroingen. Yes, vi går.

[19:28] Og den giver også lyd, hvilket vil sige jeg ved hvor langt jeg skal gå før jeg når den anden side af fodgængerfeltet. Og det er fordi, fodgængerfelter er jo som regel i 90 grader på fortorvet. Men det er de ikke altid. Du kan godt komme ud for fodgængerfelter, som går lidt på skrå. Og de er lidt ubehagelige, fordi jeg skal have en retning.

[19:49] Den her er jo fuldstændig reelt.Her kommer der en kant og så er fodgængerfeltet dePlant og så fodgængerfotografter.

Magnus

[19:56] Så jo mere lige og simpelt det er, jo bedre er det.

Ejlif

[19:59] Lige præcis. Jeg arbejder i rette vinkler. Så vidt som muligt..... Der står tit udendørs ting om sommeren.

[20:22] Med noget udservering. Det kan godt give lidt udfordringer fordi så er der borde og stole jeg skal udenom.

Magnus

[20:33] Ja, så sommeren kan godt være lidt udfordrende med alle de udendørs møbler.

Ejlif

[20:36] Det kan det godt, det kan det også. Det er jo også hyggeligt.

Magnus

[20:40] Men de skal jo selvfølgelig tage højde for dig.

Ejlif

[20:43] (Rammer en lygtepæl) Jeg vidste godt at den var der, men jeg skulle lige tjekke op om jeg var kommet fordi den.

Magnus

[20:52] (Ejlif rammer en anden pæl) Åh, er du okay?

Ejlif

[20:53] Den havde jeg så ikke fået med.

Magnus

[20:56] Jamen, jeg fylder jo også lidt af din rute nu.

Ejlif

[21:02] Ja, ja. Det er nogenlunde fornuftigt fortorv det her, vil jeg sige.

Magnus

[21:05] Ja. Vil du sige, at andre mennesker er en barriere eller en forhindring for dig nogle gange, når du går?

Ejlif

[21:20] Nej. Jeg arbejder i princippet med at jeg er den der er udfordret, og dvs. at andre må i hvert fald til en vis grad godt tage lidt hensyn til mig.

[21:42] Men kan jeg høre, at der kommer en hel flok imod mig, så vil jeg typisk trække lidt ud til den ene eller den anden side.

Magnus

[21:51] Okay.

Ejlif

[21:53] Fordi jeg synes også, at jeg har en forpligtelse til at give plads. En sjov episode fra i går aftes. Den modsatte vej, jeg lige drejede om hjørnet fra Vesterbro op ad Borgade, og så kommer der nogen, og jeg vil sige, at jeg tror, at de skulle hjem og se fodbold.

Magnus

[22:11] Ja.

Ejlif

[22:13] Og de havde varmet godt op.

Magnus

[22:15] Så de var godt fulde.

Ejlif

[22:17] Det var de. Men i den forreste, de var nok en 7-8-10 stykker, og de var tæmlig højrystede. Og så den ene af de forreste, han råbte lige ned, pas på, han er blind! Ja, rolig nu, altså.

Sarah

[22:36] Sagde du også det til dem?

Magnus

[22:38] Nej, de er så højrystede, men det er stadig ikke sjovt.

Ejlif

[22:41] Ikke?Altså, jeg oplever mange små sjove ting. Jeg synes også, det handler om at møde sin omverden positivt.

Magnus

[22:51] Ja, så have et positivt udsyn på det.

Ejlif

[22:53] Lige præcis. Det tror jeg man kommer rigitg langt med.

Magnus

[22:57] Det tror jeg også. Noget som jeg stod og tænkte på her i går, da jeg havde et møde med nogle andre, der snakkede vi omkring det her med, at man skal være i stand til at navigere byen sikkert, og så være i stand til at navigere den trygt. Hvor der er forskel på at være sikker, men også at kunne føle sig tryg i at navigere.

[23:17] Og føler du, at du er sikker i at navigere en by, eller er du også i stand til at føle dig tryg, når du navigerer byen?

Ejlif

[23:25] Begge dele. Når jeg går de ruter, de her kender. Nu bor jeg ikke i Aalborg, dvs jeg går ikke rigitg udover den her rute. Hvis jeg havde brug for at gå andre steder....(utydeligt)... Og jeg har det også sådan at jeg færdes ikke et sted hvis jeg ikke er tryg ved det. Jeg tager sikkerhed frem for alt.

[23:51] Jeg har set nok folk, der kommer til skade, fordi de tror at de kan, og så kan de ike alligevel. Og det er sådan lidt træls. Og jeg gider altså ikke komme til skade, fordi jeg mener, at jeg skal bevise et eller andet.

[24:08] Ja. Det har jeg ikke behov for.

Magnus

[24:13] Okay. Men mener du så, at... burde tilgængelig have fået blinde være mere end bare muligheden for at færdes sikkert i trafikken? Eller burde det også være det her med, at de skal føle sig trygge i at kunne færdes i byen?

Ejlif

[24:24] Så egentlig er vi jo en lille minoritet, men jeg synes egentlig, at det samfund, vi er en del af også bør se på, at vi kan være trygge i. Fordi de forventer også, at vi er aktive ligesom alle andre. Passer arbejde og fritidsinteresse og bidrager til samfundet.

[24:48] Det kan man kun hvis man er tryg i det man gør.

Magnus

[24:53] Det har du helt ret i.

Ejlif

[24:54] Så simpelt synes jeg det er.

Magnus

[24:58] Så er vi kommet til endnu et lyskryds.

Ejlif

[25:00] Det er vi. Her bemærker vi så, at feltet det skulle være der.Fordi kassen sidder på den her side. Der er ikke nogen midterhælde. Men her er vi noget interessant.

[25:20] Fordi her bliver der ikke automatisk grøntfor fodgænger, mindre jeg gør noget. Se, den siger et lille lyst bip nu. Trykker jeg på den, så skifter den lyd.

Magnus

[25:35] Nåååå.

Ejlif

[25:37] Så bliver den dybere i sin lyd.

Magnus

[25:41] Ej, hvor smart. Så den fortæller faktisk også, at det er et fodgængerfelt, hvor der er behov for, at du trykker.

Ejlif

[25:51] Ja, ellers ville jeg stå her i 10 minutter og vente. Og hvorfor fanden sker der ingenting? Så kom vi over. Og det er sådan en af dem her, den skal man arbejde lidt med, fordi der er så lidt bredt. Og lidt meget trafik. Der skal jeg være sikker på at holde retningen.

[26:16] For der har jeg ikke noget at gå efter, når et forstyr kommer ud på gaden. Yes, vi tager lige den anden vej også her.

Magnus

[26:27] Ja, den er jo så automatisk kan jeg se.

Ejlif

[26:29] Det er den.

Magnus

[26:39] Ja, og den er godt nok lav med lyden, er den ikke?

Ejlif

[26:45] Den går.

Magnus

[26:46] Okay. Så går jeg og skifter lidt en retning på emnet lige nu, fordi nu går jeg lidt over i noget planlægning. Så sidder jeg og tænker på, er der en mangel på inddragelse af blinde i byplanlægningen? Er det din meningen-

Ejlif

[27:11] Nu skal vi gå. Nu bliver vi jo sådan-, nu kan vi lige parkere for den her hjørne her. Jeg vil sige, at alle kommuner har jo lovpligt til at have et handikapråd.

[27:36] Og i det handikapråd, der sidder der forskellige handicap-grupper. Jeg har selv siddet i handicaprådet i Frederikshavn kommune der jeg boede deroppe for mange år siden.

[30:44] Der er det vores egen opgave i Dansk Blindesamfund at få valgt repræsentanter ind.

[27:52] Så den del af ansvaret ligger hos os selv som gruppe. Men når det så er sagt, så vil jeg sige, at Handikaprådene, selvom de har kun en rådgivende funktion, så er de vigtige, og det er de,

[28:16] fordi det er vanskeligt for en byplanlægger at sætte sig ind i alle de her forskellige behov, som de forskellige brugvaretrafikanter har. Så det er en meget, meget nødvendig del af processen. Og der er min erfaring, at handikaprådene desværre tit bliver inddraget alt for sent i processen.

[28:43] Og det kommer både til at koste tid og penge. Det kommer til at koste tid, fordi handikaprådene skal altså også have en mulighed for at give dem tilbagemelding.

Magnus

[28:56] Ja, de skal have en mulighed for at kunne have en indflydelse på projektet.

Ejlif

[28:58] Lige præcis. Og den anden ting det er, at ser man at man faktisk starter projektet op, inden at det høringsvar er kommet tilbage. Og det kan komme til at koste rigtig mange penge i sidste ende. Eksempelvis var nordjyske jernbaner for mange år siden i gang med at renovere

[29:19] alle stationer og bruger på Skagensbanen. Og halvvejs inde i projektet fik vi det til høring, og der var adskillige fejl og mangler, både for os og for køretolsbrugerne. Så vi måtte simpelthen sende det tilbage igen og sige, at det er en ommer.

[29:38] Og uden at sige for meget, så tror jeg, at det kom til at koste dem rigtig mange penge. Åh, jamen det er jo dumt.

Magnus

[29:45] Ja, det er det. Men tror du så, at en større grad af inddragelse af blinde i byplanlægning og en tidligere, vil bidrage til bedre færdselsmuligheder.

Ejlif

[29:53] Ja klart, fordi nogle gange er det ganske få og enkle ting, der skal til, for at vi kan være trygge i bymiljøet. Mange gange er det jo nogle helt simple ting, som ikke er særligt kostbare. Hvis man lige prøver at regne det ind fra start, så vil det spare en masse tid,

[30:14] både hos dem, der sidder og arbejder med projektet, og det vil sidenhen også gøre det lettere for os at færdes trygt Så det handler rigtig meget om at tage tingene i den rigtige regnfølge med de rigtige mennesker

Magnus

[30:26] Ja Det tror jeg du er helt klart ret i

Ejlif

[30:32] Yes, skal vi fortsætte?

Magnus

[30:33] Lad os fortsætte

Ejlif

[30:34] Ja, nu skal vi her rundt om hjørnet og nu kommer vi så til de smalle fortorv

Magnus

[30:40] Okay, så de er smalle dem her?

Ejlif

[30:41] Ja, de er lidt smalle, der er de sådan en almindelig fortorv med to fliserækker. Så der kører vi bare derudaf.

Magnus

[30:51] Nu er vi jo oven på den anden side af vejen, og du er jo højrehåndet, lægger jeg mærke til. Går du stadig ud langs kanten for at færdes?

Ejlif

[30:58] Nej, jeg går primært her i den yderste fliserække, fordi jeg typisk vil cykle, knallerter, løbehjulere og alt andet skræmmel stå ved den inderste flise.

Magnus

[31:09] Så du følger den yderste fliserække her?

Ejlif

[31:11] Ja, det gør jeg. Og det gør jeg, fordi så er risikoen for at støde på mobile forhindringer altså noget mindre.

Magnus

[31:19] Okay, ja det giver god mening. Jeg er spændt på at høre om mikrofonen her samler alle lyden op godt.

Ejlif

[31:27] Det håber jeg. Vil du gerne lave noget tjek på det der?

Magnus

[31:31] Nej, nej, jeg har ikke tjekket, men det er mere i forhold til trafikken herude. Men det finder jeg ud af, ellers må jeg sidde og lytte et par timer og så transkriber jeg lidt mere voldsomt. Nu har vi jo snakket lidt om det her med dårligt design, altså som forhindrende barriere, men støder fu ofte på et dårligt design i forhold til tilgængelighed og navigering i byrummet?

Ejlif

[31:55] Ja. Nej, ikke ofte. Det vil sige, det er så meget enten eller. Det er... Her er det rigtig pænt og rigtig godt. Og så er der steder, hvor det er fuldstændig håbløst. Altså...

Magnus

[32:11] F.eks. inde i Vrå?

Ejlif

[32:12] Østergade i Vrå er totalt katastrofal.

Magnus

[32:16] Hvis man skulle sige, at noget var et dårligt design, så kunne man sige, at det de har lavet byrummet om noget der er at det er dårligt?

Ejlif

[32:23] Det er dårligt. Det er ubrugeligt. Men jeg vil jo lære at færdes dig alligevel.

Magnus

[32:29] Nå ja.

Ejlif

[32:30] Men stadigvæk. Det er en dumpe karakter.

Magnus

[32:34] Det er en dumper.

Ejlif

[32:36] Det er simpelthen en ommer. Og det får man ikke.

Magnus

[32:45] Jamen det er jo også fair. Hvad vil du så kalde.... Hvis du skulle give et eksempel på et godt design. Hvad ville det så være? Altså vil det være det der er her i Aalborg lige nu?

Ejlif

[32:55] Ja, den rute vi går her. Den er fin. Og brugbar. Vi har gået forbi nogle opmærksomhedsfelter. Det her felt markerer, at det her kan jeg dreje ned ad en sidegade. Nu har jeg ikke vist jer dem alle sammen. Men det vil typisk være opmærksomhedsfelter ved lysreguleringer,

[33:17] hvor man kan dreje ned ad en sidegade, eller hvor man skal være opmærksom på andre ting, hvor man kan gå til den ene eller den anden side. Ja. Det er sådan, det fungerer.

Magnus

[33:26] Okay. Ja. Og nu har vi jo egentlig gået igennem de fleste af mine spørgsmål, jeg har til løbet af gåturen. Så nu tænker jeg bare, at du kan få lov til at snakke lidt om din gåtur her.

Ejlif

[33:40] Det er jo sådan en almindelig typisk gademiljø med et fortorv med dobbeltrækket fliser.

Magnus

[33:48] Og der er et afskilt, ja.

Ejlif

[33:53] Og de står der bare. Og det er jo en del af det at gå i en storby. Så man skal bare vide, at sådan noget sker, og de står altid forskelligt.

Magnus

[34:03] Ja, de kan være lidt en udfordring.

Ejlif

[34:06] Jamen det handler også om, at jeg holder et tempo, hvor jeg ikke kommer til skade.

Magnus

[34:11] Ja, så det handler om ikke at løbe, men at gå i et behageligt tempo, hvor du ved, at du kan navigere.

Ejlif

[34:18] Hvor jeg prioriterer min sikkerhed frem for at skulle nå et eller andet bestemt.

Magnus

[34:34] Nu kan jeg se, at der kommer et trappetrin der.

Ejlif

[34:38] Ja, men den er så ikke så galt, fordi der er så trods alt stadigvæk næsten to fliseres bredde.

Magnus

[34:42] Ja. Der er kommet endnu et afskilt. Og du kan jo så høre, både fra trafikken og...

Ejlif

[35:00] Jeg er nu ved at være oppe i hjørnet af Vesterbro. Ja. Det er vi.

Magnus

[35:05] Så det er også det med, at du har jo et indre kort, men du kan også bruge...

Ejlif

[35:07] Og jeg ved også, at det er oppe i hjørnet, at vi kommer op på hjørnet, der ligger et dejligt værtshus, som jeg ikke gider at gå ind på. Men hvor de tit og cykler stående ude på.

Magnus

[35:14] Ja, det kan jeg se, at de har nu. Og det er jo en udfordring eller en barriere for dig.

Ejlif

[35:21] Ja, det er det. Specielt når de smider dem midt på fortoget. Det sker trods alt ikke så tit.

Magnus

[35:31] Den har jo sådan en bred styr. Og det er jo også et smalt fortog det her, så det er jo meget hængig af, at du kan...

Ejlif

[35:43] Ja, nu skal du se her, for nu drejer vi om Vesterbro. Og nu begynder forhindringerne at stå i kø. For det første kan der stå cykler. Det gør der tit her. For det andet, så har jeg dengang, at jeg gik

turen med min instruktør for mange år siden, der er jeg blevet gjort opmærksom på, at lygtepælene og trafikskiltingen,

[36:03] de står faktisk rigtig langt inde i fortorvet. Det kan godt være, det er blevet flyttet, men det gjorde det i hvert fald dengang. Jeg holder mig typisk inde på den indre fliserække her. Og holder et godt og fornuftigt lavt tempo.

Magnus

[36:19] Ja, for at kunne nå at reagere. For at kunne køre sikkert.

Ejlif

[36:23] Yes. Det er en opmærksomhedsfelt til lyset her.

Magnus

[36:29] Men der er også en cykel.

Sarah

[36:31] Længere

[36:32] er fremme, er der nogen der har parkeret deres scooter midt på fortovet.

Ejlif

[36:52] Du kan selv se.

Sarah

[36:57] Ja, og den kommer om 2 meter. Der var den.

Magnus

[37:04] Den er også meget bred og stor. Ja.

Ejlif

[37:07] Sådan. Så kom vi også udenom den.

[37:32] Det går stille og roligt derude ad.

Magnus

[37:33] Ja. Jeg kan godt se, at her skal man være meget man koncentrere sig lidt mere om at gå.

Ejlif

[37:39] Der er flere fodgængere. Der er mere af alting simpelthen.

Magnus

[37:43] Ja, så det kræver også lidt mere opmærksomhed på en anden måde. Hvor vi gik før langs...

Ejlif

[37:50] Nu kommer vi hen foran den store Netto, og der kan stå cykler og A-skilte. Og hvad har vi?

Magnus

[37:59] Der er vi meget heldige, at der ikke er nogen i dag.

Ejlif

[38:03] Nåååh ja, Se, har vi en interessant ting. Du kommer med bussen. Du bliver sat af ude på den her dejlige ø. Der er herude.

Magnus

[38:16] Ja, den her lidt akavede ø mellem cykelstien og hovedvejen.

Ejlif

[38:19] Så er øen altså sådan set god nok. Okay. Men du skal krydse en cykelstig. Se, det er ikke noget byplanlægger kan gøre noget ved. Nej. Men det er en del af udfordringen.

[38:37] Fordi de kommer væltende op fra krydset. De kommer hjernene over Limfjordsbogen over krydset, for de kan lige nå med. Og så kommer de herned. Det er faktisk for alle en rigtig dum cocktail. Af folk der skal af busser og folk på cykel og folk der er på farten generelt.

[39:03] Den er udfordrende og det er faktisk for alle. Jeg gør det, hvis jeg skulle over til Øen. Så kan jeg stille mig her og markere at nu går jeg.

Magnus

[39:16] Okay, så du markerer og så går du, hvis det er.

Ejlif

[39:19] Ja, fordi halvdelen af det at færdes, det er at man også markerer overfor sin medtrafikanter. Hvad er min min intention, hvad har jeg tænkt mig at gøre.

Magnus

[39:29] Så det er ligesom op fra dig, at det også er en stand til at kunne signalere udadtil unødderstod og stå og råbe og skrige?

Ejlif

[39:34] Lidt præcis, jeg gider ikke at råbe og skrige men kan jeg med mit kropsproig eller min stok markere, hvad det er jeg vil så har mine medtrafikanter også en chance for at tage hensyn til mig. Så det handler ligesom meget om, at jeg selv deltager aktivt i den her proces med at færdes med en tusind andre mennesker.

[39:55] Giver det mening?

Magnus

[39:56] Det giver god mening.

Ejlif

[39:57] Super.

Magnus

[39:58] Og jeg synes, det er rigtig fedt at få dit perspektiv på det her.

Ejlif

[40:02] Men det er ikke noget, altså lige præcis den der, det er der ingen byplanlægger, der kan arbejde så ud af. Nej. Fordi sådan vil det simpelthen bare være. Altså, ja.

Magnus

[40:12] Der er jo en devis, man kan planlægge til en vis grad. Ja.

Ejlif

[40:16] Men resten er altså også op til os, der bruger det.

Magnus

[40:22] Det er jo så det. Det er et stort a-skilt.

Sarah

[40:39] Hvor ofte får du blå mærker?

Ejlif

[40:45] Det sker faktisk ikke ret tit. Det gør det ikke. Hvis jeg endelig slår mig, så er det på stillaser.

Magnus

[40:52] Ja, ok. Stillaserne er de værste.

Ejlif

[40:55] Dem har der faktisk været en del af på det stykke ude mod Vestby de sidste par år. De har ventet med at renovere ejendommen, facader, renovere, til alt det andet, det var overstået.

Magnus

[41:07] Så når en ting lige bliver overstået, så kommer der en anden barriere?

Ejlif

[41:09] Så kommer der bare en anden. Sådan er det.

Magnus

[41:11] Ej, det er træls.

Ejlif

[41:12] Nej, sådan er det bare.

Magnus

[41:14] Nej, sådan er det, men man kan jo stadig godt synes, det er trælset. Nå jo. Ja, det er en ting. Nu fik de så en ting, og så kommer de også til at gøre det lidt beskæftigende.

Ejlif

[41:20] Nej, det er fint nok.

Magnus

[41:23] Man kan så heldigvis sige, at det er det, de flytter sig ikke ofte.

Ejlif

[41:27] Nej, men de står der så gerne flere uger ad gangen. Den første gang, så ved man det ikke, og den næste gang, så ved man det.

Magnus

[41:34] Man lærer rigtig hurtigt.

Ejlif

[41:36] Ja, det handler om at lære hurtigt. Det handler om at lære rigtig hurtigt.

Magnus

[41:48] Du har jo et godt mentalt billede af, hvor alle afskiltene står. Det er jo så her, hvor den siger, at der er en halvøge på. Ja, det er der.

Ejlif

[42:07] Du kan se, at der er toknopper. Det fortæller, at her er der en fodgængerfelt med en helle på midten. Det vil sige, at jeg kan gøre brug af den, hvilket jeg så også indtil flere gang har haft brug for.

[42:28] Den historie kan I få, når vi kommer op den anden side. Her er der sindssygt mange fodgængere. Ja. Og der går jeg kun efter de andre har at fandme og se sig for for, at de ikke falder over mig. Jeg har rigeligt i at komme over her selv.

Magnus

[42:56] Ja, det er det. Så her må folk også lige vise hensyn og opmærksomme.Men hvor ofte oplever du så, at folk de ikke viser hensynet?

Ejlif

[43:07] Jo, det gør de.

Magnus

[43:08] Det gør de? Ej, det er godt.

Ejlif

[43:09] Ja. Yes. Og her skal der fart på.

Magnus

[43:18] Ja, det er kort. Og den kunne vi tage i en omgang.

Ejlif

[43:32] Skal vi lige krydre den med en enkelt lille oplevelse fra her i vinter?Jeg kommer og står i bussen hjemmefra. Kommer op til lyset her. Klokken er halv fem om eftermiddagen, og der er rigtig meget trafik.

Speaker C

[43:45] Ja.

Ejlif

[43:47] Så begynder jeg at gå over. Det vil sige, at der holder biler der. Og derovre. Så kommer der en udrykning ude fra Nørresundby-siden. Og det er en af dem lægeambulancer, jeg skal bare frem. Det vil sige, at han vælger at tage det udgående spor for at komme gennem lyset.

[44:16] Han kører simpelthen mod trafikken. Han ser, om der er rødt, og de holder 20 biler der. Så tager han den venstre om øen. Og da jeg kommer ud på midten, der kan jeg høre, at her skal jeg blive stående, ellersså bliver jeg kørt ned af en ambulance. Han kører venstre om øen og skråt gennem lyset. Altså, der stod jeg herovre bagefter.

[44:43] Der skulle jeg lige trække vejret fem gange.

Magnus

[44:45] Det vil jeg godt forstå. Det er jo sindssygt nervepirrende.

Ejlif

[44:48] For satan. Og han kom gennem lyset med fuld hammer.

Magnus

[44:55] Ja. Så der skulle man lige til at få pulsen ned.

Ejlif

[44:59] Der skulle jeg have pulsen ned. Fordi hold nu, Magne. Og lige præcis der var der ikke nogen, der havde en hånd på at sige, at du skal blive her. Så der havde det været helt op til mig selv. Og jeg kunne høre simpelthen, at han skiftede bane og kørte venstre om hælden. Ja.

Magnus

[45:23] Ja, nu blev det varmt.

Ejlif

[45:25] Ja, nu blev det sgu varmt. Yes. Sådan nåede ved her til. Ja. Hvad siger I?

Sarah

[45:33] Det er rigtig meget god information, Ejlif. Klart. Det har været meget fascinerende at følge dig.

Ejlif

[45:40] Altså, jeg kan sige, at jeg skal gå turen her op fra og ud til Vestbyen på en 13-14minutter.

Magnus

[45:46] 13-14 minutter? Ja, vi har jo også stoppet et par gange.

Ejlif

[45:51] Vi har stoppet rigtig mange gange.

Magnus

[45:53] Men det er også fint lige at kunne få kørt en samtale omkring det.

Ejlif

[46:05] Hvad skal vi så herfra?

Magnus

[46:07] Jamen, altså vi har jo egentlig gået ruten. Jeg har jo egentlig fået faktisk en god tre kvarters, kan man sige, lyd.

Ejlif

[46:14] Ja. Sådan, hvad har det optaget. Ja.

Magnus

[46:18] Så, med mindre du har mere information. Altså står her og tænker, at det skal jeg lige have?

Ejlif

[46:24] Jeg tænker vi kan lige pause for to minutter her, og så kan vi måske gå en tur ned gennem Gårdgaden, for der er jeg ikke kendt.

Sarah

[46:33] Nej. Kan jeg lige prøve den nye rute, du ikke kender til?

Ejlif

[46:40] Ja, fuldstændig. Den nye rute, jeg ikke kender noget til. Fordi der er det ligesom jer, der har styrringen på det. Ja. Hvad ved I ikke, hvad I siger til det?

Magnus

[46:50] Jo, det kan vi sagtens.

Ejlif

[46:52] Det giver jo et andet billede. Jeg vil også komme ud fra steder, hvor jeg er færdes med andre og måske ikke er kendt. Ja. Det er et gadebillede, som jeg overhovedet ikke kender.

Magnus

[47:07] Men det kan vi godt prøve. Så jeg tænker i hvert fald, at jeg stopper, hvad hedder det, min øhm...

(the interview continues into the second part)

Magnus

[00:00] Sådan der, så optager jeg igen.

Ejlif

[00:02] Den kan du så kalde gågade. Der er nogle interesse på den. På den ene side, så skal jeg kunne færdes med gennem gågaden. Man kan sige, at jeg kunne gå ude på midten, hvis man lavede en markering der. Eller jeg kunne gå inde i siden langs butikkerne.

[00:21] Det er det, man vælger de fleste steder, når man laver gågademiljøer. Det er, at jeg kan færdes ind langs butikkerne. Her render vi så ind i interessekonflikten, fordi butikker i gågader vil meget gerne udstille på et meget bredt område. Og det vil sige, at jeg vil typisk rende ind i mange askilte,

[00:45] mange tøjstativ og mange vareudstillinger. Og der, hvor man skal være opmærksom på i byplanlægningen, det er at butikkerne på den ene side skal have et klart afmærket område, hvor de må udstille. Og så stadigvæk have et gangmiljø, hvor fodgængere og specielt dem med udfordringer, både kørestolsbruger og blinde, kan færdes.

Magnus

[01:14] Men der her kunne man jo fordele, hvis man var et smart byplanlægger og havde lagt en ledelinje midt i Gågaden?

Ejlif

[01:21] Det kunne man godt, men jo flere ledelinjer, jo mere er der, der skal vedligeholdes.

Magnus

[01:26] Det er jo selvfølgelig rigtigt.

Ejlif

[01:27] Og det er jo også en del af historien. Det er, at når du snakker byplanlægning, så snakker du ikke kun om etablering, du snakker også om vedligeholdelse.

Magnus

[01:37] Det er rigtigt.

Ejlif

[01:40] Og jo flere forskellige arter af markeringer, du laver, jo mere er der vedligeholde.

Magnus

[01:48] Det er jo selvfølgelig rigtigt.

Ejlif

[01:52] Hvad så?

Magnus

[01:53] Jamen, du går jo langs kanten her, hvor du også er opmærksom på, at der jo nok kommer noget.

Ejlif

[01:59] Ja. Der er faktisk sådan nogle lille ændringer her, og der er jo kun det.

Magnus

[02:09] Ja, der er lidt en rand. Jeg tror, at randen er bygget til at aflede vand, så det ikke samler sig midt på gaden.

Ejlif

[02:13] Ja, det er fint nok. Det kan også bruges.

Magnus

[02:15] Det er jo en naturlig ledlinje, som du også har kaldt det.

Ejlif

[02:17] Ja, og det de siger, der findes faktisk i de fleste bymiljøer rigtig mange naturlige markeringer og ledlinjer, som måske ikke er tænkt som sådan. Så den skal bruges alligevel.

Magnus

[02:30] Men det er jo stadigvæk vigtigt, at man også er opmærksom på, er det noget, der kan bruges, eller er det noget, der ikke kan bruges? Fordi hvis det ikke kan bruges, så skal man jo være i stand til at sørge for...

Ejlif

[02:38] Den her, den kunne jo holde op et eller andet sted og hvad så?

Magnus

[02:42] Ja. Så hvor skal du så fortsætte hen, Jo? Lige omkring 10 meter, så kommer vi faktisk til en åben plads, hvor den deler sig i et kryds. Hvor man kan gå ned ad andre sidegader. Men der er ikke noget, der indikerer, hvor du skal gå hen, så du kunne bare følge med. Men nu ved jeg ikke, nu kommer vi herover til et sted, hvor de ændreorm.

Ejlif

[03:20] Jamen jeg kan mærke, at jeg kommer ud. Jeg kan høre, at jeg kommer ud i det åben rum.

Magnus

[03:24] Ja. Og her er der ikke noget, der rigtig indikerer, hvilken vej du skal gå, hvis du skulle gå her.

Ejlif

[03:28] Nej. Det er noget skidt. Det er noget rigtig skidt. Fordi... Her kan jeg blive væk.

Magnus

[03:34] Ja, fordi omkring... Hvad hedder det? 5 meter til din venstre, der er der sådan en vandplads. Og den ville du nok bare støde direkte ind i, hvis du gik. Og så er der ligget en løs afskilt midt i gaden.

Ejlif

[03:46] Ja, det er dejligt.

Sarah

[03:47] Ja, midt ude i gaden.

Ejlif

[03:49] Men altså, her vil jeg faktisk ikke rigtig have nogen muligheder for at... Fordi, hvilken vej skal jeg gå? Hvis ikke jeg har noget at gå efter, så er jeg begrænset.

Magnus

[04:03] Ja, så gågaden er jo egentlig ikke særlig venligsindet over for dig.

Ejlif

[04:07] Nej, det er den ikke. Du kan jo se, at det gik egentlig udmærket på det første stykke, men nu render vi ind i nogle udfordringer.

Magnus

[04:15] Ja, så den siger da egentlig lidt imod.

Ejlif

[04:19] Det gør den. Hvor skal vi herfra?

Sarah

[04:22] Jamen, vi skal i hvert fald tre meter til dit højre.

Magnus

[04:25] Okay. Sådan der. Og så kan du fortsætte lige ud.

Ejlif

[04:29] Men hvad er der lige ud?

Magnus

[04:30] Det er bare den retning, du går lige nu.

Ejlif

[04:31] Ja, men det er det med at holde retningen.

Sarah

[04:33] Nå, det kan jeg godt se.

Ejlif

[04:35] Ja, fordi det er faktisk en del af det at have ledelinjer. Det er at holde retningen. Okay. Fordi jeg har jo ikke, i og med at jeg ikke har mit syn, så har jeg jo ikke et visuelt indtryk af, hvor gågaden fortsætter.

Sarah

[04:56] Jamen jeg tænker så, at vi kan finde en naturlig ledelinde herude til højre.

Magnus

[05:04] Der kommer den.Jeg ved ikke omdu kan mærke, at den går lidt ned der, som før.

Ejlif

[05:14] Jo. Jamen så går jeg bare der udad.

Magnus

[05:18] Så randen fungerer egentlig meget godt. Men så skal vi lige bare opmærke, at om fem meter, når vi kommer frem, så har de opstillet sådan nogle bomme på vejen, for at biler ikke kan køre ind. Den kommer der. Der kom den.

Ejlif

[05:31] Den er dejlig.

Magnus

[05:35] Men den er bygget til, at biler ikke bare lige kan smøre igen.

Ejlif

[05:36] Se, her har vi så... Jeg har nogle gange oplevet, at man starter med at lægge nogle fine ledelinjer. Og så glemmer man egentlig, hvad de er til. Og så begynder man at opstille forhindringer lige i gangarealet.

Magnus

[05:50] Det har jeg faktisk et eksempel på, fordi nede ved Elgiganten, nede ved Salling, der er et sted, der er et opmærksomhedsfelt. Og lige ved siden af ledelijen, der er ud fra opmærksomhedsfeltet, der er de sat et skilt op, eller en pøl op til et fartsgilt. Og der har jeg taget et billede af, hvor jeg har stået og tænkt, at det der var utroligt dårligt planlagt.

Ejlif

[06:13] Og så oplever jeg også især, bymiljøer bliver lavet om. Du kan have ledelinjer, der fører direkte ind i en væg, eller direkte ind i et skilt. Og det er simpelthen en manglende forståelse af, hvad ledelinjer er til. Fordi ledelinjer skal ikke lede hen midt ind i noget, de skal lede forbi.

Magnus

[06:39] Ja, så det handler også om at sørge for, at planlæggeren har et kendskab til dem. Hvorfor har vi det her ting?

Ejlif

[06:45] Ja, lige præcis. Det var meget pænt med en gang brosten, eller hvordan man nu markerer det. Men det kan jo ikke nå et noget, at ledelinjen er der, og så fører den direkte ind i et eller andet. Det, der ofte sker, det er, at man først har lagt en ledelinje,

[07:14] og så senere hen, måske flere år senere, så finder man om, at vi skal lige have sat et parkeringsgilt op, eller vi skal lige have sat nogle bomme op, eller et eller andet. Og så får man ikke lavet ledelinjen om. Den bliver bare ved med at ligge, hvor den ligger.

Magnus

[07:25] Ej, hvor dumt. Ja, altså man kan sige, at det heldige ved det, at vi er ved gågaden lige nu på det her tidspunkt i dagen, det er, at der ikke er så mange mennesker. Men gågaden kan jo faktisk være så fyldt med mennesker, at man går skulder til skulder.

Ejlif

[07:36] Fuldstændig.

Magnus

[07:38] Og selvom folk er gode til at vise hensyn, så kan jeg forestille mig, at der også er mange, der går som mig i deres egen verden herinde, at de ikke når at se dig før de har set dig.

Ejlif

[07:46] Nej, nu skal jeg vise dig, hvad de gør. Med næsen nede af telefonen.

Magnus

[07:51] Ja, det gør de. Det er også rigtigt. De går med næsen nede af telefonen.

Ejlif

[07:57] Fuldstændig. Og sådan er det. Det kan vi jo ikke gøre noget ved.

Magnus

[08:01] Nej, det kan vi ikke. Vi er alle sammen.

Ejlif

[08:03] Men der følgte du så lige et tip om, hvad der ikke er så godt. Og det er det med ledelijner. De er rigtig gode, men man skal passe på bagefetr hvad man så gør når man laver sit bymiljø om.

Magnus

[08:16] Man skal være opmærksom på, hvorfor ledelignen er der. Skal man så ændre i ledelinjen sådan, at hvis man skal sende noget midt i ledelinjen, så skal man jo ændre det samme?

Ejlif

[08:25] Enten det, eller den måske lidt billigere løsning, det er den ting, som skal stilles op, uanset om det er en bom eller hvad fanden vi nu snakker om. Måske lige flytte den en meter eller halvanden til siden.

Magnus

[08:38] Ja, sørge for, at den ikke står i vejen.

Speaker C

[08:40] Lige præcis. Lad nu være med at sætte den midt i ledelinjen. Men måske lidt ved siden af. Jeg tror nok, at den bliver set alligevel og gøre sin fyldest. Og så slipper man for alt det der brolæggerarbejde. Ja. Jeg er jo lige så interesseret som alle andre i, at kommunerne også løser deres opgave så forholdsvis billigt som muligt.

[09:01] Det er jo vores fælles penge for fanden.

Magnus

[09:03] Ja.

Ejlif

[09:04] Der er jo et vist budget, og det vil sige, at hvis vi finder nogle fornuftige billige løsninger, så kan pengene række længere.

Magnus

[09:12] Ja, det er jo det. Og så er der også mulighed for, at man kan lave flere tilgængelighedsløsninger.

Ejlif

[09:18] Lige præcis. Så det er jo også i jeres interesse. og lave flere tilgenlædesløsninger. Lige præcis. Hvis man ikke grundet en eller anden åndssvag tanke torks tømmer kassen på noget unødvendigt men faktisk måske finder nogle fornuftige overkommelige løsninger, også økonomisk så rækker pengene længere, dvs. så kan vi få flere tilgenlædesløsninger, der dur.

Magnus

[09:37] Ja, det er jo godt. Jamen det går gerne. Den her heldigvis kan du bare følge det her øhm, kan man sige Den kan du bare følge den her kant. Den fortsætter faktisk det meste af gågaden her de næste 50 meter. Så omkring 10 meter fra dig, der kommer der nogle ting, men de er heldigvis på den modsatte side af den der kant.

[10:04] Så de går ikke ned i kanten, fordi det er jo upraktisk for dem at være dernede i. Ja. Så det kan du heldigvis følge. De stolper, der er sat ned i jorden i forhold til biler, de kommer igen. Men det er om 20 meter.

Ejlif

[10:20] Nu har jeg min stok meget bredt ude, fordi så har jeg også en chance for godt til at opfange forhindringerne. Mmm, der lugter godt derinde fra...

Magnus

[10:33] Ja, det gør du godt nok. Vi kører også lige og forbi et kebabhus.

Ejlif

[10:36] Det lugter meget godt derinde fra.

Sarah

[10:39] Så nu kommer vi om to meter, så kommer de igen med en ledelinje.

Ejlif

[10:50] Jeg kan lige snige mig igen. Men man kan sige, at havde det her været en ledelinje, og jeg havde gået her, så kunne man sige, at man måske kunne have flyttet den bare herind. Jeg tror ikke, det ville betyde det helt store. Men så ville jeg faktisk have cirka én kropsbredde til at køre forbi uden at komme i den.

[11:13] Det er nogle gange meget, meget små detaljer, der faktisk gør hele forskellen.

Magnus

[11:19] Og det er jo her, hvor det er lidt uheldigt, at de så ikke rigtig har lavet nogen ledlinjer ned igennem gågaden.

Sarah

[11:23] Der kommer en lift på den højre side.

Magnus

[11:26] Den holder desværre lige midt i det der, du bruger til. Den her. Og du har faktisk lige passeret den. Nå, du har åbnet lige ved siden af den her.

Ejlif

[11:33] Ja.

Sarah

[11:34] Sådan der.

Magnus

[11:35] Der sidder du jo faktisk meget elegant. Og det er om 50 meter, der kommer der et skilt, der står ude i den der kant der. Men heldigvis er der faktisk ikke så mange ting på midten af gågaden.

Ejlif

[11:53] Ja, det er da helt okay. Altså, prøv lige, hold da op. Det kører.

Magnus

[11:58] Men først må man lige finde ud af det.

Ejlif

[12:00] Ja ja, altså det var også første gang jeg går her, så...

Magnus

[12:03] Nu kommer skiltet. Du er en meter fra det.

Ejlif

[12:10] Den går. Den går lige.

Magnus

[12:12] Og så kommer der et til. som det er lige en restaurant hermed sidde pladser udenfor.

Ejlif

[12:17] Jeg vil sige, at de holder sig rimelig fornuftigt.

Magnus

[12:21] Og så kommer vi til en tøjbutik, hvor de har sat nogle stativer, der står midt i gangen. Og dem kommer du nok til at mærke, fordi de ligger lige i din gang. Så der kommer der et tøjstativ, og der står en fin række langs.

Ejlif

[12:38] De må gerne have rykket en halv meter længere ind.

Magnus

[12:43] Desværre går det faktisk sådan at de næste 20-50 meter er der faktisk tøjstativ hele vejen. Så er der lige frit her i 5 meter cirka, og så kommer der tøjstativ og en cykel. Der kommer en cykel her, og nu er der lige foran dig også et håndtag.

[13:05] Dermed passerer du fint. Så er der lidt mere fedt igen, og så en bland, og så kommer der igen lige om...

Ejlif

[13:15] Men jeg har stadigvæk en kant at holde mig til.

Magnus

[13:21] En god kant at holde dig til. Vi er faktisk nødt til at ende og gå gaden. Cirka 50 meter, så vil vi ende og gå gaden. Okay.

Ejlif

[13:36] Ej, men det går da fint det her. Og så kan du jo se, hvor vigtig det egentlig er, at jeg bare har et eller andet...

Magnus

[13:45] Et eller andet med en tekstur.

Ejlif

[13:46] Fordi her handler det udelukkende om at holde retning.

Sarah

[13:49] Ja.

Ejlif

[13:51] Så længe jeg har noget, der leder mig på langt af gåmiljøet.

Magnus

[13:57] Ja, så kan du faktisk få mod at komme igennem det. Ja, for du bruger jo faktisk kun lige præcis kanten af der, hvor fliserne de sådan skifter. Og nu kommer vi til noget nyt lige der.

Ejlif

[14:10] Det var et tøjstativ...

Magnus

[14:12] Og så kommer der faktisk en ledlignende lige foran dig. Hvis du lige tager og springer til. Der er den lige der.

Ejlif

[14:18] Ja ja, det er der lige der. Ja, det er den.

Magnus

[14:20] Den kommer op til et opmærksomhedsfelt, hvis du fortsætter 2 meter. Der kan du vælge at dreje til højre eller venstre. Så er vi faktisk gået helt ned til Salling næsten. Hvor de har lavet alt muligt om hernede.

Ejlif

[14:37] Ja, det er jo det. Nu har I fået et indblik i, hvad er et gågade miljø? Hvordan jeg godt kan lide det ser ud. Ja. Altså, nu har de ikke lagt en ledelinje, men nu er der trods alt den der, og den kan jeg sagtens bruge. Den er ikke god, men den er brugbar. Ja. Bortset fra i det område deroppe. Hvor der var en plads, og hvor jeg

[15:05] rent ud sagt ikke ville vide, hvad jeg skulle gøre. Der ville førerhundedruerne have det nemt, fordi hun ville hjælpe med at holde retningen. Hvormod jeg med min stok ville have det rigtig svært.

Magnus

[15:22] Ja, det kan jeg godt se. Og det er virkelig uheldigt design. Men jeg tror også, at det er godt at pointere, at når du kommer ud i et sted, hvor du ikke har noget kendskab til det, så bliver det også meget vanskeligere. hvor du ikke er kendt, altså har noget kendskab til det, så bliver det også meget vanskeligere, og man er nødt til at lede efter et eller andet, hvis der ikke er noget...

Ejlif

[15:38] Det er også en god illustration af, at lige præcis det der med, skal du bruge faste ruter, så er det faktisk en rigtig god idé lige at få gået den, med en, der lige kan instruere. Bortset fra det der op, så vil jeg sige, nu har vi gået turen den ene gang, nu er jeg sådan forholdsvis hurtig til at tage en kort ind i hovedet.

[15:58] Det vil sige, nu vil jeg godt gå den her tur selv.

Magnus

[16:02] Ja, jeg vil nok stadig gerne lige hjælpe dig tilbage op til Vesterbro, så du ikke lige pludselig står og skal være afhængig af, at der er en anden sød fremmed.

Ejlif

[16:14] Ja, det vil jeg være rigtig glad for. Men har det givet sådan lidt et indtryk af dig?

Magnus

[16:18] Det har givet et kæmpe indtryk. Jeg synes, det er så godt det her. Det er godt. Jeg synes, det er så godt det her. Det er godt? Øh, og jeg har også...

Appendix 5: Interview guide, Peter Sønderlund

Intro:

- Må jeg optage interviewet, transskribere det og citerer dig i min opgave? (Samtykke)
- Hvem er du?
- Kan du beskrive din rolle som kommunal planlægger og hvad din rolle er i handicaprådet?
    - (Hvad gav dig lyst til at være en del af handicaprådet?)
- Hvordan involveres kommunen i projekter og hvad er jeres rolle i rådet her?

Planlægning uden bindende krav for tilgængelighed:

- Hvordan påvirker fraværet af klare obligatoriske tilgængelighedsstandarder dine/bygherres planlægningsbeslutninger?
- Hvilke kilder, retningslinjer eller erfaringer støtter du dig til, når du kontrollerer et projekt i rådet? (*Vejloven, bygningsreglementet, planloven etc.*)
    - Syntes du der er mangel på en beskrivelse af hvad "god tilgængelighed" er for en blind person i byplanlægning?
- Oplever du at tilgængelighed for blinde bliver underprioriteret eller tilsidesat i byplanlægning?
    - Opvejer andre ting mere i byplanlægning? Eller er der konflikt i hvad der prioriteres?

Udfordringer for blinde:

- Hvilke udfordringer vil du, som planlægger, mene blinde individer har og kan opleve når de navigerer byen?
    - Hvilke barrierer mener du påvirker dem mest?
- Oplever du at planlæggere har et godt kendskab til de barrierer blinde møder?

Samarbejde og brugerinvolvering:

- Hvordan inddrager I blinde og svagsynede borgere - eller organisationer, der repræsenterer dem - i planlægningsprocesser? (*Dansk Blindesamfund, institut for syn og hørelse etc.*)

    - Hvis ja, kan du give et eksempel hvor det har haft en betydning?
- Har du kendskab til nogle tilgængelighedsløsninger, som kommunen har implementeret for blinde og svagsynede brugere?
    - Hvis ja, har i fået noget feedback på dem hertil?

Refleksioner:

- Hvordan påvirker handicaprådets input de endelige beslutninger i en planlægningsproces?
    - Oplever du konflikter mellem politiske prioriteringer og tilgængelighedsmål?
    - Oplever du at rådet bliver inddraget for sent i planlægningsprocessen?
- Hvad mener du, der skal til for, at kommuner kan designe/planlægge mere effektivt for blinde og svagsynede brugere? (*Borgerinddragelse, workshops, spørgeundersøgelser etc.*)
- Ville klarere obligatoriske tilgængelighedsstandarder forbedre planlægningspraksis? Hvorfor / hvorfor ikke?
    - Hvilken viden eller hvilke værktøjer mangler planlæggere mest, hvis de da ellers mangler noget?

Afslutning:

- Har du nogle opfølgende kommentarer? Er der noget du føler jeg mangler at spørge om?
- Må jeg citerer dig i min opgave? Jeg kan sende citaterne før jeg afleverer

Appendix 6: Interview transcript, Peter Sønderlund

Peter

[00:00] Det må du selvfølgelig.

Magnus

[00:01] Fantastisk. Jeg har sat den i gang.

Peter

[00:03] Ja, så...

Magnus

[00:04] Jamen, det er jeg nødt til at...formalitet.

Peter

[00:08] Jamen, det skal man.

Magnus

[00:09] Og så også om jeg må transkribere interviewet og citatere dig i min opgave. Og så kan jeg sagtens sende citaterne, hvis det er, at du har brug for det.

Peter

[00:18] Ja, citaterne, det kan jo være fint nok lige, fordi man kan jo få det så formuleret forkert.

Magnus

[00:24] Men også, jeg kommer til at oversætte det til engelsk, fordi det er et speciale...

Peter

[00:28] Ja, du kører den på engelsk?

Magnus

[00:30] Jamen det er et masters speciale, så det er internationalt.

Peter

[00:34] Så der skal lige... Der er det hele på engelsk? Jo, men jeg skrev også mit speciale med det på engelsk, og det er jo nogle år siden i planlægning. Det giver lige lidt ekstra arbejde, alt andet lige.

Magnus

[00:51] Det giver i hvert fald lidt større portfolie mulighed. Men jeg tænker egentlig, at vi bare kan starte interviewet ud med, om du ikke lige kan fortælleæl, hvem du er, hvad du laver i kommunen og hvad din rolle er i Handicaprådet.

Peter

[01:05] Jeg er Peter Sønderlund og er mobilitetsplanlægger. Det er nok det, som mange, hvis de overhovedet ved noget om området, vil kalde trafikplanlægger. Det er sådan, det hedder nu en dag. Det er egentlig alle former for mobilitet, trafiksikkerhed, cykelplanlægning og lidt af hvert.

[01:24] Men som en del af det er jeg så også uddannet tilgængelighedsrevisor. Og den vej igennem er jeg så kommet med i kommunens tilgængelighedsudvalg, som det hedder. Som egentlig i hvert fald historisk set har været et støtteudvalg til Handikaprådet.

[01:48] Altså Handikaprådet sidder jeg ikke i. Det er egentlig brugere og så et par politikere, der sidder i Handikaprådet. Det er jo også fordi, det er et bredt arbejdsområde, som også går på forhold på ældre, centerpleje eller alt muligt forskelligt.

[02:12] Helt bredt. Mens det vi er med at arbejde med, det er sådan mere det fysiske, altså i byens rum osv., altså i tilgængelighedsudvalget. Og der sidder jeg som repræsentant fra mobilitetsdelen. Vi er tre fra administrationen, der sidder der, og to brugere,

[02:32] og en tilgængelighedskonsulent, der sidder i en anden del af kommunen.

Magnus

[02:36] Okay. Hvordan involveres kommunen i projekter og hvad er jeres rolle?

Peter

[02:48] Jeg kan sige for mit eget vedkommende, at det er et spørgsmål om du tænker tilgængelighedsudvalg eller vi som planlægger, jeg kan lige tage begge dele.

Magnus

[03:00] Jeg har nok misforstået, at jeg troede det var en handicapråd nemlig.

Peter

[03:02] Ja, og det er også, fordi der er ikke så mange... Altså nu er det, jeg ved ikke, om det er bare en særlig, det er måske kun Aalborg Kommune, der har et tilgængelighedsudvalg, men det er ikke så mange kommuner, der har det. Så er det typisk, jeg mener, der er et krav, at man skal have nedsat et handicapråd, og det er jo så den betegnelse, som folk kender, kan man sige.

[03:23] Det her er sådan et mere praktisk orienteret tilgængelighedsudvalg, der er ikke også. Hvor man kan sige, projekter, der omhandler byens rum, langt hen ad vejen, bliver håndteret af fagforvaltningerne, så sker der ofte en orientering til tilgængelighedsudvalg.

[03:48] Altså, men ikke sådan, at de er inddraget og skal egentlig udtale sig om det. Altså om projekterne. Det er typisk en orientering, sådan de også i baglandet kan fortælle om hvad der sker og har en forståelse for, hvis de bliver mødt af spørgsmål osv. Så

[04:09] der har man nogle lidt andre arbejdsopgaver i tilgængelighedsudvalget. Altså tilgængelighedsdelen omkring de fysiske projekter, det kan være pladser, torve, stier, hele plusbusprojektet og parronger og sådan noget i den forbindelse osv., det bliver håndteret i fagforvaltningen, hvor jeg er inddraget ofte.

[04:36] Altså i mange projekter bliver lige spurgt om nogle ting, hvis det er lidt større, så er det måske som sådan bliver hørt omkring tilgængelighedsdelen. Men igen i de helt store projekter, nu har vi i gang med Stisborg-området herovre.

Other speaker

[04:50] (Telefon ringer og forstyrre ham)

Peter

[04:33] .

[04:59] Nu skal jeg lige fange den igen.

Magnus

[05:02] Et ellr andet med Stisborg?

Peter

[05:06] Ja, nemlig. De der store projekter, der bliver der altid udarbejdet nogle tilgængelighedsoplæg, hvor rådgiverne, konsulenterne, byherrene har en rådgiver på, der så har en tilgængelighedsreviser eller lignende, der ligesom laver en løsning,

[05:28] og hvor vi så har det til gennemsyn, og vi pingponger lidt omkring det. Så det er egentlig indarbejdet i det daglige arbejde ved en ny anlæg især.

Magnus

[05:40] Okay, så du kaldte det tilgængelighedsudvalg.

Peter

[05:45] Tilgængelighedsudvalg.

Magnus

[05:47] Det er lidt en udvidelse på, eller en specialisering af handicaprådet på en eller anden måde?

Peter

[05:54] Ja, det hedder sig vel egentlig, at tilgængelighedsudvalget skal arbejde for at udbrede viden om tilgængelighed i de forskellige forvaltninger. Det kan være på mange planer. Oprindeligt var det også noget med at egentlig svare på spørgsmål, det er det egentlig stadigvæk,

[06:16] hvis der kommer noget, det er ikke så tit. Fra Handikaprådet vil jeg gerne have belyst nogle ting, svaret på nogle ting, hvor vi sådan er bindelede til forvaltningerne, og så ligesom kan komme med svar tilbage til brugerne. Ja, vi har også en lille pulje, hvor vi uddeler støtte til private initiativer, til at forbedre tilgængeligheden forskellige steder. Så det er sådan lidt mere praktisk orienteret, kan man sige, tilgængelighedsudvalget.

Magnus

[06:44] Okay, så det er mere det praktiske, hvor Handikaprådet tager sig mere omkring det her med, at man laver tiltag?

Peter

[06:52] Det kan være et politisk, nærmest politisk-strategisk eller noget andet. Vi har ikke ret stor berøring med Handikaprådet. Jeg har været til et enkelt møde i den tid, jeg har været i kommunen. Men det er på lidt højere plan. Det er også derfor, der er politikere med i.

Magnus

[07:07] Okay, så det er sådan lidt på forskellige... I er lidt i en stik mod sig, når den ene er praktisk, og den anden er på mere strategisk niveau.

Peter

[07:12] Ja, altså man kan sige, at tilgængelighedsudvalget ligger det måske midt imellem Handikaprådet og så os, der sidder i fagforvaltningerne, hvor vi som sagt arbejder med det. Altså i hvert fald på en del områder i fagforvaltningen.

[07:29] Vi kan komme ind på, at jeg kan uddybe lidt om, hvordan vi arbejder med det. Der er måske nogle af vores projekt, hvor man arbejder mere med tilgængelighed end andre. Vi spænder jo ret bredt, helt fra natur og så ind til centrum af Aalborg.

Magnus

[07:46] Ja. Det kan være, vi støder på det, imens vi går igennem spørgsmålene.

Peter

[07:53] Ja, ja. Altså, vi prøver lige at huske.

Magnus

[07:56] Vi ser lige. Lidt sådan, kan man sige, sidesprosskift, så går jeg lige ind på det her med planlægning uden bindende krav. Ja. Og det er jo fordi, at når jeg har siddet og læst de lovgivninger, der er omkring tilgængelighed, så er der ikke noget, der viser

[08:13] en klar obligatorisk krav til det. Det er nogle meget løse linjer. Vejledninger. Ja, vejledninger. Og også lovlige vejledninger. I vejloven og i bygningsreglementet. Når jeg sidder og læser dem, så er det ikke fordi, at jeg synes, at der er noget klar definition af, hvordan tilgængeligheden skal tilgodeses.

[08:36] I hvert fald for blinde. Fordi det er meget, i hvert fald i vejloven, der synes jeg ikke, at der står noget, der er særligt konkret. Det er meget op til egen fortolkning. Og så er mit spørgsmål, hvordan påvirker fraværet af klare obligatoriske tilgængelighedsstandarder? Altså både jeres, men måske også bygherres planlægningsbeslutninger, når det kommer til tilgængelighed?

Peter

[09:01] Jamen jeg tror, det er noget rigtigt i skilnen, du laver det, i hvert fald sådan som jeg har forstået det, at i byggens reglement, der er det obligatoriske krav, at der er der en 6-7, eller der er der vel en række. Det er ikke lige præcis byggens reglement, eller eller bygninger, arbejde jeg ikke med. Og dermed ikke super skarpt på det.

[09:20] Men min indtryk er klart, der er det krav. Mens det er på vejområdet, hvor jeg arbejder med ude arealer og sådan noget, der er det, som du siger, vejledninger. Jeg er ret sikker på, eller nærmest helt sikker på, at hvis der havde været obligatoriske krav, så ville der måske været endnu større

[09:49] opmærksomhed omkring tilgængelighed. Og nu kan man jo sige, hvis jeg skal ud, jeg kan jo udtale mig for Aalborg Kommune, og så kan jeg skynde eller vurdere, hvordan det forholder sig sådan i andre kommuner. Altså det er jo nok mest, langt mest i hvert fald, at de større kommuner, der har ressourcer til også at arbejde med noget, der ikke er

[10:16] eller noget, der ikke er så meget på dagsordenen. Som tilgængelighed er trods alt relativt nyt. Relativt. Det er vel 20 år siden, tror jeg faktisk ret præcis, da man begyndte at uddanne tilgængelighedsrevisorer på vejområdet. Så det er relativt nyt, mens cykeltrafik og trafiksikkerhed og trafikfremkommelighed er noget, man har arbejdet med i mange år.

[10:45] Jeg tror lige så meget også, det er det. Fordi det er også vigtigt at holde sig for øje, at vejreglerne generelt for 95% af vedkommende er vejledende. Så er der nogle enkelte normer, der er i, hvor man siger, det skal være sådan og sådan og sådan. Men ellers er det ikke kun tilgængelighedsdelen, der er vejledende.

[11:09] Det er også, når vi siger bredde på en cykelsti, eller bredde på fortog, det er også kun vejledende. Så jeg tror mere, hvis der lige pludselig kom noget lovgivning om, at man skal, det kunne være, at man skulle lave en tilgængelighedsplan, om hvordan ville man gribe det an, hvordan ville man integrere det i sit daglige arbejde.

[11:34] Det kunne måske sætte mere fokus på det, men ved at vi har gjort det her over tid, så er der langt mere opmærksomhed omkring det nu, og nogen der kommer, står med et eller andet projekt, og så er det bare inde på lystavlen. Vi spørger lige til, du ved det om tilgængeligheden, ser det her rigtigt ud, eller lignende. Altså, jeg tror mere, det er det med at få det på dagsordenen. Du var langt svaret på et relativt kort spørgsmål.

[12:00] Altså, det er klart, når noget er lovgivning, så arbejder man mere med det, men vi er bare vant til, at det ikke er bindende krav, og det skyldes nok også, at fra facade til facade i et vejrum, der er der det antal centimeter, der nu engang er. Og der er kamp om pladsen, som er et kendt begreb i os. Så derfor er der altid nogle kompromisser, der skal indgås,

[12:24] og det er vi bare vant til at arbejde. Så det vil ikke bare være en løsning fra minut et, at trykke på knappen og sige, nu er det lovgivende, så skal I. Jamen, det er stadig mega svært at få det hele til at passe sammen og gå op.

Magnus

[12:41] Absolut. Men er der så nogle andre retningslinjer, eller kilder, eller erfaringer, at I støtter jer op af, når I skal kontrollere et projekt, i forhold til det om tilgængelighed, det er husket?

Peter

[12:56] Ja. Det er, vil jeg sige, nærmest 100 procent vejreglerens håndbog, fastsager i alle for alle, der er Bibelen der. faste tegnele for alle. Der er Bibelen der. Og den vi støtter os til. Vi har så udarbejdet enkelte typetegninger. Med udgangspunkt deri,

[13:22] f.eks. om hvordan indretter vi et lyskryds. Hvordan ser fortorvet ud omkring et lyskryds? Altså belægning, det belægning vi tænker her. Hvilke højde forskelle skal der være? Hvordan skal ledelinjer og de taktile elementer ligge? Det har vi lavet. Og så er det den, vi sender med ud til entreprenøren. Det er sådan her, det skal ligge. Og det er som udgangspunkt deri. Så det er den der bibel.

Magnus

[13:46] Okay. Men synes du så, der er en mangel? Altså dig personligt, men også som professionel planlægger. Synes du så, der er en mangel på en beskrivelse af, hvad god tilkendelighed er for en blandt personer i byplanlægning generelt?

Peter

[14:00] Ja. Det er et godt spørgsmål, som jeg skal lige tænke over. Jeg synes faktisk, at den her "Færdselsarealer for alle" her, er rigtig god. Der er løbende kommet nogle opdateringer, og hvor man netop har i den eller de seneste udgaver, ligesom prøvet at beskrive nogle forskellige brugergrupper

[14:24] med forskellige funktionsnedsættelser, og ligesom sige, hvad er vigtigt for den gruppe, hvad er vigtigt for den gruppe, så man kan sætte sig ind i det som udenforstående eller som en, der skal tillade sig det teoretiske. Så jeg synes egentlig, at vi har et rigtig godt redskab der. Nu er spørgsmålet formuleret som byplanlægning, og hvor jeg ser lidt mere nede i detaljerne,

[14:49] men når byplanlægningen har sagt, at her skal der være et nyt lyskryds, så ser vi på det nede i detaljen. Og der har vi meget god vejledning, man kan sige. Byplanlægningsmæssigt, der kan jeg så være altså på den lidt højere klinge, og når man laver en ny lokalplan og sådan noget, i det lidt mere overordnede term, der kunne der godt bruges.

[15:10] Altså der er der ikke nær den opmærksomhed på det, som der er, når vi snakker vejprojekter. Men i det overordnede, i den overordnede planlægningsdel, der kunne der godt være noget mere. Altså byplanlægning, lokal planlægningsdel, der kunne der godt være noget mere. Altså byplanlægning, lokalplanlægning. Altså det kan jo bare være, at når man laver en lokalplan og siger, at nu kommer der boliger her, så skal der for eksempel være x-antal boliger, der er tilpasset.

[15:39] Folk med forskellige funktionsnedsættelser. Eller kan man stille krav om, at der på stisystemet derfra, eller at der skal være fortorv med ledelinjer, eller at området skal være indrettet tilgængeligt for alle. Det har faktisk stået i lokalplanen her for Stisborg, at der skal være ekstra fokus på det. Så er vi oppe på den lidt højere klinge, men det skulle så gerne være styrende for alt det, der kommer derefter.

Magnus

[16:04] Okay, men så er der jo det her med, at du snakkede også lige omkring det her med, at man kæmper om, hver eneste cencimetet der er, når det kommer til projekter, i hvert fald på vejområdet. Det gør man nok også på alle andre områder. Og så sidder jeg og tænker på, om du oplever, at tilgængeligheden for blinde bliver måske underprioriteret eller tilsidsat på en eller anden måde, eller om

[16:24] der er andre ting, der opvejer mere, og man så måske prøver at lave nogle halvhjertede løsninger, i stedet for måske at køre det fuldt ud.

Peter

[16:33] Altså, det er blevet meget bedre, men der er ingen tvivl om, at man af og til stadigvæk støder ind i situationer, hvor man siger, okay, at hvor mange, og nu er det lige blinde. Og det er jo typisk blinde eller bevægelseshandikappede, man ser på.

[16:53] Der er jo faktisk flere grupper, men kognitivt udfordret osv. Men hvis nu bare tager udgangspunkt i synshandikappede, så er der nogen, der siger, at herude i City Syd, hvor mange kommer der lige der, hvis vi laver et nyt stykke fortorv der, hvis det nu er, osv. Man prioriterer jo lidt efter, hvordan til gode ser man flest.

[17:17] Og hvis lige præcis det her er en udfordring, så er der nok stadigvæk en tendens til, at der er andre ting, der vægter højst. Det er jo lidt ligesom, når vi siger, vi vil gerne have bredere fortorv her. Jo, jo, men så er busserne svært ved at komme frem, og det er jo dem på firehjul, vi prioriterer højst, osv. Der er kommet en klar større forståelse for os i prioriteringer.

[17:42] Og hvis man nævner tilgængeligheden, når man mødes eller skal se et projekt, så er det ikke sådan, at folk er ved at falde ned på stolen, når man skal diskutere det. Der er sådan en åbenhed også for at høre, hvordan kan vi tilgodese det, men kommer det ned til den sidste prioritering? Kroner og ører er jo altid ret afgørende.

[18:08] Men så problemet er mest, hvis man kommer med et projekt og skal have det klistret på bagefter, hvor man kan sige, det er besværligt, det bliver grimt, eller om man ikke har tænkt det inden for starten af. Hvis man tænker inden for starten af, er det ikke ret dyrt, og man kan nærmest ikke se det, hvis man laver det ordentligt. Men er det noget, man kommer med bagefter, fordi man ikke har tænkt det inden for starten af, så kan det være svært at komme igennem med.

[18:29] Så nøglen det er, at få det med ind i den tidlige planlægning, så man egentlig kan indrette et byrum eller lignende, som alle bare kan bruge, som det er, uden der skal være noget særligt.

Magnus

[18:41] Men føler du så, nu siger du, at det er vigtigt at få det i planlægning i ordentlig tid, men tror du, at I som, hvad hedder det, tilgængelighed, jeg har lige glemt, hvad det hedder igen?

Peter

[18:53] Reviser, ja, men altså tingens folk, det er lige meget, altså.

Magnus

[18:56] Ja, og Hadekamp-rådet generelt. Nå ja. At de bliver inddraget, tilgængelsesudvalget, det hedder det. De bliver inddraget for sent i processen. Eller jeg vil sige, konsoleret for sent i processen. Fordi så kan man også sige, at hvis en bygherre står og laver et projekt, og de så glemmer det,

[19:14] men de så allerede er begyndt at udføre det, og så de kommer til sidst og siger, I kan ikke lige kigge på det her, og I skal sige, der mangler det her. Så er det jo for sent i processen, som du siger.

Peter

[19:23] Men der er de ikke en del af processen. Det er fagforvaltningen, der er det. Og der ligger egentlig i tilgængelighedsarbejdet, som tilgængelighedsreviser for eksempel, men også i de beskrivelser af, hvordan kan en bygge her gennemføre et projekt fornuftigt i de vejledninger.

[19:43] Der er det et spørgsmål om måske, at man laver en høring af nogle brugergrupper. Det er ikke det her udvalg, hvor vi mødes 6-8 gange om året af 2 timer. Der kan være hverken stopklods eller bindeled eller noget som helst for projekter. Så det har man sagt, det skal vi kunne klare i forvaltningen,

[20:04] så udvalget tilgængelighedsudvalg bliver ikke hørt. Det er her internt, hvor man så kan sige, om vi tidlig nok i processen er gode nok til en byggeherre sådan noget at sige, hvilken fokus har vi på tilgængelighed? Og det er jo der, det er jo indenpå tidligere, altså omkring lokalplanen, eller måske endda endnu længere tilbage,

[20:24] at vi i den tidlige planlægning forhejst flaget. Det er ikke nok, at bilerne kan komme frem. Det er samtidig heller ikke nok, at der er gode forhold for cyklister. Hvordan med tilgængeligheden? Sørger vi for, at der ikke er for store niveauspring inde i bebyggelsen? Altså at man i en kørestol kan komme fra den ene bolig til den anden?

[20:48] Det er noget, vi har taget hul på i arbejdet og fået ind i planlægningen. For at være lidt på forkant, at man er tidlig ude med det. Men udvalget er ikke en part, og det er der ikke ressourcer til. Så skulle det nærmest være nogen, der var fuldtidsansat.

Magnus

[21:08] Lige for at hoppe tilbage, så er det her med udfordringer for blinde. Nu skriver jeg omkring blinde eller synshandikappet generelt.

Peter

[21:18] Det er det der fokus?

Magnus

[21:19] Det er det, mit fokusområde er. Ja, ja, ja.

Peter

[21:21] Ellers bliver det for bredt. Ja, men det kan jeg klart, klart.

Magnus

[21:26] Og så sad jeg og spørgte dig om, hvilke udfordringer vil du som planlægger, og måske også som person, mene blinde individer eller synshandikappede har og kan opleve, når de navigerer sig i byen? Ja. Om du sådan har kendskab til det?

Peter

[21:42] Jamen det har jeg, både på baggrund af henvendelsen, man har fået over tid, men også fordi der næsten hele tiden i alle de år, jeg har siddet tilgængeligt har været en blind. Eller ja, det har været forskellige, men altså nogle repræsentanter for det der, hvor man så hører forskellige ting. Det der jo, altså en ting, det er i planlægget, når vi planlægger projekter, at så kan vi tænke

[22:06] tilgængelighed ind, og der vil jeg sige, nu refererede du selv til London, der så man ikke meget rundt omkring os og sådan noget, ikke også? Der vil jeg tillade mig at sige, at der er nok ikke mange byer i, det er min påstand, der er ikke mange byer i Danmark, jeg har ikke set nogen i hvert fald, der har arbejdet lige så konsekvent med det i den indre by, og prøver at få lavet ledelignet og så videre.

[22:30] Men hvor mennesker er, der opstår der fejl. Og det kan både være i planlægningen, men det kan også være i udførelsen og især i driften derefter. Det vil jeg lige uddybe, fordi det vi har oplevet, det er at få sammentænkt hele planlæggings- og projekteringsdelen. Fordi hvis vi laver en plan, sådan og sådan skal ledelinjenettet være,

[22:54] og det er så nogle andre, der for eksempel laver det, vi kalder afmattningsdelen med skilte og striber og sådan noget på vejen, men altså vejskilte med det ene eller andet hastighed eller parkeringsforbud osv. og igen også nogle andre der laver signalanlæg i lyskryds, så har vi netop oplevet, at man har fået placeret nogle skilte eller en stander i lyskryds

[23:18] oven i et opmærksomhedsfelt eller oven i en ledelinje eller i hvert fald for tæt på. Så der er noget der den interne... Altså det er vigtigt at have en proces, hvor man får tilgængeligheden med i alle led. Men det allervigtigste er helt klart drift. Fordi når vi er derude, og vi laver cykelstativer i god afstand til ledlinjer,

[23:43] så er det nogen, der stiller det uregelmæssigt. Og vi har ikke ressourcer til at gå og flytte cykler. Udservering er et kæmpe problem. Og det ønsker man at tiltrække kunder ved, at man stiller levende lys, altså olielampe eller reklameskilte ud.

[24:09] De der ting er klart det største problem, fordi når vi ellers laver projekter, så er 95% været egentlig så godt som det nu kunne lade sig gøre, igen der er kampen om pladsen og alt det der. Men hvis der så er nogle

[24:27] kaféer eller lignende, der siger, vi vil gerne have noget ekstra udservering, og vi breder os lige lidt, eller deres kunder bare ryger rundt på bordene, og de ved da ikke, hvad den her ledelinje er for noget. Og så ved jeg, det er det helt store problem. Og det er så igen en kamp, hvor hårdt vil man gå til erhvervsdrivende, at sige, I må for eksempel ikke have udservering.

[24:48] Ah, det vil jeg heller ikke lyst til, det er også hyggeligt for os alle sammen. Nå, men hvordan kan vi så regulere det? Det har man gjort lidt forskelligt. Vi har oplevet i Silkeborg, hvor de har prøvet at indarbejde nogle afmærkninger i belægningen, altså med nogle bestemte sten. Hvis de har fået at vide, at I må være halvanden meter fra facaden, hvad er halvanden meter lige? Jamen så lige lagt nogle sten med jævne mellemrum,

[25:12] så man ligesom kan pegele sig til det. Men det er den største udfordring. Det er at få fuldt op, for vi har ikke ressourcer til at gå rundt og være politimænd i bybilledet, desværre. Altså driften, den lider.

Magnus

[25:27] Okay, så det er selv i driften, der var det hårdest? Eller hvor er det?

Peter

[25:30] Ja, det er det sådan set. Og så er der noget, vi i planlægningen også kan gøre bedre for at få at optimere, men det er stadigvæk en håndfuld steder rundt om i Midtbyen, hvor vi har oplevet, at selvom tanken var god, så er vi selv kommet og placeret et skilt oven i noget, vi egentlig havde lavet af hensyn til blinde.

[25:52] Det er ikke mange steder, men det er selvfølgelig en fejl, der ikke burde ske. Men der er mange steder, hvor der står et bord eller et reklameskilt hen over en ledelinje.

Magnus

[26:02] Ja, eller der er sat et fartsskilt, det har jeg oplevet nede ved Salling. Der er det nede ved Elgiganten. Der er der et opmærksomhedsfelt og nogle ledelinjer. Og så står der et skilt lige klods op af ledelinjen. Et vejskilt.

Peter

[26:17] Et vejskilt.

Magnus

[26:17] Ja. Jeg kan vise dig det her bagefter.

Peter

[26:19] Ja, det vil jeg rigtig gerne. Fordi det kan faktisk også godt være et, der er kommet op, fordi dengang hvor projektet på Nytorv der blev lavet kort efter, gik vi det nemlig igennem i tilgængelighedsudvalget med vores blindemedlemme, der er ikke os, og der så lige kommenterede lidt undervejs. Og der var vi ikke opmærksomme på det.

[26:40] Men der er også sket nogle ændringer omkring nytår i efterfølgende, og det er jo netop sådan noget, det er jo sådan en drift ting, hvor der måske sidder nogen, du skal lige ud med et skilt der, et eller andet sted. Fint, jeg kører, jeg kan godt finde ud af at sætte et skilt ned. Og vedkommende er jo så heller ikke nødvendigvis sat ind i de der forhold. Det er, når man starter, og man har planlægten, man er oppe i helikopteren,

[26:59] men i driften, så det er også en vigtig ting, at prøve at få uddannet driftsfolkene. Altså både for, at det her overhovdet er en ting, og det er vigtigt, og så i hvert fald få klædt nogle ting på, så de ved lidt om, hvad er det for ting, at asfalt ramper op til et fortorv, så de ikke er alt for stejle, eller hvad er ledelinjer, langt hen ad vejen kan de godt genkende det,

[27:25] men at få klædt dem på, der går ude og har fingrene i jorden.

Magnus

[27:29] Nu snakkede du lidt omkring, at I har en blind, altså jeg går ud fra det er en konsulent på en eller anden måde?

Peter

[27:39] Nej, altså i tilgængelighedsudvalget, det er en repræsentant fra, altså han er valgt af

Magnus

[27:43] Dansk Blindsamfund?

Peter

[27:47] Ja, altså det er han. Og det kan så egentlig godt være, at det er til at sidde i handikaprådet. Og et handikapråd så har sagt, hvem fra os skal sidde i tilgængelighedsudvalget? Men altså, han repræsenterer dansk vidnesamfund. Ja.

Magnus

[28:00] Okay. Og han har så en betydning for jer i planlingsprocesserne, eller måske bare dem, der ved at vide, at I har optaget?

Peter

[28:09] Ja, det er jo nok mere sådan, når vi har noget, vi vil fremlægge, orientere om, f.eks. Stisborgprojektet herovre, vi regnede med at gøre det på den og den og den måde, eller vi har også været nede og se Kennedy plads, hvor vi gik rundt i udvalget, og så når de kommentarer, man får, og det kan så i det tilfælde være på bagkant,

[28:28] så må man lære til andre projekter, eller det kan være, der er noget, der kan tilpasses. Men altså at få den der sparring med det der, det lyder da, altså det skal vi jo huske, langt hen ad vejen, så er det jo mere, det lyder jo godt, at der er taget hensyn til det og det, eller det er en rigtig måde at gøre det på, og så kan det nogle gange være, at man siger, at der mangler noget afstand dertil.

[28:51] Altså at man får lidt ping-pong der.

Magnus

[28:57] Okay. Nu har du jo god kendskab til mange af de tilgængelighedsløsninger, som kommunen har implementeret for blinde og svagtseende. Og du siger jo selv, at I har fået noget feedback hertil igennem tilgængelighedsudvalget. Men har I også måske fået det fra borgere?

Peter

[29:15] Ja, det har vi. Det har vi. Altså historisk set, eller hvad man kan sige, gennem tiden, så er noget af det vi får mest på, det er sådan set lydfyre. Som er de her bankesignaler eller lignende ved lyskryds, så blinden kan erkende om der er værvind, altså om lyset er skiftet til grønt.

[29:34] Og det store problem der er altid, at vi har jo alle sammen forskellige hørelser. Det er jo en ting. Men helt grundlæggende er det også sådan, som blind vil man jo helt forståeligt gerne have dem så højt som muligt, mens de beboere, der er lige ved siden af, så bagefter kan henvende sig og sige, nu larmer det helt færdigt, jeg kan ikke sove, osv.

[30:01] Selvfølgelig er der teknologisk udvikling i det der med, at det over døgnet kan være forskellige støjniveauer, eller afhængig af, hvor meget trafik der lige er, at det automatisk går op og ned. Men det er i hvert fald sådan en klassisk udfordring. Kan man finde et sweet spot, hvor det er til at høre, men det heller ikke er generende. Det er i hvert fald en ting. Og så er det borgerhenvendelsen,

[30:23] at nok mest det her omkring udservering og lignende, der er i vejen for ledelinjer. Men jeg vil faktisk sige, over de seneste år får vi mindre, får vi færre henvendelser. Jeg vil lige sige, at der er nok lige så mange henvendelser med erhvervsdrivende, der synes, at hvis vi laver et ledelinje i

nærheden af deres butik, så forringer det deres muligheder for udservering. Altså, jeg synes ikke, det har været voldsomt, og jeg vil tro, at jeg får de fleste af de her tilgængelighedsspørgsmål,

[30:58] fordi jeg tror, de fleste i forvejen godt ved, at jeg har lidt med det at gøre. Det er ikke voldsomt, men der var især i en periode det her med lydfyrerene, og det kan godt være, at der er nogen, der stadig får det, hvor jeg bare ikke hører om det. Men det her med fortorv og indretninger, det er ikke... Vi har lavet en del projekter over de senere år, og vi har ikke fået mange på det.

[31:23] Og det er blindende af dit fokus. Der kan være nogle andre forhold for kørestolsbrugere, hvor niveauforskelle...

Magnus

[31:31] Nej, men de to, som jeg kan sige, kørestolsbrugere og synshandikappede, de har brug for at kunne navigere. De to ting, de clasher lidt med hinanden.

Peter

[31:42] Nogle gange.

Magnus

[31:43] Ja, fordi en køleskabsbruger har brug for en blød overgang eller ramper, hvor jo flere kanter der er, jo bedre har de mulighed for at kunne navigere. Og det er jo lige de to, der clasher lidt.

Peter

[31:57] Ja, lige præcis. Og det er jo sådan noget, som vi har prøvet at tage hensyn til ved vores standardtegning, eller typetegning, som vi kalder det ved lyskryds. Men det er jo så helt med udgangspunkt i vejledningen, men hvor halvdelen af overgangsområdet, eller en måske ikke halvdelen, nu siger vi en del af det, det er niveaufrit, og den anden halvdel, det er med fuld højde eller fuld niveauforskel.

[32:19] Så ja, det var jeg fuldstændig ret i.

Magnus

[32:23] Nu har du jo snakket lidt omkring, at handicaprådet er sådan lidt på et politisk, strategisk niveau, at de opererer hvor at tilgængelighedudvalget er mere herinde i forvaltningen, hvor I går ind og rådgiver påvirker?

Peter

[32:42] Ja, altså forvaltningen er der, vi egentlig håndterer de projekter, der skal være, og tilgængelighedsdelen af det, der skal udføres, det er i forvaltningen, der håndterer det.

Magnus

[32:51] Okay. Men i forvaltningen, er det sådan mere, kan man sige, at I har oversight, eller er det mere rådgivende, at I går ind og rådgiver til andre projekter, at sådan her skal det være?

Peter

[33:08] Det er hele konceptet omkring tilgængelighedsreviser. Nu skal vi sige, at vi tilgængeligt reviderer ikke projekterne som sådan, fordi det er der en del arbejde ved. Men jeg plejer at kalde det tilgængeligt rådgive, måske ikke også, men i selve processen, og det er det samme med

[33:29] det der hedder trafiksekredsrevision og tilgængeligerevision, det er egentlig meget parallelt, hvor man siger, at der er nogle projekterende, der kommer med et projekt og så spørger man nogen, der får man nogle vurderinger af problemer og henholdsvis forbedringsmuligheder, altså hvor man siger, at det er sådan to niveauer, og så den projekterende

[33:51] kommer så tilbage, altså svarer tilbage, og reviseren enten accepterer eller kommenterer igen. Og så er det i sidste ende byggehares afgørelse. Så vi har, og det var også det, du var inde på fra starten her, det er jo kun rådgivende, kan man sige. Men hvor vi prøver, eller jeg prøver, i hvert fald når jeg udtaler mig at sige, når jeg har tilgængelighedskasketten på, så er det og det og det ikke godt nok.

[34:16] Der bør vi gøre sådan og sådan, eller der bør vi i hvert fald gøre sådan noget omkring det og det og det. Og så er det meldt ud, og så er der nogen, der skal sidde og få alle enderne til at mødes, der træffer en beslutning. Det er klart mit indtryk, at der er ikke skyggende tvivl om, at over de næsten 20 år, jeg arbejder med det her,

[34:43] jeg er 17-18 år, der er ekstremt meget mere opmærksomhed på det, og også imødekommenhed til, hvis vi kan få indarbejdet de hensyn, man gerne vil have der, så gør man det. Og ofte er det jo ikke, netop når vi snakker synshandikappet, det er næsten det nemmeste, er det ikke så svært

[35:05] at få nogle ledelinjer lagt ind og så videre. Altså til at starte med var der ekstremt meget skeptisk med estetikbriller, hvor man siger, at det er skæmmer da, hvis man skal gøre sådan og sådan og sådan. Det ser grint ud, hvis man skal gøre det og det og det. Men jeg synes, der er en god imødekommenhed.

Magnus

[35:24] Okay. Det lyder i hvert fald til, at I her i Aalborg Kommune har rigtig godt greb på, hvordan I skal designe og planlægge for blinde og svagtseende brugere. Men hvis nu der skulle forbedring til, eller i andre kommuner, hvad vil du så mene, der skal til for,

[35:44] at man som kommune kan designe og planlægge mere effektivt for blinde, og hvad er det svagt at bruge?

Peter

[35:54] Det er et svært spørgsmål. Altså det aller, aller, aller vigtigste. Det er sådan set, at der er nogen, der har bare lidt ressourcer til at arbejde med det, og til at sparke det i gang, og til at udbrede kendskabet om, hvad drejer det her så om. Hvad er den, folk går til, når man har et projekt?

[36:18] Altså, det er jo den der gamle, lidt med ildsjæle tanke. Fordi, som sagt, vi har et godt redskab i håndbogenfærdselsarealer for alle. Altså, det allervigtigste er jo, at der er nogen, der tager

det her på sig. Det kunne i øvrigt også være politikere. Altså, det er faktisk forbløffende lidt, vi har oplevet politikere, der ligesom har. Det, som mærkes af en valgkamp eller lignende.

Magnus

[36:48] Så der er måske en mangel på politisk engagement i forhold til tilgængelighed?

Peter

[36:54] Altså det er..

[37:04] .

[36:57] Hvis nu sidder du og skal lave et speciale på en seriøs uddannelse, havde du nu siddet som journalist på Ekstrabladet, så kunne det da hurtigt være blevet til en useriøs overskrift. Hvis jeg nu sagde ja, men det er jeg ikke nervøs for her. En mangel på engagement, ja, men helt sikkert ikke af ond vilje, altså, men det er ikke, altså, der er ikke mange, der går ind i politik,

[37:16] hvor det ligesom er noget, det skal jo være, fordi man har haft nogle personlige erfaringer, eller lignende, mens der er andre, der går ind, hvis de oplever, at landmændene har svære vilkår, eller hvad ved jeg, noget i børneinstitutionen, osv., så det er jo ikke noget, der sådan står enormt højt på dagsordenen, men hvis vi havde en halv eller en hel million om året, så kunne vi gå ud og gøre mange ting,

[37:39] altså forbedre mange ting af de eksisterende ting. Men jeg tror, det er aller vigtigst, at få det ind i dagligdagen, som vi egentlig har fået ind. Det kan altid være bedre, men jeg synes, vi har fået det markant mere ind over de seneste årtier her. Ved at man starter med at lave nogle processer, for fx hver gang, at vi selv laver et vejprojekt, det er jo også det, at vi projekterer i et eller andet omfang stadigvæk selv,

[38:01] men hvis alle dem, de skal lige forbi en, der kigger det, ser det med tilgængelighedsøjne, så bliver andre også oplært sidemandsoplæring, og så bliver det noget, der kommer lidt mere ind på lystavlen. Og igen, man får driftfolkene, som vi sagde, måske lave lidt kurser for dem, hvor de prøver at komme ud og gå med briller,

[38:21] der er sløresynet, eller fuldstændig blinder dem, eller sidder i en kørestol. At vi ligesom laver, at det er den her at få noget viden om det, og lave en proces, hvor man uden at det er uoverskueligt, i hvert fald et stykke hen ad vejen, kan få det ind i sine projekter. Og igen, som nummer tre, måske en tilgængelighedsplan.

[38:46] Jeg vil jo egentlig bare sige en fodgængerplan. Det har vi heller ikke i Aalborg Kommune, men en fodgængerplan, hvor man ligesom siger, vi vil prioritere fodgængerne der og der og der. Og en helt naturlig del af det er selvfølgelig fodgængere, der ikke har fuld syn eller førlighed eller lignende. Så noget på planlægnings- og strateginiveau, ildsjæle og så det med at få en proces,

[39:10] hvor man langsomt, gradvist får det indarbejdet. Så kan godt være, det ikke er perfekt fra starten af, men det giver bare noget viden rundt omkring. Det synes jeg er nogle af måderne at komme i gang.

Magnus

[39:22] Okay, det er jo rigtig godt. Så går jeg lige over i det her med tilgængelighedsstandarder igen, fordi det var noget, vi snakkede om i starten også, men tror du, at klare obligatoriske tilgængelighedsstandarder vil forbedre planlægningspraksis i forhold til at implementere det? Og eventuelt, hvorfor og hvorfor ikke?

Peter

[39:50] Altså, jeg tror, vi er tilbage ved det, vi har snakket om med kampen på pladsen. Hvis man laver noget helt, altså der er næsten ikke noget inden for vejsektoren, der er helt firkantet. Der er nogle ting omkring, altså sådan, ja for eksempel rødlys, det stopper man for osv. Selvfølgelig er der nogle ting, og selvfølgelig er færdighedsloven jo mere lovgivende.

[40:20] Det lyder lidt som en omvej, men jeg skal nok komme tilbage til det... jeg håber, at jeg kan finde mig tilbage. Hvad hedder det? Det er enormt meget det her med, at man siger, at vi skal have lavet et projekt her, og vi har de og de og de interesser og hensyn. Hvordan kan vi bedst muligt få mødt alle de hensyn? Og så finder man, hvis man lægger alle de lag oven på hinanden, så finder man nogle konfliktpunkter,

[40:43] og så siger man, hvordan kan vi bedst muligt enten få det gjort spiseligt for alle, eller sige, her prioriterer vi det, her prioriterer vi det, og så må det samtidig være en bortprioritering af noget andet. Så kunne det godt være, at nogle steder, hvor man sagde, I må ikke lave noget her, hvis ikke det 100% følger det og det og det. Jamen det ville være mere rigidt end så meget andet.

[41:05] For eksempel bare hastighedslovgivningen, det er stadigvæk en vurdering, ofte en meget løs vurdering. Jeg ved på et meget elastisk grundlag, at politiet og kommunen er med til at vurdere, hvor hurtigt man må køre. Så det ville være meget mere rigidt end så meget andet ude i det der. Og så tror jeg, at der vil opstå en stor modvilje mod det. Jeg tror, det er meget bedre, at man har så vejledende og hjælpende beskrivelser som muligt, fordi vi kan ikke altid opnå den ultimative løsning.

[41:36] Selvom man gerne vil lidt. Det er det samme med trafiksikkerhed og cykelfremme osv. Vi kan ikke opnå den ultimative, men vi gør vores bedste.

Magnus

[41:46] Okay, så klare standarder er måske ikke nødvendigvis vejen frem, men måske et par...

Peter

[41:52] Klare standarder er... Det kan også være, at, men standarder og vejledninger og hvordan man gør det bedst muligt. Hvis vi kalder det en standard og noget andet krav, lovgivning, så er det mere som standard.

[42:19] Men det er lige op til din definition.

Magnus

[42:22] Nå, man kan jo s. Noget skal jo også... En standard har selvfølgelig også nogle krav, den skal lukke til, på en eller anden måde, for at den jo er en standard.

Peter

[42:29] Ja, altså det... I hvert fald er der noget byggestandarder, som er lovbestemt, og hvis det er standarder af den type, så... hvad hedder det... så tror jeg også, det bliver for rigidt. Men det er et spørgsmål om ord. Det er det der med den gode vejledning, Og der vil jeg tilføje til det, vi har.

[42:52] Jeg har rost vores håndbog flere gange. Der er man så også stødt ind i problemer med, at der er en god vejledning deri. Og nogle gange når vi så er kommet med forslag, der lever op til det, har vi fra politiet, måske ikke fra smidt dem under bussen, men fået at vide, at det er meget godt, men det må man slet ikke lave.

[43:14] Jævnfør nogle andre vejregler, eller måske faktisk noget færdighedslovgivning. Så det kan godt være, at de har tegnet ind, at nogen fik en god idé. Så det vanskelige har næsten været at få dem indarbejdet sådan, at det ikke konflikter med alle mulige andre hensyn. Så vi kan kigge en på og sige, sådan og sådan skal vi gøre det, og så en anden, nej det skal vi ikke.

[43:37] Fordi af hensyn til biler er det sådan, af hensyn til handicappere er det sådan. Og så sidder vi igen med, hvor skal forænderne til at mødes? Så materialet kan altid blive endnu mere gennemarbejdet for at undgå konflikter. Så nej, jeg tror ikke, at vi kan lave nogle firkantede rammer, der gør det specielt meget bedre.

[44:01] Det tror jeg ikke.

Magnus

[44:05] Super. Jeg har egentlig ikke flere spørgsmål, som jeg har i sidste, og det er om, om du har nogle opfyldte kommentarer, eller du føler, at der er noget, jeg måske mangler dig at spørge dig om.

Peter

[44:18] Ja, så skal man sådan lige tænke. Nej, altså det er sikkert ikke noget, som vi ikke allerede har. Snakker man lige om, hvad den nævnte allerede. Men helt overordent, så er det her et område, der har fået meget mere fokus over de senere år. Altså, det kræver så meget også nogle ressourcer til at følge op på det, hvis man skal gå ud og ændre noget grundlæggende.

[44:56] Det vi kan gøre, det er at have det med. Det har været vores fokus. Vi vil egentlig lave det så godt som muligt, rent tilgængelighedsmæssigt, ved nye projekter. Og det er strengt taget ligegyldigt om det er 100 meter fortog i City Syd, der ikke engang hænger sammen med noget andet fortog, men der kunne jo komme nogen en dag og forlænge det fortog,

[45:14] og så er der ingen grund til, at vi har lavet det forkert. Hvis det giver mening. Altså en rundkørsel derude, jamen det er måske stadigvæk med taktile felter, med fodgivningsfelter osv. Selvom der egentlig ellers ikke er andet fortorv i området. Men at vi prøver at lave det rigtigt fremadrettet. Men vi har en kæmpe mangel, og det kan både være på tilgængelseområdet og også andre,

[45:37] i noget, der er lavet for 20 år siden, 25 år siden, 30 år siden, hvor vi kunne gå ud og tilpasse nogle ting, altså for eksempel niveauforskel ved mange overgange, eller ledelinje de steder, hvor de

ikke er. Altså ligesom komme efter det, eller få det ind i driften, at hver gang man udskifter et fortorv, at det altid på en eller anden

[45:57] måde bliver etableret en ledelinje. Altså reparere på fortidens sønder, kan man sige. Og det vil kræve, at man havde en vis bevilling hvert år, ligesom vi har på trafiksikkerhed og på cykelområdet osv. Men bevågenheden, i hvert fald her hos os, og når vi kommer rundt i fagmiljøet rundt om i landet, så ved man godt, hvad tilgængelighed er.

[46:22] Det vidste man ikke for 20 år siden, eller 15 år siden nødvendigvis. Det var mange kommuner, der ikke gjorde. Men på politisk niveau, det kommer sådan en gang imellem, så er det lige en, der er valgt, der har en ældre mor, der sidder i kørestol, eller man selv gør det, eller sådan noget. Men altså, det kunne være godt at få lidt mere bevågenhed,

[46:44] sådan at der kunne blive afsat lidt penge til det. Så er der jo samtidig, jeg ved ikke, om du er stødt ind i det, altså der er jo også noget omkring Danmark, er jo tiltrådt FN Handicapkonventionen. Hvor man egentlig forpligtigt at sætte sig til noget. Jeg tror nu stadigvæk, det er meget på

[47:04] fortolkningsbasis. Altså man er forpligtet til at skabe lige forhold for alle, og jeg kan ikke huske formuleringen.

Magnus

[47:10] Nej, men problemet er, at vi har ikke skrevet den i den danske lovgivning, så derfor skal vi ikke blive forpligtet til at følge den.

Peter

[47:15] Det er lidt det, jeg vil fremhæve. Den bliver tit hævet frem, som vi skal ikke gøre sådan og sådan og sådan. Men det er lidt vigtigt at være klar på, at man har tiltrådt en konvention, men det er ikke i dansk lovgivning. Og så er det jo samtidig også en, måske også op til fortolkning, for når har man levet op til det? Men det ændrede sig ikke på. Vi har tiltrådt en konvention, og det er jo den vej, man

[47:35] bør arbejde i samfundet fremadrettet på at gøre det bedre og bedre. Jeg tror, at udfordringen nogle gange kan være, hvis man vil gå fra den ene grøft til den anden og sige, fra nu af, så skal tingene være perfekt. Og det oplever jeg heller ikke af brugergrupperne, som sådan forventer, at tingene skal være perfekte. Men at det er den... Vi har jods alt tiltrådt den der, men det kan man jo så håbe på, at der også på nationalplanet

[48:06] er noget, der vil blive skubbet lidt på. Men altså, forløbig så er det jo kommunerne, der så sidder der måske ind i Holstebro, som af en eller anden grund, det kunne være, at når du engang får arbejde, så ender du i en kommune, og så får du sparket gang i et eller andet, at det er ildsind, der får det startet. De større kommuner har det jo typisk, men jeg mener, jeg bilder mig ind,

[48:28] jeg har hørt, at Københavns Kommune har fuldtidsansatte, der arbejder med tilgængelighed, men det er helt klart også det eneste, for mit vedkommende, så er det 5 procent, eller sådan noget i den stil, og jeg er nærmest den eneste. Det er sådan noget, man lige kaster et blik

på, og rådgiver lidt omkring os, så der kan komme meget mere fokus på det, og allokerede ressourcer, både økonomisk

[48:50] og personalmæssigt, så kunne man godt rykke noget, men det kræver, at der er noget økonomi, og så kan vi ikke gå ud og ændre de eksisterende forhold. For at forsyne sig, er der en anden ting, jeg har hørt, når vi sidder i et skængelighedsudvalg, der flere gange har været bragt op. Fordi en ting er, at vi laver noget i et tilgængelighedsnet, og der faktisk i større områder begynder at hænge sammen også.

[49:18] Fordi vi har haft så mange nærliggende projekter, og så begynder det at hænge sammen. Til sidst er det at være koblet op på hinanden. Men hvem ved det? Altså en ting er, at det er svært at finde rundt, og hvad betyder det her opmærksomhedsfelt lige og sådan noget. Men det er én ting. Men hvem ved overhovedet, at der er noget? Hvordan får man det kommunikeret videre? Jeg har ikke svaret på det, men det er en problemstilling.

[49:42] Og især også, altså en ting er jo så igen, dem der er her i byen. Der kunne måske en lærere kommunikere via et lokalt dansk bændesamfund. Men som vores medlem i udvalget har nævnt, hvis han for eksempel skal til Kolding og på et museum, så kunne det være rart, hvis man kunne gå ind på det museum, eller på kommunens hjemmeside, og der var en beskrivelse til, at når du kommer til stationen, så er ledelignet der frem til,

[50:05] og så er der måske bus til. Altså på en eller anden måde noget beskrivelse. Det er nok noget, der mangler lidt, og som helt sikkert kan blive udviklet via ny teknologi over de kommende år. Noget, der på en eller anden måde gør det nemmere for en kommune at gøre det lidt tilgængeligt, for de brugergrupper har et formål, der ved, at hvis jeg skal til Aalborg Midtby,

[50:29] så er det smart, at jeg står af der og der, fordi så er ledelinjnet til det meste. Der kan være mange ting, der ville være fine at gøre opmærksom på, men den kommunikationsplatform har vi ikke rigtigt. Så vi kan stille noget til rådighed, men lige nu kan vi ikke rigtig styre, hvem der bruger det,

[50:50] og om der er nogen, der får glæde af det, kan man sige. Det er i hvert fald en vanskelig ting her. Men noget, der kunne være til dit PHD?

Magnus

[51:00] Ej, en PHD, det får jeg altså ikke lige set. Så det er ikke et knilhul, jeg har lyst til at blive bedre i.

Peter

[51:06] Men altså, det kunne være til en perspektiveringsdel. Noget, som andre kunne arbejde videre med.

Magnus

[51:14] Jeg tænker sagtens, at det kan være, at nogle bliver inspireret af det her, hvis de læser det.

Peter

[51:18] Ja, det er der givetvis.

Magnus

[51:22] Forhåbentlig. Jamen, jeg har ikke mere. Så vil jeg stoppe optagelsen.

Appendix 7: Interview guide, Charlotte Weng Wilson

Intro:

- Må jeg optage interviewet, transskribere det og citerer dig i min opgave? (Samtykke)
- Hvem er du?
- Kan du beskrive hvad institut for syn og hørelse er og hvad du i laver?

Navigering som blind:

- Hvilke udfordringer møder I oftest, når borgere med synshandicap skal færdes i det offentlige rum?
- Hvilke situationer i byrummet oplever I, at blinde og svagsynede finder mest udfordrende?
- Hvad fortæller brugerne selv, at de savner i deres daglige færden?
- Hvordan påvirker manglende tilgængelighed hverdagsliv, selvstændighed og tryghed?

Inddragelse og byplanlægning:

- Bliver i inddraget/spurgt om rådgivning når det kommer til planlægning af tilgængelighed?
    - Har i erfaring der ville være relevant hertil?
- Er der en mangel på inddragelse af blinde i byplanlægning efter din mening?
    - Tror du en større grad af inddragelsen af blinde i byplanlægning vil bidrage til bedre færdselsmuligheder for blinde?
- Hvor ofte støder du på ”dårligt design” i forhold til tilgængelighed og navigering i byrummet?
    - Kan du give et eksempel?
- Hvad kendetegner efter jeres erfaring et tilgængeligt byrum for blinde og svagsynede?

Refleksiom og afslutning:

- Hvis du skulle pege på én ændring, som ville gøre den største forskel – hvad skulle det være?
- Hvad bliver ofte misforstået omkring synsnedsættelse og tilgængelighed?
- Har du nogle opfølgende kommentarer? Er der noget, jeg ikke har spurgt om, som du selv mener er vigtigt?
- Må jeg citerer dig i min opgave? Jeg kan sende citaterne før jeg afleverer

Appendix 8: Interview transcript, Charlotte Weng Wilson

Magnus

[00:03] Sådan der, så skulle den gerne være i gang med at optage.

Charlotte

[00:05] Yes.

Magnus

[00:08] Fedt. Nu har jeg lige sendt nogle spørgsmål på forhånd, bare så vi har en struktur for interviewet.

Charlotte

[00:18] Yes.

Magnus

[00:21] Så jeg tænker, at jeg vil starte lidt og blødt ud ved at spørge omdu kan fortælle, hvem du er, og hvad du laver i Institut for Syn og Hørelse og hvad I laver?

Charlotte

[00:39] Ja, som jeg lige vil tage hul på, så er Institut for Syn og Hørelse et kommunikationscenter, helt overordnet. Vi arbejder med rehabiliterende indsatser i form af specialundervisning, og vi består

[00:58] både af en syns- og en IKT-afdeling og en høreafdeling. Jeg sidder så som afdelingsleder i vores syns- og IKT-afdeling. Og man kan sige, at det vi som institut gør, det er, at vi underviser, og vi rådgiver, vi vejleder. Og det er både børn og voksne, og det er i forhold til hørenedsættelse og andre høreproblematikker.

[01:25] Og også i forhold til nedsat syn. Og det er også, altså det vi snakker om helt fra små babyer til de allerældste borgere, altså alle borgere. Vi har også borgere, som har nedsat, hvad skal man sige, tale, læs eller skrive funktion. Så har vi også en målgruppe i forhold til personer med medicinsk optiske varrige øjenlidelser. Men man kan sige, at her i region nordjylland der har vi en aftale med alle de 11 nordjyske kommuner

[02:03] Nu går jeg sådan lidt ned i min egen afdeling. Og man kan sige, der er vi så leverandør. Vi er jo ikke myndighed. Så det er jo kommunerne, der ligesom skal løfte opgaven i forhold til vores målgrupper. Men det vi så købte til, og det ser meget forskelligt ud i Danmark. En gang lå det jo hos amterne, men i forbindelse med kommunalreformen, så var det jo så, at der skete en hel masse, og det sker stadigvæk.

[02:31] Der er mange kommuner, der hjemtager området. Men her i Region nordjylland, der har kommunerne valgt, det er regionen, der står for det, og så køber de ydelserne også. Så der har vi en kontrakt. Ja, jeg ved ikke, om du har brug for at gå mere i detaljer med noget.

Magnus

[02:52] Nej, jeg synes, det var fint. Jeg skulle bare lige høre. Jeg ved ikke noget rigtigt omkring jeres institut, fordi jeg har egentlig aldrig hørt om det før mit interview med en af jeres borgere. Og så tænkte jeg, at det kunne være meget sjovt, fordi han snakkede omkring I gjorde brug af, eller I tilbød mobility coordinator, eller jeg tror han kaldte den det.

[03:16] I forhold til at gå ud og hjælpe med at planlægge en rute og være med til at gøre dem trygge i at kunne færdes i byen.

Charlotte

[03:24] Det er rigtigt. Det er noget af det, vi laver. Det kan man jo sige, hvis man ikke længere kan færdes. Man kan sige, at der er forskel på, om man er et lille barn, der skal til at lære nogle ting. Så snakker vi jo måske ikke rehabilitering, men habilitering. Og hvordan er man i verden, og hvordan skal man lære at være i verden.

[03:53] Og jeg vil jo egentlig lige starte med at sige, at der er også forskel. Altså man kan sige, nu snakker vi, altså hvem snakker vi om, for der er forskel på at være svagseende og på at være blind. Og man kan sige sådan helt overordnet, så gradbøjer vi det lidt i forhold til, altså det der med, at man har noget syn. Der kan man snakke om at være svagseende, eller man kan være socialt blind, eller praktisk blind, eller totalt blind og det er jo klart, hvis man er svagt seende, og det vil sige, at man kan der er jo også mange, hvad skal man sige

[04:26] niveauer inden for det, men det er jo klart at man er jo bedre stillet, hvis man kan se noget, men det er bare uklart, eller man kan se om det er dag eller nat altså, om man kan se noget lys overhovedet, eller om det er helt lukket til, ikke også men det er klart,, det påvirker jo ens

[04:44] væren i verden. Man kan sige, at vores største målgruppe er klart voksne. Man kan sige, at de fleste øjensygdomme, de kommer med alderen, de er aldersrelaterede. Så vores, hvad skal man sige, vores største målgruppe er folk over 80 år, vil jeg nok sådan sige. Og når vi ser på den demografiske udvikling,

[05:12] så kan vi jo også se, at frem mod 2070, så lige præcis den aldersgruppe bliver jo vokset. Det går kun en vej, hvorimod de andre aldersgrupper er lidt mere stabile i forhold til antallet. Men man kan sige, at hvis vi nu tager den store gruppe af voksne der, så har langt de fleste jo haft helt almindelig liv.

[05:35] De har fået en uddannelse, gået på arbejde og fået børn og levet, og så er de blevet ramt senere i livet. Så det vil sige, når man misterer situationen, så har man jo en masse erfaring. Man har handlet, man har lavet mad og alting. Så det skal man jo ikke, altså det er jo ikke ligesom, hvis du er flyttet hjemmefra, og skal til at lære at klare dig selv. Sådan er det jo også for nogen, der bliver ramt som teenager.

[05:58] Men altså, den største gruppe, de bliver jo ramt senere i livet, og har en masse livserfaring. Og så skal de til at lære tingene, altså at gøre tingene på en anden måde. Men uanset om man er barn eller voksen, så kan man jo være udfordret i forhold til at færdes. Så det her udtryk, det her fagudtryk, vi bruger med at være, altså med mobility, det handler jo om mobilitet, men som fagudtryk mobility,

[06:24] så rummer det både sådan helt lavpraktisk at finde vej fra A til B, men det er jo også, altså der er jo også orientering i det. Ligesom folk med fulde sanser, så er der nogen, der er bedre til at orientere sig end andre. Nogen kan godt forklare helt præcis en eller anden rute. Hvis du skal finde vej ned til Salling, hvad gør du så? Hvordan finder du derned?

[06:53] Og andre skal simpelthen lære det meget konkret. Men man kan sige, at når man bliver ramt på synet, så opstår der jo nogle problematikker i forhold til for eksempel, at bare se, om der kommer biler og cyklister og fodgængere, om der er grøn eller rød mand. Og det er klart, og der er igen afhængig af, hvor dårligt man så ser.

[07:19] Nogle kan klare sig ved, altså det tager bare længere tid, hvis de skal være helt sikre på, om der kommer nogen, og om de kan gå over vejen, og de kan måske godt skimme det. At de kan godt se måske i lyshyret, hvor manden er. Det kan godt være, at de ikke kan se farven, men de kan måske se figurerne, så ved de fra deres erfaring,

[07:42] at den røde mand er øverst, og den grønne er forneden. Men der er jo også nogen, de kan ikke se det overhovedet. Og så kan man sige, så kan der være lidt forskellige ting på spil på den måde, så har man brug for nogle andre ting, og nogen de har jo også, man kan sige, hvis altså, den største gruppe, de fleste de er jo svagt set, der er ikke så mange, der er helt blinde

[08:04] og den gruppe er også blevet endnu mindre, fordi man i behandlingssystemet har fået nogle flere muligheder inden for de sidste 15 år men altså, man kan sige, der er jo nogen, de altså, hvad skal vi sige, eller der er mange, der kan bruge sådan badges og sådan noget så det er tydeligt for andre, at her kommer en, der ikke ser så godt.

[08:26] Det kan være, der står på et badge her på skulderen eller på brystet, at der står svagtseende eller hvad der nu kan stå. Og nogen har også sådan en markeringsstok, som er sådan en lille hvid reflekspind, kan man godt sige, med små røde reflekser på. Og der er også noget signalværdi i, sådan en der.

[08:48] Og det er ikke en støttestok på den måde. Det er en, man kan bruge. Man kan sådan stikke lidt i jorden, hvis man er usikker på underlaget, men der er også noget signalværd i den. Og så har du så også den lange hvide blindestok, eller mobilitystok, som jo faktisk er et redskab, der kræver en undervisning, fordi der er nogle

[09:07] helt lavpraktiske teknikker. Og så kommer orienteringsdelen oveni. Så det er klart, og det ligger også som en opgave, som ligger hos os. Så det er noget, vi underviser i også. Så det er, ja, så man kan sige, det handler jo om at klare sin hverdag. Og man kan sige, hvis vi snakker om, nu ved jeg ikke, om der er en særlig aldersgruppe,

[09:34] du er interesseret i, altså om vi mest skal snakke voksne, fordi der er jo noget, hvis vi snakker babyer, så er der jo nogle ting, man arbejder med. Der skal man stimulere deres fingre, hvis

de ikke kan se, for så skal de lære blindskrift, det vi kalder punkt også. Men det er klart, at der er nogle forskellige ting, der er på spil. Så hvis vi snakker byrum, så er det måske mest voksne?

Magnus

[09:57] Ja, jeg er uddanner mig som byplanlægger, så jeg arbejder med... I denne opgave er det mobility ude i byerne, så det er ikke så meget det indendørsmiljø, mere end det faktisk er vejnettene og ledelinjenet og alt sådan noget.

[10:17] Så det er jo nok primært en voksengruppe, men jeg har ikke sat en begrænsning inden for en aldersgruppe, fordi at nu har vi allerede en så lille gruppe af individer, at det forholder sig også, jeg tror, relevant stadig at snakke omkring tilgængelighed i et større billede her,

[10:36] fordi der er jo selvfølgelig forskellige behov, alt efter hvor synsnedsat du er, eller om du er fuldstændig blind. Men når jeg har snakket med folk og læst mig frem til det, så er mange af de tilgængelighedsværktøjer, der bliver gjort brug af, de falder stadig ikke ind under det samme. Uanset hvor synsnedsat du er, så kan du stadig godt gøre brug af en ledelinje.

[10:59] Om du så stadig har 3% syn, eller har intet syn, så kan du stadig godt gøre brug af en ledelinje, hvis du har værktøjerne til at tage kendskabet til det.

Charlotte

[11:07] Og jeg tænker jo også, at det, det handler jo om, altså når vi snakker mobility, så handler det jo i bund og grund ganske enkelt om at færdes selvstændigt og sikkert. Og det kan man også, som jeg tænker, det er jo også, det vil jo nok være større børn, for det gør de jo også, det vil de jo også gerne. Helt små børn vil jo næppe færdigt på egen hånd,

[11:27] og så er problemet jo mindre, hvis man har mor eller far i hånden. Så man kan sige, hvis vi snakker, spørger du lidt ind til udfordringer også, i det, du sendte til mig?

Magnus

[11:44] Ja, altså hvilke udfordringer, jeg sidder og tænker på, nu har du godt nok nævnt lidt, hvilke udfordringer, som blinde og svagtseende, de møder allerede, men måske mere konkret, så vil det også være rart, måske bare at vide, at nu har I så meget erfaring med den her gruppe af mennesker. Så I kan måske også være en form for foretaler for,

[12:06] hvilke udfordringer møder en blind person mest, når de færdes i byrummet? Og er der også måske nogle situationer, som blinde og svagtseende finder mest udfordrende i et byrum?

Charlotte

[12:20] Altså man kan sige, noget som er, som særligt, jeg tænker det er en udfordring, for os alle sammen i virkeligheden, men noget der særligt kan være en udfordring, når man har nedsat syn, det er, når belægningen er ujævn. Det kan jo skyldes manglende vedligeholdelse, typisk. Fordi der kan det for eksempel, altså selvom du så, selvom du så har noget syn,

[12:45] så kan du være usikker på, om der er tale om en skygge, en niveauforskel eller et hul. Og det kan også være, at du slet ikke kan se det, og så kan du jo snuble. Det kan jo føre til nogle farlige

situationer. Og så er der jo også, fordi vores største, de fleste er over 80 år, så kan mange jo også være, eller nogen kan være gangbesværede. Så den kombination er rigtig dårlig.

[13:09] Så det er faktisk en kæmpe udfordring, sådan noget manglende vedligehold. Det kan jo også være vejarbejde. Selvom det så bliver udbedret, så kan man sige, at vejarbejde også er altid en udfordring. Fordi der bliver jo ofte sat noget indhegning op, skilte og alt muligt andet. Men nogle gange, så er det heller ikke helt i orden.

[13:30] Og så kan det også opstå farlige situationer, at et hul ikke er afdækket ordentligt. Der er også nogen, der nogle gange har faldet i nogle huller, kan man sige. Så det, ja. Men altså, belægning er jo et tema i det hele taget, og det kan jo også være en hjælp. Altså, man kan jo sige, der er ikke noget så godt som en god kamsten. Den kan man jo mærke. Og det er klart, altså, vi skal jo være her alle sammen,

[13:58] og der er jo også, det ved du sikkert mere om end mig, der er jo også nogle steder, hvor man så sørger for, at der ikke er nogen kant, fordi det skal være godt at køre op, fordi man kommer med en barnevogn eller en rollator. Så det er jo klart, at der er mange behov, der skal tilgodeses. Men det der med tydelige afmærkninger,

[14:17] eller hvad som siger kanter, og noget at forholde sig til, det er ret vigtigt. Også i orienteringen. Fordi så ved man, at der kan man bruge sådan noget som kendemærker. Og det kan både være kantsten. Altså kantsten, det kan man jo bruge til, at man ved, hvis man følger en kantsten, så ved man, at nu drejer vejen, nu går vi rundt om hjørnet. Der er mange ting, man bruger i byrummet. Det behøver ikke være lavet nødvendigvis til Blinde og Svagtseende.

[14:45] Det kan også være, at man forholder sig til en mur, og så følger den ved at banke sin stok, hvis man har en stok. Det kan også godt være, at man godt kan skimme det mur, men så ved man, at nu kom der en dør, fordi nu stoppede muren eller en port eller et hjørne eller et andet.

[15:03] Men man kan sige, i forlængelse af det her, at det er rigtig dejligt at have noget at forholde sig til, fordi man kan bruge det som kendemærker. Nu snakkede vi om, hvad der er en udfordring. Så er det modsatte nemlig en udfordring. Store åbne pladser. Det er jo spændende med bytorv og sådan noget, men parkeringspladser og store åbne pladser i det hele taget, det er bare nogle udfordringer,

[15:26] og der er jo ikke sagt, at vi ikke skal have dem, men det er bare svært, fordi man kan komme ud, altså at blive væk, fordi man aner simpelthen ikke, hvor man er. Man kan faktisk også blive væk på et fortorv, hvis man kommer til at gå i sine egne tanker, og så kan man jo gå tilbage, men man kan jo simpelthen blive væk, hvis man kommer ud i ingenting, hvor der ikke er noget at gå tilbage til,

[15:48] og forholde sig til. Så man kan sige, det vil nok altid være en udfordring, men så kan det jo være, at der kan være et eller andet rundt i kanterne, man kan arbejde med, så man faktisk kan finde vej. Nu kan man jo så supplere med GPS og sådan noget, og man kan få

[16:12] mange apps på mobilen. Men nu har vi da også, og det vil da nok altid være i et bedst omfang, vi har jo stadigvæk nogle målgrupper, eller nogle af de ældste borgere, der ikke bruger sådan noget. Der ikke har smartphones, og der ikke bruger GPS'er. Og der er jo også nogen, der

ikke vil have sådan noget støj i ørene, fordi man har brug for at kunne høre, om der kommer en bil eller en cykel,

[16:32] eller man går ind i nogen, der er nogen, der står og snakker. Så der er sådan en hel masse dilemmaer i det. Noget, der også er en lille smule sæsonbetonet, det er jo sådan noget, som... Altså nu snakkede vi... Altså ledelinjer og opmærksomhedsfelter, det er jo sådan noget som, altså nu snakkede vi, altså ledelinjer og opmærksomhedsfelter, det er jo sådan noget, hvad skal man sige, det er jo dejligt, det er der, og det bliver brugt, men altså, man kan jo sige, man kan bruge alt muligt,

[16:58] altså man kan også, en mur kan også være en ledelinje for dig, altså, men man kan sige, nogle gange, når vi så snakker om faktisk de konkrete ledelinjer, så bliver de jo nogle gange overset, når vi skal til at have udendørsservering og sådan noget, så bliver der sat skilte og stole og bord oveni, jeg synes nærmest hvert år, så kommer de i avisen. Når sæsonen kommer, så er der nogen fra,

[17:22] altså det kan være Dansk Blindeserfund, der udtaler sig, men det kan også bare være privatpersoner. Så kommer det i avisen på en eller anden måde, fordi nu er det et problem igen. Det glemmer man, når man ikke selv har behovet. Så det er i hvert fald, og hvis der er nogen, der bruger det, så står de jo lige pludselig der og strammer ved et skilt. Så lærer man selvfølgelig, hvor hurtigt man kan gå udenom. Men altså, det kan nogle gange være interessant,

[17:47] hvad der lige sker der. Og så ved jeg jo også, at der er nogle ledelinjer, der er rigtig fine, der er lavet af metaller. Bronze, et eller andet, messing. Og de kan jo nogle gange blive stjålet, så bliver der lige taget noget op, så mangler der noget. Så jeg tror, at man er gået væk fra at bruge metal, og så bruge cement nogle steder, fordi det bliver stjålet. Men det er så heldigvis,

[18:12] det er jo så ikke alle steder, som siger man, jeg tror særligt, det er sådan i store byer i centrum, hvor man gerne vil have det lidt flot, så gør man sådan noget, men jeg ved ikke, om man er gået helt væk fra det.

Magnus

[18:28] Det ved jeg heller ikke. Jeg har godt set nogle gange, når jeg har gået, at der har været de her metal metalledlinjer, eller de her nærmest fuset ned, limet ned ledlinjer. Men når de så ikke bliver vedligeholdt, så forsvinder de jo med tiden, fordi folk de træder på dem selvfølgelig, og vind og vejr, de gør alt muligt.

[18:51] Så mangel af vedligeholdelsen gør jo også, at lige pludselig forsvinder den her ledlinje jo nærmest med tiden.

Charlotte

[18:58] Altså der er jo også noget, som altid er en udfordring. Det er jo de her store hovedgader, altså trafikerede Vesterbro, hvor man nu stopper busserne ikke så meget på Vesterbro mere, men altså hvis man skal gå på de der store veje der, hvor der kører masser af biler

[19:16] og busser, så støjer det og så kan det være rigtig svært at høre altså når man skal over altså hvad skal man sige fodgængerfelter, store trafikerede veje når man skal krydse dem, så selvom der altså det er bare en udfordring, uanset hvad, fordi der er støj, og sådan nogle steder

[19:36] vil der oftest være opsat lydfyr det gør man jo ikke konsekvent fordi det er dyrt, det er jo klart det er jo dyrende, hvis ikke man gør det det er faktisk ret dyrt så man gør det, altså der kan vi godt være i dialog med kommunen, altså det er jo typisk Aalborg kommune som er stor, altså små små byer har sjældent lydfyr

[19:56] men, så det er jo sådan nogle steder hvor der er banegård, busstationer og store hovedgader, eller steder, hvor der er mange sociale boliger, hvor der bor mange ældre måske, der har brug for at komme over en vej. Så prioriterer man, og det er også noget, vi kan være i dialog med kommunen om,

[20:18] altså den her private interesseorganisation Dansk Blindesamfund, de er ret aktive i forhold til det. Men det er også noget, vi kan være i dialog med kommunen om, hvis vi selv oplever det. Så man kan sige, sådan nogle steder, som er attraktive for os alle sammen, banegård og busstation og sådan noget, der er der behov for,

[20:41] at man gør noget særligt, fordi der er meget støj, og der er meget trafik, det er farligt. Der er jo også noget lovgivning på området, i forhold til, hvordan man skal gøre nogle ting. Men det der med lyden, det er jo ikke nogen skyld på den måde, men det er bare noget, det er godt at forholde sig til, fordi det er et tema. Man kan sige, kan man gøre noget for at nedbringe støj?

[21:11] Fordi man kan sige bare sådan noget som, når det blæser oveni, så er det der med, hvor lyden kommer fra, det kan være rigtig svært. Så hvis en ting er det taktile og det visuelle for dem der har noget syn så er det godt at der er kontraster fordi så kan det hele

[21:31] bare være en grå masse så kan det være svært at se for eksempel overgangen fra et underlag til et andet hvis ikke der er nogle gode kanter på når stop og foretår og når begynder vejen så for dem der har noget syn hvornår jeg stopper foretår, hvornår jeg begynder at veje ind, og sådan nogle ting. Så for dem, der har nådsyv, kan god kontrast være afgørende. Men det kan jo også være,

[21:54] at underlaget føles anderledes, når man går ud på det. Så bliver man også opmærksom på, at der sker noget her. Så trafikstøj, det påvirker altså også.

Magnus

[22:08] Okay, så der er mange ting, der påvirker. Det er også rart at få at vide. Det er rart lige at kunne tage den med i min videspul og min analyse, når jeg lige kommer til den. Men nu snakkede du om, at I har været i dialog med kommunen.

Charlotte

[22:25] Ja, det er sådan lidt adhok, ja.

Magnus

[22:27] Men bliver I så inddraget eller spurgt om rådgivning, når det kommer til planlægning af tilgængelighed i forhold til blinde og svagtseende? Hvis det skal laves et nyt byrum, eller man skal renovere et sted?

Charlotte

[22:41] Nej, det gør vi ikke. Vi er endnu over i private hjem. Altså, der bliver vi brugt, kan man sige. Det er jo noget af det, vi laver. Men det er ikke i byplanlægning. Det gør vi ikke.

Magnus

[22:59] Tror du så, at I har noget erfaring, der måske vil være relevant for en byplanlægger? Altså spørge indtil jer, så I kan sige, at det her er vores erfaring, det her kan I gøre brug af.

[23:09] Og det vil i hvert fald gøre byrummet bedre for vores borgere og alles borgere.

Charlotte

[23:16] Jeg ved jo ikke helt, hvad man bliver undervist i, så jeg ved jo ikke, om vi kan bidrage med noget, som man ikke bliver undervist i, men man kan sige, vi vil i hvert fald gerne inddrages, fordi tænk nu, hvis vi kunne bidrage med noget, man ikke vidste i forvejen. Men i bund og grund ved jeg jo ikke, hvad en byplanlægger ved.

Magnus

[23:35] En byplanlæggers rolle er jo egentlig, at hvad kan man sige, være et taleled mellem bygherre og som borgerne på en eller anden måde. I hvert fald, det kan de blive. Og så er det jo vigtigt for en byplanlægger at have borgerinddragelse, men også at drage de erfaringer, som er

[23:56] fra eksperter rundt omkring. Og i er med, at vi snakker omkring tilgængelighed for blinde. Der er i jo eksperter, fordi det er jeres levebrød. Så i har jo rigtig meget erfaring her, og noget, som bliver relevant for en som mig, som overhovedet ikke ved noget om det.

Charlotte

[24:14] Ja, men det er rigtigt. Altså man kan jo sige i forhold til nybyggeri, der er der jo igen noget lovgivning. Og for eksempel er det jo også skønt, at nu hvis du sætter en ny elevator i en bygning, så skal den jo tale. Altså det er jo også en hjælp, fordi ellers så skal man jo virkelig koncentrere sig for at finde ud af, nu kunne jeg høre, det må må være en etage, det der.

[24:36] Det er jo stadigvæk en udfordring, de steder i gamle elevatorer. Så der er jo noget lovgivning, der hjælper lidt på vej her, når det bygges nyt. Men der er jo mange steder, hvor der ikke bygges. Der er jo meget gammelt rundt omkring. Og så ved jeg jo ikke helt i forhold til renoveringsreglerne, hvad man så er forpligtet på som bygherre.

[25:01] Men vi ville rigtig gerne bidrage med det, hvis vi ville have spurgt, men det gør vi ikke. Vi bliver ikke spurgt.

Magnus

[25:09] Tror du så, at hvis man spurgte det ind, og lyttede til jer, at det ville være muligt at lave bedre tilgængelighed, eller færdselsmuligheder for blinde og svagtseende i byrummet, når de skal navigere der?

Charlotte

[25:29] Altså igen, vi, i et eller andet omfang, kunne vi måske pege på nogle ting, man ikke havde været opmærksom på. Det tænker jeg da, vi kunne. Men vi skal også, altså vi har da også forståelse for, at vi skal være her alle sammen, og vi har nogle små målgrupper, og der er flere mennesker, der kan se, der kunne have nogle andre behov. Så derfor så kan man sige, så vil der jo altid nok være

[25:55] sådan nogle dilemmaer i det det i hvert fald. Men jeg vil da gerne tro på, at vi har noget erfaring på en eller anden måde, som kan bruges. Det er der sandsynligt et eller andet sted. Det tænker jeg da.

Magnus

[26:15] Har I så stødt på, nu er I ikke noget inddraget, så har I vel også gået en del rundt i Aalborg for at hjælpe svagtseende og blinde borgere med at få kendskab til en rute. De vil jo gå dagligt, eller i hvert fald få noget erfaring. Hvor ofte støder I så på et dårligt design i forhold til tilgængelighed og navigering i byen?

Charlotte

[26:46] Jamen, man kan sige, at der, hvor de mest komplicerede ruter er, det er jo i de største byer. Altså vi kommer jo hele regionen. Og det er der klart i Aalborg, der oftest er brug for vores hjælp, fordi det er mere komplekst. Der er mere trafik, der er flere mennesker, der er flere åbne pladser,

[27:05] og der er mere støj, og der er flere jobmuligheder, så der er flere, der arbejder. Det er jo sådan en udfordring i forhold til vores målgrupper, det er jo, at det er jo også, at der er, altså man kan sige, der er ikke så mange, der er i arbejde, som folk, der har et fuldt syn, kan man sige.

[27:26] Det er altså en udfordring. Men man kan sige, at de største problemer er jo selvfølgelig i sådan en by som Aalborg, som er så stor. Så det er et sted, vi går rigtig tit. Og når det er netop af Aalborg, så skal folk jo tit med bus. Det er altid en udfordring. Det er det bare. Fordi man jo mange gange skal skifte bus, hvis man bor udenfor Aalborg.

[27:57] Uanset hvor man bor. Hvis ikke man kan gå på arbejde, så skal man med bus, fordi man jo ikke kan køre bil. Så er det tit en udfordring. Fordi det man lærer, det er at man stiller sig på skiltet, så man kan ses. Man står med sin stok foran sig, eller man står og er tydelig.

[28:17] Men hvis det er et sted, hvor der er mange busser, og de kan jo ikke holde op ved skiltet alle sammen, så parkerer de sådan ligesom i forlængelse af hinanden, og så åbner de døren, og så går folk jo derhen. Hvis det er nummer to eller tre bus, så går man derhen. Men den, der ikke kan ses, står oppe ved skiltet, og ved måske ikke engang, at bussen er kommet, og ser heller ikke, at den kører igen. Altså sådan en problematik er der virkelig.

[28:39] Men selvom man så kommer ind i bussen, så kan det også være et problem, at bussen ikke, hvad skal man sige, at det ikke virker ordentligt med det her tale, så man ikke ved, hvor man skal af. Og så kan man jo nogle gange komme af et forkert sted, og kan have svært ved at finde tilbage til, hvor man skulle af. Men det er selvfølgelig ikke så meget byindretningen. Men i hvert fald, så er der

[29:00] udfordringer omkring det her med busser. Så derfor er det virkelig godt, at det er ret tydeligt. Altså det kunne fx være godt med noget tale. Altså fordi hvis man tænker på Kennedy-

området, der er busser overalt, der er busstoppesteder overalt. Altså det er virkelig komplekst. Så det kræver jo, at man lærer helt præcist. Altså det kræver meget undervisning,

[29:24] så man kan genkende det sted, hvor man skal af og på osv. Så nu om dage, det der med noget lyd, at det kunne være fint, at der var lidt mere lyd. Sådan er der også nogle steder i udlandet. Når der kommer bus, der åbner, så hvis den så kunne sige, at det her er nummer 12, eller et eller andet, altså sådan noget, det ville være rigtig godt.

[29:47] Fordi det er også, man skal bruge så meget energi på hele tiden at tælle, eller lytte, eller mærke, eller et eller andet. Så derfor kunne man få lidt gratis på den måde, så man ikke hele tiden skal eller måske spørge nogen at man får lidt informationer på en smart måde det tror jeg alle kunne have gavn af

[30:10] det kunne turister også have gavn af så det tror jeg der kunne man egentlig hjælpe mange så det der med busser det er komplekst og derfor er det et særligt godt sted hvis man kunne have klart det kunne være enkelt på en eller anden måde så enkelt som sådan noget nu kan være

[30:30] men sådan noget med, at man ikke er i tvivl om, hvor man skal gå hen. Og også det her med fodgængerfelter, det er altid svært. Det er nok en af de største udfordringer, det er at gå over trafikerede veje. Og der er der jo noget med, at er lyden høj, også hvis vi tænker på de ældre,

[30:54] at hørelsen er lidt, måske den kan være nedsat, den kan være dobbelt sansetab, så er det godt med en høj lyd, som er negativ, nu bipper den, men så er det igen det der med andre hensyn, altså jeg tror, der har været nogle sager på boulevarden, hvor dem, der så bor i lejlighederne tæt på dem, de bliver jo vanvittige, hvis de skal høre på sådan noget bippen hele dagen. Og derfor så tror jeg, man har indgået sådan en kompromis,

[31:15] at på et eller andet tidspunkt, så bliver der skruet ned for lyden, fordi så forventer man nok også, at der er mindre trafik, mindre støj og sådan noget. Så det betyder helt sikkert noget, det der med, at byrummet er indrettet, så det ikke kræver, at du har et syn. Altså i hvert fald, hvis du er blind, så har du en stok, og så lærer du.

[31:50] Det der med orientering, det er simpelthen en disciplin, hvor man orienterer sig både ud fra nogle fysiske kendemærker, Det kan være nogle fysiske kendemærker. Men det kan også være, at hvis du har en fast rute, så ved du, at du er på hjørnet. Nu ved jeg ikke, hvor kendt du er i Aalborg, men kender du prinsensgade for eksempel?

Magnus

[32:13] Navnet siger mig noget, men jeg er rigtig dårlig til gadenavne i Aalborg.

Charlotte

[32:18] Jeg kan fortælle dig princippet. Lad os nu sige, at du går på en mindre vej og kommer ud til en større vej. Så kan du både fornemme det ved, at der kommer nogle biler, der er mere larm, du kan høre bilerne suser lidt mere, det kan også være, at du lige vil få en masse luft i hovedet, fordi det gør man bare lige på det hjørne,

[32:37] og det er sikkert hver gang. Sådan nogle ting kan være et kendemærke for dig også, og så kan man sige, for at du kan lære at roe det, så skal du også gå den regelmæssigt. Altså det er jo ikke noget, du kun, hvis du går i teater og skal se juleforestillingen, eller kun går i kirke til jul. Hvis du selvfølgelig har boet i byen hele dit liv, så kan det godt være, at du kan huske den rute, men du er nødt til at gøre det regelmæssigt,

[32:59] eller så kan du ikke lære det. Så giver det ikke mening. Så på et tidspunkt, så kan man sige, så gentagelserdet hjælper dig også. Men der er mange tangenter at spille på i forhold til at kunne finde vej og orientere sig. Så jo mindre roddet, det er jo bedre på en eller anden måde. Det der med, at der er nogle kendemærker.

[33:24] En postkasse kan også være et kendemærke. Ikke fordi der kun er postkasser et sted i Aalborg for eksempel. Men hvis du går den samme råde, så kan det være, at så ved du, at lige der, når du kommer her, altså når du er gået rundt om hjørnet to gange, så skal du lige finde postkassen, så ved du, at du på rette spor godt, der var postkassen, så kan du gå videre. Så man kan sige,

[33:48] et kendemærke behøver ikke være noget særligt til blinde mennesker. Det kan også bare være en skulptur eller en blomsterkåm, eller et eller andet, man kan bruge, fordi man ved, det er der. Så man kan sige, at det er ikke sådan, at man kan sige, at der er én rigtig måde at gøre noget på. Men man kan sige, at det der med, at ting bliver holdt ved lige, det er godt.

[34:16] Man skal nok lære at finde vej igennem det, det der nu er. Men et særligt fokus, det vil jeg sige, det er det der med fodgængereoverganger. Det er bare som udgangspunkt svært. Og potentielt farligt, fordi der kommer jo biler, ikke også?

Magnus

[34:40] Der er i hvert fald et godt eksempel der. Der er i hvert fald to gode eksempler... Jeg synes virkelig, at vi får dækket mange af spørgsmålene ind i samtalerne, og det synes jeg, det er også det er godt. Så jeg har egentlig kommet lidt frem til min reflektive spørgsmål

[34:58] lige nu, hvor at nu læser jeg den bare op, fordi det giver mere mening, at jeg prøver at sidde og formulere den. Hvis du skulle pege på en ændring, som ville gøre den største forskel, hvad skulle det så være i forhold til tilgængelighed for blinde og svagtseende i byen og i byggehandlægning?

Charlotte

[35:24] Altså det der med at holde ting ved lige, det er faktisk ret afgørende.

Magnus

[35:31] Så vedligeholdelse er absolut en af dem, der vil gøre den største forskel?

Charlotte

[35:37] Ja, fordi det kan være, at du ellers kan blive skabt farlige situationer, eller du er nødt til at lave om på den rute, du ellers skulle gå. Eller hvis belægningen er i stykker eller et eller andet. Og det kræver noget

[35:59] særlig opmærksomhed, og det koster på energikontoen. Så det er faktisk det bedste, man kan gøre som myndighed for sine borgere, det er at holde ting ved lige.

Magnus

[36:11] Og vel også køre et form for eftersyn, fordi der kan jo også være, at der på et tidspunkt under en renovering eller et eller andet, bliver sat et nyt vejskilt op, som så lige pludselig står uhensigtsmæssigt i forhold til en ledelinje eller et opmærksomhedsfelt?

Charlotte

[36:26] Nogle gange, for eksempel, så kan der jo også blive sat et skilt op, hvor der står, at fodgængere henvises til udsatte foretog. Hvor skulle man vide det fra? Altså selvfølgelig kan man sige, at man er helt blind, at man ikke kan se noget som helst. Så vil man jo gå ind i en forhindring, kan man sige. Så vil der sikkert være en eller anden form for hegn. Nu kan du ikke komme videre. Så vil man jo så på regn ud, at der sker et eller andet her.

[36:53] Hvad gør jeg så? Det er da ikke, at man måske har lært, at man skal gå på det fortov, fordi det er ikke nødvendigvis den korteste rute, men det er den sikreste rute og den bedste og nemmeste rute. Så selvom man måske ikke har øvet, så tænker man, at man ikke kan komme videre her. Så kan man jo tage fat i nogen og sige, hvad kan man gå over på den anden side af vejen måske?

[37:15] Man kan også have chancen at gøre det, og så ved man egentlig ikke. Så kan man tænke, at nu prøver jeg bare at gå lidt frem, og så må jeg jo se, om jeg går over vejen senere, og se hvad der sker. Og sådan nogle situationer, det kan godt være, det er svært at undgå. Det er jo selvfølgelig noget særligt, når vi snakker vejarbejde og renovering, det er jo ikke nogle permanente løsninger, og det må være så godt, som det kan være, men det der med at så informere om det i nyhederne i radioen, det kunne så hjælpe i hvert fald.

[37:47] Fordi dem, der tager bussen, de vil også høre efter, når der er dårligt vejr, er der aflysninger, og så videre, ikke? Altså, fordi det er træls at stå der og vente og vente og vente i en halv time, og der kommer stadigvæk ingen bus. Så på den måde, så skal man i hvert fald sikre sig, at der orienteres om sådan nogle ting der. Men det er jo også, det er bare en udfordring, det er det.

[38:07] Men i hvert fald, når man så har, altså laver noget vejarbejde, så skal man i hvert fald også være sikker på, at der ikke er nogen, der kan komme til skade og falde ned i et hul eller et eller andet. Det ser vi desværre. Det sker. Men det er i hvert fald noget, der kan skabe utryghed. Det der med, at man kan gå og falde, fordi der lige er nogle høje kanter og sådan noget belægning.

[38:38] Det er selvfølgelig også svært at undgå helt. Men det er sådan noget, der skaber farlige situationer. Sådan nogle høje kanter, der lige pludselig stikker op eller huller eller et eller andet. Det tænker jeg virkelig, at den ligger lige for.

Magnus

[38:58] Okay.

Charlotte

[38:59] Ja.

Magnus

[39:01] Fedt at høre, eller ikke fedt at høre folk til skade, men fedt at høre, at der i hvert fald er noget, som man kan pege på, som kunne gøre den største forskel i forhold til at gøre det mere trygt at navigere og sikre det. Du har nok nævnt det lidt i starten af interviewet, men jeg

[39:23] vil stadig lige spørge, for at få det med samlet her. Hvad bliver ofte misforstået omkring synsnedsættelse, eller synshandikapede og blind, og så det her med tilgængelighed, som de skal bruge? Altså hvad er de største misforståelser her?

Charlotte

[39:51] Ja, misforståelser...

Magnus

[39:52] Man kan ogsp måske... noget jeg måske selv skulle komme med, så kunne det være, at der ikke er mange, der har kendskab til de behov, der er i forhold til tilgængelighed for blinde og svagtseende.

Charlotte

[40:09] Ja, altså jeg ved ikke rigtigt, men jeg kan ikke sådan lige, altså jeg tror det, jeg sådan lige tænker på, det er, at der er nogen, der kan opleve, altså nogen borgere, der kan opleve, at sådan, altså fordi man kalder det jo det langsomme handicap,

[40:36] fordi, når du er ude i byen, så skal du jo stå og lytte, og lytte, og lytte, og så videre, og hvis du er usikker, så venter du lige, og så lytter du lidt mere, og så kan det være, at der er nogen, der tænker, han kan ikke komme over vejen, så tager man ham lige, nu skal jeg følge over vejen, og så bliver man nærmest trukket over vejen, altså sådan noget, det tror jeg, det er noget af det, som flest blinde kan blive udsat for, og det er ikke særlig rart for dem,

[41:03] altså det der med, at man ikke kan selv og har brug for hjælp. Så derfor så noget, vi taler med folk om her, det er jo også det der med at prøve at måske øve sig i at formulere nogle sætninger, man kan sige, hvis man bliver udsat for noget, eller hvad hedder det?

[41:25] Altså hvis man, ja, altså man kan prøve at tænke nogle situationer igennem, der kunne være svære, og så kunne man forberede sig lidt på det. Altså også bare så man kan sige nej tak. Jeg ved også, at der er nogen, de lader sig bare trække over vejen, fordi det er jo sødt, det er jo gjort i den bedste mening, og så er det fint, men så siger man ingenting. Jeg tror også, at omvendt kunne det også være, at man tænker,

[41:52] der kommer en med en stok, når man har sådan en stok, så ved man jo, hvad man skal, så er der jo ingen problemer. Men jeg ved ikke, om vi møder så mange misforståelser på den måde. Altså noget, vi har talt meget med buschauffører om, for eksempel, det er deres rolle igen. Fordi de er styret af tiden, og de må holde så lang tid, og de skal videre, og de skal nå hen til det næste stoppested,

[42:17] inden klokken det og det. Så man kan sige, at de vil jo gerne hjælpe, hvis de kan, men der er også bare sådan noget med, De vil jo gerne hjælpe, hvis de kan, men når man så har steget op i bussen, og hvis nu ikke lyden virker i bussen, og man beder chaufføren om at sige til, når man er kommet hen på nytorv og gerne vil af, og chaufføren glemmer det. De ser det egentlig ikke som deres ansvar, og der er man jo lidt afhængig, som dårligt seende af andre. Og det er sådan et, altså chaufførerne, de vil jo godt hjælpe, hvis de lige kan svare på noget, men de har mange ting, og tiden, og alt muligt andet. Og hvad nu, hvis nu borgeren kommer af i et forkert sted? Det kan de jo ikke tage sig af.

[43:02] Så man kan sige, det er jo en lidt svær situation, den der. Jeg tror, at det er noget af det, der fylder mest. Og det er selvfølgelig ikke byindretning. Men det er det der med, at man har jo også selv et ansvar. Og man kan jo også godt sige, at det er jo også selv et ansvar. Og man kan jo også godt sige, det er jo det der med, at det danske samfund er jo sådan, at for os har det værdi,

[43:24] at man er selvstændig, at man har frihed og alle de der ting. Og der er også nogle forventninger fra myndighederne om, at du selv finder ud af det. Du skal selv finde på arbejde. Og man kan sige, og så er der jo sådan nogen som os, der kan hjælpe dig. Vi kan lære at finde fra A til B. Det er fint. Men der er bare sådan nogle udfordringer der ind imellem, hvor man som borger godt kan blive,

[43:52] altså vi kan godt være lidt på den. Hvem skal hjælpe, hvis der er vejarbejder, og man mister orienteringen? Jamen så ved vi godt, så kan man godt, så kan man have et telefonnummer. Altså så kan man have nogen, man kan ringe til. Man kan ringe til en på sin arbejdsplads måske, eller en på sit studie, eller hvem det nu kan være. eller sin mor eller far, og så kan man måske sige, jeg aner ikke, hvor jeg er, og så kan man måske få hjælp.

[44:34] Men det der med, når det går galt, altså man kan jo sige, vi vil jo undervise, og så vil vi trække os, når man har lært ruten, og følge op på for det. Og der syntes jeg egentlig kommerne er søde til at betale for det, det koster jo. Sådan er det. Men det kører egentlig rigtig fint. Så det er jo mere det der, når der sker noget uventet, så kan man godt være på den. Og det er måske svært at planlægge sig ud af. Det er det. Det tænker jeg. Men i hvert fald tænker jeg det der med busserne.

[45:02] Man kan da være med at klumpe dem sammen. Jeg er klar over, at det er smart med en busstation og sådan noget, men for eksempel på boulevarden, som går ned fra Banegården og hen til ned ad mod havnen der. Altså den retning der. Der er der nogle steder, hvor der holder flere busser. Også ude på Vesterbro, der nede ved Tyren. Der er sådan nogle steder, hvor der er mange busser, der holder. Og det er jo på en eller anden måde skønt for os alle sammen, at vi ved,

[45:23] at der kan man gå hen, og der går alle mulige busser. Hvis den er forsinket, så tager jeg en anden, end jeg ved, jeg kan tage, der også holder der. Det er jo smart. Men der er bare noget i det der med, at der ikke er plads til dem. Det synes jeg, det vil være et rigtig godt sted også at tænke over det der. Fordi man forstår godt chaufførerne, så parkerer de selvfølgelig bag ved hinanden. De kan jo ikke holde ved siden af hinanden og fylde hele Vesterbro.

[45:46] Det kan de ikke, for der kører biler forbi. De skal jo holde bag ved hinanden, selvfølgelig skal de det. Men så det de jo så skal gøre, det er, at så må de først køre frem med den foran at køre

frem. Så skal de jo, og så ender de op ved skiltet, hvor den blinde mand står. Men det gør de ikke, for der er de ikke tid til. Så der er noget faktisk i indretningen, der ikke fungerer. Det er der. Men man er jo også udfordret af, at man

[46:09] har et gammelt bycentrum, hvor der ligger nogle bygninger. Man kan ikke rigtig skubbe dem. Og trafikken, den er der, og busserne er der, og hvad skal man gøre? Så det er det muliges kunst. Sådan er det jo også. Men det er en udfordring. Det er det faktisk. Det vil jeg sige. Og det er også altid interessant. Altså det kræver noget undervisning, det der med at finde rundt på en banegård. De der knudepunkter der,

[46:34] der skal man... Det kræver noget helt særligt. Nu har jeg selv tænkt over i metroen der på Sjælland eller København. Der synes jeg for eksempel, det der med, at du kan ikke falde ned på skinnerne. Når du står nede i metroen, så er der jo sat sådan noget glas eller plastik, hvad der er op. Og så skal du stå langs det, og så åbner det. Altså, det er egentlig ret sikkert og godt. Og det ved jeg jo ikke,

[46:59] om man kan alle steder, men det kan man måske, når man bygger nyt. Men sådan nogle ting der, og så ved jeg godt, så er der også noget visuelt, at det skal være smukt at se på. Det kan man måske, når man bygger nyt. Men sådan nogle ting der. Og så er der også noget visuelt, og det skal være smukt at se på. Men det der med at undgå situationer, hvor man kan komme i tvivl og tage fejl, og gå forkert, det er jo et drømmescenarie. Det bliver sådan lidt teoretisk på en eller anden måde,

[47:24] fordi der er jo flere ting, der spiller ind.

Magnus

[47:27] Det er det, men det er også rart at få den teoretiske vinkel. Og jeg synes, at der er rigtig meget her, jeg kan tage fat i, når det kommer til min analyse. Så det vil jeg også godt kunne tage med. Og specielt også, når det kommer til en diskussion, så kan jeg virkelig, så er der virkelig noget her, noget gods her, som jeg kan tage med.

Charlotte

[47:48] Okay, det er godt.

Magnus

[47:50] Det synes jeg er mega fedt.

Charlotte

[47:52] Okay, det er godt.

Magnus

[47:56] Men jeg har egentlig ikke flere spørgsmål, for vi har egentlig gennemgået listen mere let og elegant igennem flydende samtaler eller flydende dialog. Så jeg har egentlig kun et sidste spørgsmål, det er, om du måske har nogle opfyldende kommentarer, eller om der er noget, jeg ikke har spurgt om, som du selv mener måske er

[48:16] vigtigt, at jeg skulle have spurgt om?

Charlotte

[48:24] Nej, altså jeg tænker lidt perspektiverende, så kunne man jo godt, altså man kan sige, når vi snakker hjælpemidler for eksempel, så vil vi jo, altså stokken kender vi, det er ikke noget nyt. Man kan få mange, mange, mange stokke, og de bliver lettere og lettere, og kan alt muligt. Nogle har GPS'er og alt muligt. Men et af de steder, hvor der sker noget udvikling, det er jo i forhold til elektroniske hjælpemidler, men apps og sådan noget.

[48:46] Og jeg synes jo, at noget, der ikke fylder så meget i vores byrum, det er sådan noget med lyd. Altså jo, vi kender lydfyr, der bipper, når vi skal over og sådan noget. Men altså, det der med, altså nu er der bare mange, og især selvfølgelig de unge, og de unge vil jo også blive ældre på et tidspunkt. Men det der med, altså kunne man indrette byrummet sådan,

[49:05] at altså ikke noget med, at du skal hen og finde en QR-kode, du skal scanne, og hvor er den der, når du jo ikke, og du skal mærke, men bare sådan lidt på en eller anden måde, at der var noget sensor, altså som bare sagde et eller andet. Altså du ved, så man ikke skal bruge energi på, nu skal jeg have telefonen op i lommen, og mine fingre er iskolde, og stiver det i vinter,

[49:26] og kan jeg nå det, jeg kan høre budsen komme, og det kan jeg ikke nå, og jeg ville egentlig godt lige have vidst, hvad klokken var. Men det der med, kan man indrette det sådan, at der er lidt mere hjælp at hente på den måde? Det er helt automatisk, at der bliver talt til os, uden vi skal bede om det på en eller anden måde, eller kunne trykke, eller mærke, eller

[49:50] ja, det er jo det er simpelthen, og det tror jeg simpelthen, at der vil man kunne hjælpe både dem, der ikke ser så godt, og dem, der slet ikke ser, og de ældre, og udlændinger, og turister, og altså, det kunne vi alle sammen have gavn af. Det synes jeg er spændende, og det er ikke noget, vi ser så meget af, men det synes jeg i hvert fald,

[50:15] nu ser jeg det nogle steder på museer og sådan noget, at der, altså, og det kan jo også være lys, altså når man er svagtseende. Og man kan sige med alderen får vi alle brug for mere lys.

[50:28] Men det kunne også være noget med lys. Det skaber også tryghed. Kunne man fremhæve kontraster med lys? Jeg synes, der er nogle muligheder, der ikke bliver udnyttet i dag. Så det synes jeg er lidt spændende, at sådan noget kan komme. Jeg er klar over, at sådan noget koster, og det kan sagtens være,

[50:50] at den dybe tallerken er opfundet, men det er der ikke råd til. Altså, sikkert.

Magnus

[50:57] Super, det kan jeg helt klart til med også. Men ja, så har jeg egentlig ikke mere, udover at jeg skal lige spørge dig. Jeg skriver mit speciale på engelsk, da det er en master's degree, så jeg kommer til at citere dig på engelsk, hvor jeg kommer og oversætter dig. Og så vil jeg høre, om det er i orden,

[51:18] jeg citerer dig i min opgave og laver dig til en kildehandvisning.

Charlotte

[51:22] Det er helt fint. Det gør du bare.

Magnus

[51:25] Og hvis det er, så kan jeg sagtens sende citater, det jeg citerer dig for, inden jeg afleverer, så du har mulighed for at gå udkendt inden.

Charlotte

[51:34] Det behøver du ikke. Altså hvis det er vigtigt for dig at gøre et eller andet, hvis det er bedst, så gør du bare det. Jeg tænker, at du er sikkert god til engelsk. Det er helt fint. Det behøver du ikke.

Magnus

[51:47] Det er også bare for, at man er på den sikre side med GPDR. Og også at være på den gode side. Jeg kommer jo også til at tage fat i nogle af de ting, du siger i en analyse, og bruge det som argumentation for nogle ting.

Charlotte

[52:02] Ja, det gør du bare. Det er helt fint. Hvis du på noget tidspunkt har brug for at snakke med os igen,d os igen, eller jeg tror også godt, nu har du jo snakket med nogle brugere eller bogere, kan man sige, men vi har også en medarbejder, som er totalt blind.

Magnus

[52:30] Han er IT-supporter. Du ringer bare, hvis du har brug for noget mere på en eller anden måde. Det gør du bare. Det skal jeg nok gøre. Men jeg vil i hvert fald lige stoppe optagelsen, hvis jeg lige kan finde ud af det her. Jeg trykker der. Stop recording.