

Universell utforming av inkluderende byer og transportsystemer

ByBy-seminar 2019, DOGA, Oslo, 26.11.2019

Kjersti Visnes Øksenholt

Forsker II / Seniorforsker

Byutvikling og bytransport

kvo@toi.no



Forskning i bevegelse

Hva er et inkluderende samfunn?

Velferd - knyttet til individet

- Deles inn i tre ulike fundamentale behov: *å ha; å elske; å være* (Allardt 1975)
 - *Å ha er knyttet til et individ sine materielle goder og ressurser.*
 - *Å elske er knyttet til et individ sine sosiale relasjoner, slik som vennskap, kjærlighet og nærhet.*
 - *Å være er knyttet til et individ sin mulighet til selvrealisering.*

Likeverd - knyttet til menneskesynet

- mennesker er grunnleggende like **vs.** mennesker er grunnleggende forskjellige

«Likeverd betyr at alle mennesker har samme grunnleggende menneskeverd, mens likestilling innebærer at alle mennesker skal stilles likt når det gjelder muligheter»

Lid (2013:17)

Fra en individbasert til en relasjonell forståelse av funksjonsnedsettelse

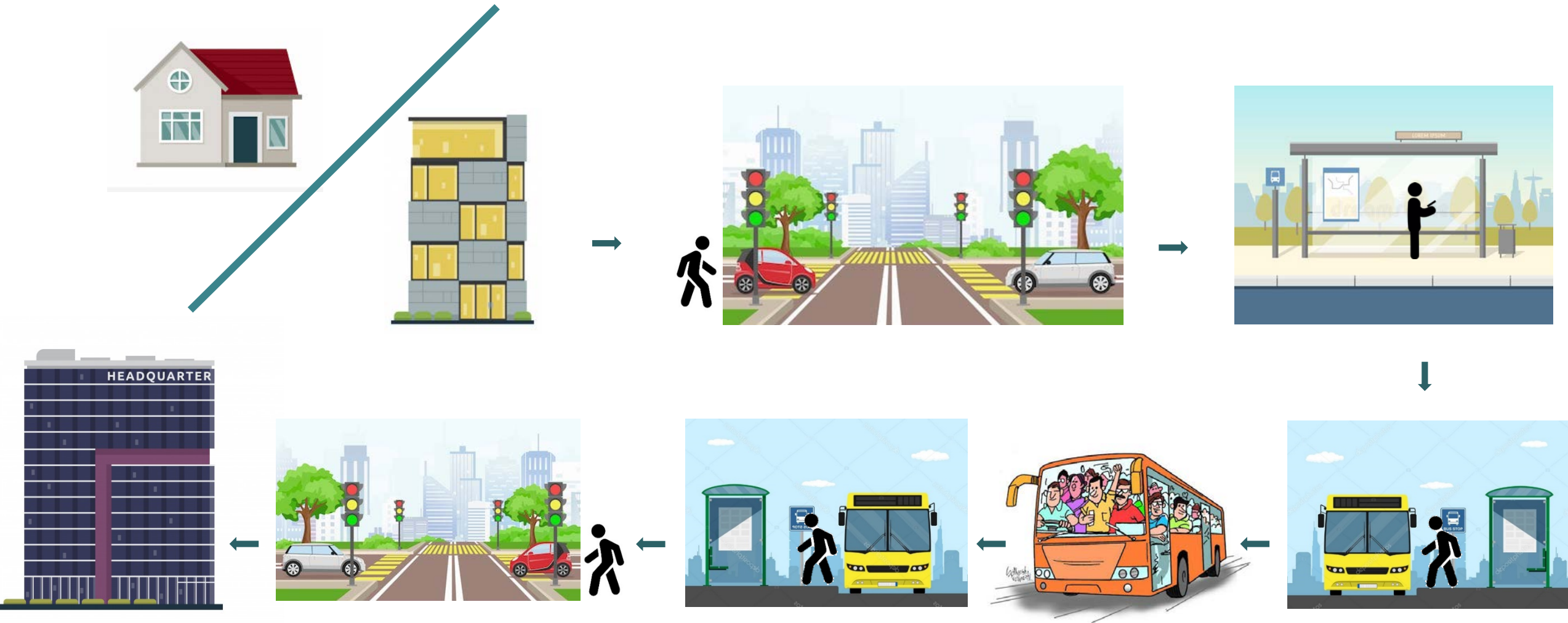


Illustrasjon «Vi er alle forskjellige» av Trond Bredesen

*«Funksjonshemming er et begrep i utvikling.
Funksjonshemming er et resultat av interaksjon mellom mennesker
med nedsatt funksjonsevne og holdningsbestemte barrierer og
barrierer i omgivelsene som hindrer dem i å delta fullt ut og på en
effektiv måte i samfunnet, på lik linje med andre».*

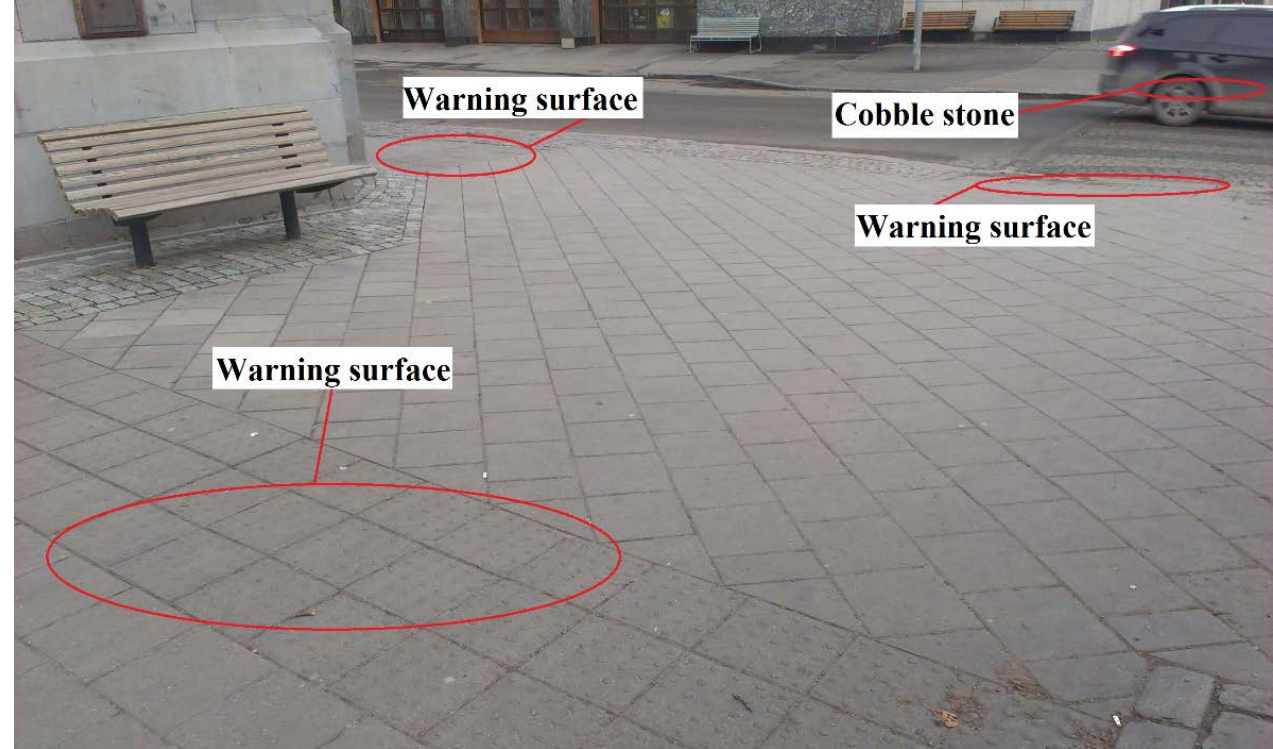
FN-konvensjonen (Barne-, Likestillings,- og Inkluderingsdepartementet 2013:6)

Universell utforming

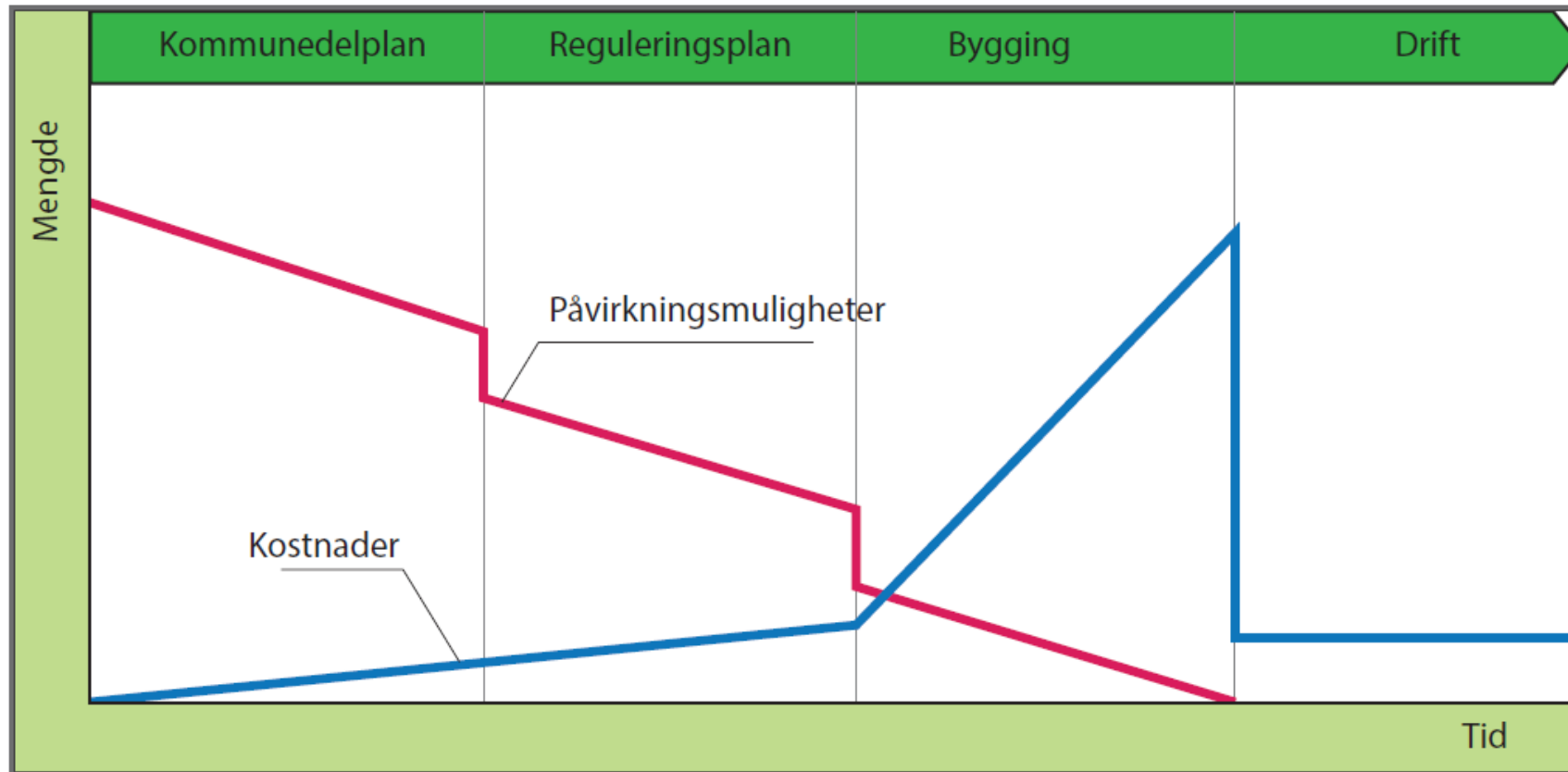


Universell utforming

- 2012-2016:
 - *488 bussholdeplasser og 28 kollektivknutepunkt oppgradert til UU-standard langs norske riksveger (nå også fylkesveger)*
- 2015:
 - *103 av landets 337 jernbanestasjoner status som "tilgjengelig"*
 - *10 stasjoner var «universelt utformet» (+ fire stasjoner forventet å få UU-status)*
- Per september 2019:
 - *over 58 000 stoppesteder i Norge (Entur).*

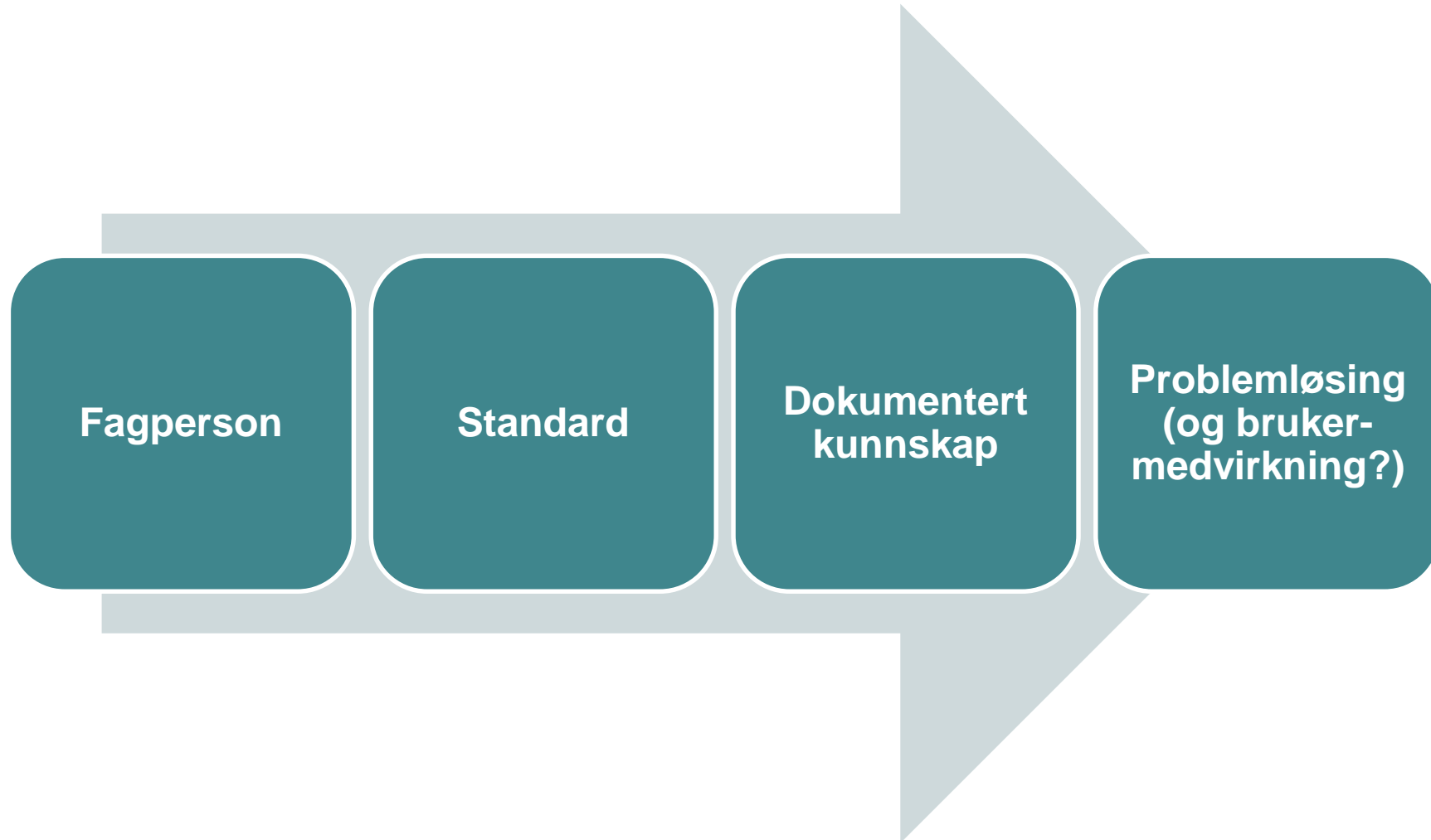


Hvorfor oppstår slike løsninger?



Illustrasjon av henholdsvis påvirkningsmuligheter og kostnader versus tid (Multiconsult Norge AS)

Hvorfor oppstår slike løsninger?





Kunnskap og forståelse

| Problemstilling | Skyldes |
|--|---|
| Mangfold i kilder for kunnskap (er også et gode) | Ulike fagbakgrunner, fagmiljøer og tidspunkt for opparbeiding av kunnskap |
| Flere bruker relativt gamle veiledere, mv. som gir utdaterte anbefalinger | Utdaterte veiledere korrigeres ikke og tas ikke ut av sirkulasjon |
| Ikke alle involverte har god kunnskap om hva som skal til for å skape brukbare miljøer | Ulike spesialfelt, kun få er spesialister på dette |
| De tar utgangspunkt i enkleste løsning og minstekrav i standarder, fremfor å finne den beste løsningen (eks. taktile vs. naturlige ledelinjer) | Mangel på opplæring, lite veiledning om dette |
| Ulike oppfatninger om hva som er gode løsninger, og det mangler dokumenter å søke hjelp i (komplekse situasjoner) | Mangel på dokumentert kunnskap, mangel på forståelse av faktiske behov, uklare veiledere, etc |

Plan- og prosjekterings- prosesser

| Problemstilling | Skyldes |
|---|--|
| Hensyn til brukbarhet kommer for sent inn i plan- og prosjekteringsprosessene | Mangel på kunnskap, organisering av prosessene |
| Rammer lagt i reguleringsfasen gjør det vanskelig å få til gode, bygde løsninger | For lite fokus på brukbarhet i reguleringsfasen |
| Brukerne representeres av enkeltpersoner som legger egne vurderinger, erfaringer og behov til grunn | Brukerne skal representere 'sin' gruppe, og må ikke forveksles med profesjonelle rådgivere |
| Manglende helhet i systemet tilknyttet universell utforming og tilrettelegging | Hver plan har sine grenser |
| Man klarer ikke å følge kravene som settes og få til god universell utforming alle steder | Den fysiske verden og allerede bygd infrastruktur setter begrensninger |

Bruk av standarder, håndbøker og veiledere

| Problemstilling | Skyldes |
|---|--|
| Veiledere, mv. brukes i hovedsak som opplagsverk – kan bidra til at bakenforliggende intensjoner ikke fanges opp | De prosjekterende og andre mener at de kan dette |
| Vanskelig å finne løsninger på ulike og komplekse situasjoner som veiledere, mv. ikke gir eksempler eller svar på | Verden er kompleks. Veilederne dekker kun få og enkle situasjoner. |
| Fornuftig bruk av håndbøkene (ikke bokstavelig) kan innebære avvik fra anbefalte løsninger og ulike løsninger | Kreative løsninger kan gi ulike løsninger |
| Mer fokus på detaljer enn på overordnede prinsipper | Detaljorienterte veiledere, detaljorientert bruk av dem |

Går det noen ganger bra da?



Hva er grunnen til at personer med nedsatte funksjonsevner unngår å reise kollektivt?

- Noen få identifiserer tydelig utløsende faktorer
 - *Problemer med billettering, problemer med ombordstigning, mv.*
- Mange opplever usikkerhet når det gjelder kollektivreisen og forventer å møte på problemer underveis.
 - *Basert på tidligere negative erfaringer, men også på generell usikkerhet knyttet til kollektivsystemet og tilbudet.*
- «*Liten tue velter stort lass*»

Universell utforming for alle?

Ulik frihetsfølelse blant ikke-brukerne ut ifra alternative transportløsninger

- Knyttet til muligheten til å reise kollektivt, eller til at de ikke får tilbudet de selv mener de har krav på?
 - *TT-tilbudet oppleves som mangelfullt, og ikke tilpasset individuelle behov*
- Bedre og mer individuelt tilpassede løsninger?

Selv et godt universelt utformet tilbud når ikke alle

Takk for oppmerksomheten!

kvo@toi.no

Referanser

- Tennøy, A., Øksenholt, K.V., Fearnley, N. og Matthews, B. (2013) Evaluering av standarder og praksis for tilrettelegging for synshemmede i transportsystemet. TØI rapport 1260/2013.
- Tennøy, A., Øksenholt, K.V., Fearnley, N. og Matthews, B. (2014) Standards for usable and safe environments for sight impaired. Municipal Engineer, 2015, DOI: 10.1680/muen.13.00043:1-8.
- Øksenholt, K.V. og Aarhaug, J. (2015) Kollektivtransport for personer med nedsatt funksjonsevne – erfaringer fra ikke-brukere. TØI rapport 1433/2015.
- Øksenholt, K.V., Fearnley, N. og Aarhaug, J. (2014) Kollektivtransport for alle - hva vet vi om de som faller utenfor? TØI rapport 1381/2014.
- Øksenholt, K.V. and Aarhaug, J. (2018) Public Transport and People with Impairments - Exploring non-use of public transport through the case of Oslo, Norway. Disability & Society. doi. 10.1080/09687599.2018.1481015