

Hinder i ett expanderande Göteborg

- en kvalitativ studie om hur tillgängligheten påverkas för personer med nedsatt rörelse- och synförmåga under ett byggskede



Bildkälla: Göteborgs stad (2018)

Författare

Julia Törnblad

Elin Wahlström

Handledare

Ellen Lagrell

Kandidatuppsats i Kulturgeografi

VT-20

Uppsats/Examensarbete: 15hp
Nivå: Kandidat
Kurs: KGG310 Kulturgeografi
Termin/år: VT-20
Handledare: Ellen Lagrell
Examinator: Mikael Ring

Institutionen för ekonomi och samhälle
Avdelningen för Kulturgeografi
Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN

Abstract

In larger cities it often goes on some kind of construction work, big or small. Construction places can be difficult to get past, as they contain temporary solutions such as diversions of walkways. For individuals with a disability, this can have a significant impact on their day and hamper their ability to fully participate in the community. The main purpose of this thesis has been to investigate how the City of Gothenburg is working to ensure accessibility even during construction. And how this work interacts with the perceived accessibility seen from the perspective of people with mobility and vision impairments. To answer the purpose, interviews with several different organizations for individuals with movement and visual impairments were conducted and interviews with officials from Gothenburg City's various administrations. In addition, a text analysis of laws and policy documents were implemented, to study how the concept of accessibility, and especially accessibility during the construction phase, is dealt with within law texts.

This study is also based on several theoretical concepts and models that explain accessibility and functional impairment in society and community planning. The study also focuses a lot on Sweden's extensive legislation on how the planning of land and buildings should be done. In these laws and regulations, there are paragraphs relating to accessibility, however, these are mainly concerned with completed buildings. The construction process itself is overlooked. The results of the study show that the city of Gothenburg has ongoing work on these types of issues, a challenge that exists is to create well-perceived accessibility for people with mobility and visual impairments. The core in the discussion and the conclusions are that there is a challenge in how the dialogue between the municipality and organizations should work to find a good way to manage the accessibility problems in the city.

Keywords: Construction phase, building laws, perceived accessibility, reduced mobility

Sammanfattning

De som någon gång rört sig i större städer har märkt att det ofta pågår någon form av byggnation, stor som liten. Byggarbetsplatser kan vara svåra att ta sig förbi, då de består av temporära lösningar som omledningar av gångbanor. För individer med en rörelsenedsättning kan detta ha en betydande påverkan på deras vardag och försvåra deras möjligheter att fullt ut delta i samhället. Denna kandidatuppsats huvudsakliga syfte har varit att undersöka hur Göteborgs stad arbetar med att säkerställa tillgänglighet även under byggnation. Samt hur detta arbetet samspelar med den upplevda tillgängligheten sett utifrån personer med nedsatt rörelse- och synförmåga. För att besvara syftet har intervjuer med ett antal olika organisationer för individer med rörelse och synnedsättningar genomförts samt intervjuer med tjänstemän från Göteborgs stads olika förvaltningar. Dessutom har en textanalys av lagar och policydokument genomförts, för att studera hur tillgänglighetsbegreppet, och framförallt tillgänglighet under byggskede, behandlas i lagtexter.

Denna studie grundas även i ett antal teoretiska begrepp och modeller som förklarar tillgänglighet och funktionsnedsättning i samhället och inom samhällsplaneringen. Studien fokuserar även mycket på Sveriges omfattande lagstiftning över hur planläggning av mark och byggnader ska genomföras. I dessa lagstiftningar och föreskrifter finns även paragrafer som rör tillgänglighet, dock så berör detta huvudsakligen färdigställda byggnader. Mellansteget, själva byggprocessen förbises. Studiens resultat visar att Göteborgs stad har ett pågående arbete med avseende på denna typ av frågor, en utmaning som finns är att skapa en god upplevd tillgänglighet hos personer med nedsatt rörelse- och synförmåga. Kontentan i diskussion och slutsatserna är att det finns en utmaning i hur dialogen mellan kommun och organisationer ska fungera för att på ett bra sätt hantera tillgänglighetsproblematiken i staden.

Nyckelord: Byggskede, byggregler, upplevd tillgänglighet, nedsatt rörelseförmåga

Innehållsförteckning

1. Inledning	7
1.1 Problembeskrivning	7
1.2 Syfte.....	8
1.3 Frågeställningar	8
1.4 Avgränsningar	8
2. Kunskapsöversikt	9
2.1 Introduktion	9
2.2 Den tidiga tillgänglighetsdiskursen och dess utveckling	9
2.2 Tillgänglighet och nedsatt rörelseförmåga inom samhällsplanering	10
2.3 Urban tillgänglighet och nedsatt rörelseförmåga	10
2.4 Tillgänglighet och nedsatt rörelseförmåga i en svensk kontext	12
3. Teori	13
3.1 Introduktion	13
3.2 Den sociala modellen	14
3.2.1 Den sociala modellen i Sverige.....	15
3.3 Tillgänglighetsbegreppet.....	15
3.3.1 Geografisk och upplevd tillgänglighet.....	15
3.3.2 Att mäta tillgänglighet.....	16
3.3.3 Relativ tillgänglighet	17
3.4 Universell design.....	17
4. Metod	18
4.1 Introduktion	18
4.2 Kvalitativ metod	18
4.3 Samtalsintervjuer	19
4.3.1 Urval.....	19
4.3.2 Genomförande.....	21
4.4 Kvalitativ textanalys.....	22
4.5 Analys av materialet	22
4.6 Metoddiskussion och etiska överväganden.....	23
4.6.1 Förståelse och avgränsningar	23
4.6.2. Materialets giltighet och tillförlitlighet	24
5. Resultat och analys	25
5.1 Introduktion	25
5.2 Nationella lagar och regler.....	25
5.2.1 Plan och bygglagen - Byggnadsverks utformning.....	26
5.2.2 Informations- och orienteringsskyltar	26
5.2.3 Undantag från utformnings och egenskapskraven på byggnadsverk.....	27
5.2.4 Enkelt avhjälpna hinder och tillgänglighet på allmän plats	28

5.3 Göteborgs stads arbete med tillgänglighet	30
5.3.1 Övergripande arbete med tillgänglighet under byggskede i Göteborgs stad	30
5.3.2 Göteborgs stads tekniska handbok.....	32
5.3.3 Analys av behov och påverkan	33
5.3.4 Kommunikation mellan Göteborgs stad och organisation.....	36
5.4 Vanliga hinder och upplevd tillgänglighet under byggskede	37
5.4.1 Vanliga hinder under byggskede	37
5.4.2 Upplevd tillgänglighet.....	38
6. Avslutande diskussion med slutsatser.....	39
6.1 Introduktion	39
6.2 Regelverk och policys för tillgänglighet under byggnation.....	40
6.3 Göteborgs stads arbete med tillgänglighetsfrågor under byggtid.....	41
6.4 Upplevd tillgänglighet hos personer med nedsatt rörelseförmåga.....	42
6.5 Relationen mellan Göteborgs stads arbete med tillgänglighet och hur den upplevs	42
6.6 Avslutande reflektion och förslag på framtida forskning	44
6.6.1 Avslutande reflektion.....	44
6.6.2 Förslag på framtida forskning	46
8. Källförteckning	47
8.1 Bildkällor.....	53
9. Bilagor.....	54
9.1 Bilaga 1: Intervjuguide till informanter på Göteborgs stad.	54
9.2 Bilaga 2: Intervjuguide till respondenter för olika organisationer	55

1. Inledning

1.1 Problembeskrivning

Under senare år har tanken på att det ska vara lika rättigheter för alla att kunna delta i samhället ökat. Det har även uppmärksammats att människor med funktionsnedsättningar upplever att det i samhället finns hinder som påverkar deras möjlighet att röra sig i staden och fullt ut kunna delta i det dagliga livet. Många av hindren menar man uppstår genom dåligt genomtänkta fysiska miljöer som hindrar eller minskar tillgången för människor med funktionsnedsättningar (Gossett, Gossett, Mirza, Barnds & Feidt, 2009). Att göra staden tillgänglig är därför ett måste. Tillgänglighet och mobilitet kan ses som avgörande för livskvaliteten. Utifrån detta måste tillgänglighet och mobilitet tillhandahållas för att göra staden inkluderande för alla, även under byggskenen och nybyggnation (Evcil, 2010). En organisation i Göteborg, som riktar sig till personer med nedsatt rörelseförmåga, uttrycker sitt missnöje mot hur Göteborgs stad hanterar frågan med tillgänglighet och rörelsenedsättning. De menar att staden inte lyssnar på organisationers erfarenheter och att Göteborg ligger efter i arbetet med fysisk tillgänglighet (DHR Göteborgsavdelningen, u.å b)

I Sverige utgår funktionshinderspolicen sedan 2009 från Förenta Nationernas (FN) konvention som gäller personer med funktionsnedsättning. Målet är att uppfylla mänskliga rättigheter för alla personer, oavsett funktionsvariation. Grundpelare inom funktionshinderspolicen är full tillgänglighet, full delaktighet och full inkludering för alla i samhället. Tillgänglighet är avgörande för att uppfylla FN-konventionen och av största betydelse för att individer med funktionsnedsättning ska kunna ta del av alla funktioner och aktiviteter i samhället (Regeringen, u.å).

Göteborgs stad arbetar aktivt med tillgänglighetsfrågor utifrån Plan- och bygglagen och FN:s konvention. Staden har som mål att staden ska vara tillgänglig för alla. Vid nybyggnation av bostäder ska tillgängligheten prövas i ett tidigt skede för att det nybyggda området ska vara tillgängligt för alla. Detsamma gäller när nya allmänna platser anläggs. De ska vara användbara och tillgängliga för alla enligt Boverkets regler som Göteborgs stad följer (Göteborgs stad, u.å.). I många av dokumenten står det att nybyggnation av bostäder och allmänna platser ska tillgänglighetsanpassas genom ledstråk, mått som gör det framkomligt för rullstol och liknande. Dessutom måste ett arbete ske för att utveckla redan befintliga platser. Mellansteget, byggprocessen, verkar i många fall glömmas bort.

Mycket av den tidigare forskningen om tillgänglighet och nedsatt rörelseförmåga har handlat om den redan byggda miljön, även här finns det begränsad information att hämta om tillgänglighet under byggskede. Vid mätning av en plats tillgänglighet bedöms ofta tillgängligheten som absolut (Church & Marston, 2003). Forskningen behöver fokusera mer på att mäta tillgänglighet utifrån det subjektiva och upplevda. Vår uppsats kommer att belysa den upplevda tillgänglighetens roll, detta genom intervjuer med individer som på grund av en rörelsenedsättning besitter upplevelser om den fysiska tillgängligheten i staden.

1.2 Syfte

Syftet med den här studien är att undersöka hur Göteborgs stad arbetar med tillgänglighet, under byggnation, och hur detta samspelar med den upplevda tillgängligheten sett utifrån personer med nedsatt rörelse- och synförmåga

1.3 Frågeställningar

- Vad finns det för regelverk och policys för tillgänglighet under byggnation?
- Hur fungerar Göteborgs stad arbete med tillgänglighetsfrågor under byggtid?
- Hur upplever personer med nedsatt rörelseförmåga tillgängligheten i Göteborg under byggskede?
- Hur ser relationen ut mellan Göteborgs stads arbete och den upplevda tillgängligheten?

1.4 Avgränsningar

Vi har avgränsat oss till två fysiska rörelsenedsättningar, användare av rullstol och personer med nedsatt synförmåga. Vi väljer att enbart fokusera på fysiska rörelsenedsättningar då det upplevs som svårare att definiera vad som ingår i kategorin intellektuella funktionsnedsättningar. Vi anser dessutom att det skulle bli ett för stort arbete att ha med fler kategorier inom ramen för en kandidatuppsats. Vi har även valt att avgränsa oss till att använda begreppet nedsatt rörelse- och synförmåga, vilka definieras som funktionsnedsättningar. Viktigt är att belysa skillnaden mellan funktionsnedsättning och funktionshinder. Funktionshinder definieras som ett hinder i miljön och kan utgöra en begränsning eller hinder för funktionsnedsatta (Socialstyrelsen, 2019).

En teoretisk avgränsning vi har är att fokusera på tidigare forskning om fysisk tillgänglighet, och utgår därför från begrepp och modeller därifrån. Vi är medvetna om att det kan finnas flera aspekter som exempelvis känslan av inkludering, exkludering som kan avgöra hur en individ upplever tillgänglighet än bara den fysiska miljön. Studien har även avgränsats till att studera tillgängligheten i byggskede som en fysisk barriär och inte en mental barriär.

Dessutom har vi valt att avgränsa oss till Göteborgs stad, för att begränsa det geografiska området. Att vi inte har valt en specifik plats i Göteborg beror på att respondenterna kanske inte har en relation till den platsen, och därmed har svårt att uttala sig om den.

2. Kunskapsöversikt

2.1 Introduktion

I kunskapsöversikten kommer tidigare forskning inom tillgänglighetsfältet att redovisas. Det första stycket tar upp grundtankarna som påverkat tillgänglighetsdiskursen till hur begreppet ses idag. För att sedan redogöra för hur det arbetas med tillgänglighet inom samhällsplanering framförallt med ett fokus på den svenska kontexten.

2.2 Den tidiga tillgänglighetsdiskursen och dess utveckling

Gleeson (2001) förklarar att det var runt 1970-talet, när positivismen inte längre hade ett lika stort inflytande inom geografin som sociala teorier växte inom ämnet. De sociala teorierna handlade om att de sociala interaktionerna i rummet skapade en social evolution. Den sociala evolutionen medförde att diskursen om tillgänglighet breddades till att handla om fler perspektiv än tidigare, bland annat om tillgänglighet för personer med nedsatt rörelseförmåga. Den nya diskursen om tillgänglighet har sedan anammats av geografer och stadsplanerare. Innan millennieskiftet år 2000 hade flera grenar vuxit fram från den nya sociala diskursen av tillgänglighet och nedsatt rörelseförmåga inom geografin. Bland de olika grenarna finns perspektiv om hur vardagslivet ser ut för en person med nedsatt rörelseförmåga samt vilka möjligheter det finns för tillgänglighet och rörlighet i stadens offentliga miljöer (Gleeson, 2001). Begreppet tillgänglighet tillskrivs ofta betydelsen att designa stadsmiljö, bebyggd miljö, produkter och service på ett sådant sätt att alla grupper i samhället kan använda dem. Tanken med att designa för tillgänglighet är att det ska bidra till jämlik kapacitet att utnyttja funktioner. Även om det huvudsakliga syftet är att skapa goda förutsättningar för personer

som har en nedsatt kroppslig funktion, ger det också fördelar för individer utan nedsättningar. Det är detta som på engelska kallas för 'situational limitations'. Vilket innebär att även icke funktionshindrade kan dra fördel av en design som egentligen är specialanpassad (Lawton, Zhara & Brewer, 2014). Designen kan vara nedsänkta trottoarkanter som underlättar för cyklar och människor med barnvagn, eller att det finns en hiss vid sidan av trapporna som kan användas om man bär på tunga kassar eller last.

2.2 Tillgänglighet och nedsatt rörelseförmåga inom samhällsplanering

Begreppet tillgänglighet kan innebära olika saker inom samhällsplanering beroende på kontext. Geurs och van Wee (2004) tar upp fyra olika perspektiv. Infrastruktur, lokalisering, individ och nytta. Infrastruktur perspektivet kan till exempel innebära restid, resekostnader, regelbundenhet i turer. Lokaliseringsperspektivet tar även upp hur lätt det är för trafikanter att ta sig till service arbetsplatser, rekreation och aktiviteter (Vägverket, Boverket, Banverket & SKL, 2015). Det vill säga att de även tar in den rumsliga lokaliseringen. Detta benämns ofta som geografisk tillgänglighet (Larsson, Ellder, & Vilhelmsson, 2014). Ett klassiskt sätt att mäta tillgänglighet är det som Hägerstrand presenterade nämligen tidsgeografien. Som baseras på hur individer färdas i rummet och att hur de rör sig påverkas av vad som ska hinnas med i deras vardag (Curl, Nelson & Anabel, 2011). Det är detta som till stor del är grunden till individperspektivet. Nyttoperspektivet har koppling till ekonomisk teori och mer specifikt det som kallas för nyttoteori. Tanken är att människan på ett rationellt sätt bedömer och uppskattar nytta med olika destinationer och hur man bäst tar sig dit. Detta kan sedan användas som ett mått på hur god tillgängligheten är (Larsson, Ellder, & Vilhelmsson, 2014). Tillgänglighet ur ett funktionshinderperspektiv innebär istället hur lätt det är för människor med funktionsnedsättning att på egen hand ta sig fram i samhället (Boverket, 2020a). Fysisk tillgänglighet relaterar till hur enkelt det är att borda ett kollektivt färdmedel eller byggnad och kopplas ofta ihop med funktionsnedsättning. Metoder för att mäta tillgänglighet tar ofta avstamp i just tidsgeografi, restid och avstånd för människor till destinationer men fokuserar inte särskilt mycket på faktorer som säkerhet, kostnad och funktionsnedsättningar (Curl et al., 2011).

2.3 Urban tillgänglighet och nedsatt rörelseförmåga

Städer har byggts efter den funktionsnorm att alla har samma förmågor som till exempel att gå på två fötter och har full synförmåga, detta på grund av att individer med nedsatt

rörelseförmåga inte haft de rättigheter som de idag har. Förr var det vanligt förekommande att personer med nedsatt rörelseförmåga lades in på institutioner och därmed inte fick utrymme i stadsutvecklingen. Som nämnt var det inte förrän på 1970-talet som frågan om fysisk tillgänglighet i staden började diskuteras, och har därefter varit en aktiv diskurs.

Problematiken har legat i att försöka tillgänglighetsanpassa den befintliga miljön i städer stegvis och därmed dyker intressekonflikter upp mellan ekonomiska och sociala perspektiv (Gleeson, 2001). Att arbeta aktivt för att ta bort hindren skapar inkludering hos personerna som annars inte hade kunnat använda sig av den miljön. När hindren får vara kvar i stadsrummet ökar istället polariseringen mellan grupper med olika funktion, eftersom en grupp inte kan ta del av stadens aktiviteter. Detta kan bland annat spegla sig olika möjligheter till ekonomiskt och socialt kapital (Orellana et al., 2020).

Trots en förbättring av tillgängligheten i städer finns det fortfarande mycket att förbättra. Nivån av tillgänglighet i städer påverkar invånarnas levnadsstandard samt deras möjligheter till deltagande. Det är därför viktigt att inte enbart utvärdera tillgängligheten utan även bibehålla dess standard över tid, detta kräver ett mer kontinuerligt arbete där det är viktigt att ha korrekt och uppdaterad kunskap om stadens tillgänglighet. Här menar man att informations- och kommunikationsteknologi (IKT) kan underlätta. IKT kan bidra med ett stort underlag av data och information om städerna vi lever i. Historiskt har metoder för att mäta tillgänglighet gjorts genom undersökningar, intervjuer och direkta observationer som det sedan gjorts matematiska analyser av. Utvärderingar av god tillgänglighet i städer har vanligtvis byggts på hur många servicefunktioner som finns. Desto fler desto bättre tillgänglighet oavsett funktioner hos individen. Successivt har frågan om funktionsnedsättningar tagits upp (Delhoyo, Mora, Iglesias & Montoya, 2017). För att en gata ska anses vara tillgänglig för en person med nedsatt synförmåga förklarar Norgate (2012) vikten av att låta personer med nedsatt synförmåga delta i alla steg vid planeringen, detta för att inkludera relevanta perspektiv och åtgärder. Om planeringen utförs utan medverkan av person med nedsatt synförmåga finns det en stor risk att åtgärderna blir vaga och inte fyller de behov som finns. När åtgärder har utförts menar Norgate (2012) att det är att föredra att låta en person med nedsatt synförmåga testa gatan för att se om åtgärderna uppfyller funktionen innan gatan kan anses vara färdigställd.

Tillgänglighet måste få en plats även i framtidens allt smartare städer. Utmaningen ligger i, som tidigare nämnts, att hela tiden vara uppdaterad på hur tillgängligheten i staden ser ut och

utvecklas. Utmaningen med dagens system är att information som samlas in ska bearbetas till data, sammanställas och analyseras. Detta tar lång tid och situationen kan ändras innan det är klart. Det behöver därför utvecklas fler metoder som använder IKT för att på ett trovärdigt sätt mäta tillgänglighet för människor med funktionsnedsättningar (Delhoyo et al., 2017).

2.4 Tillgänglighet och nedsatt rörelseförmåga i en svensk kontext

Sedan mitten av 1900-talet har det i Sverige forskats om tillgänglighet. Forskning om tillgänglighet handlade länge om bostaden, hur bostadens utformning och rum skulle vara tillgängliga. Svensk forskning om utemiljö och fysiska hinder för personer med nedsatt rörelse- eller synförmåga har också förekommit under den senare halvan av 1900-talet (Boverket, 2018).

Sverige arbetar efter de Globala målen som antogs hösten 2015 i FN. Ansvar för att uppnå målen vilar på varje FN lands regering, agenda 2030 är en deklaration och således inte juridiskt bindande utan något som länder frivilligt arbetar med. Det krävs samarbete inom länder för att nå målen, i Sverige arbetar ett antal aktörer med detta så som näringsliv, kommuner och landsting. Främst är det dock Sveriges civilminister som har ansvaret för ett nationellt genomförande av målen (FN, u.å). Sverige har även ett ambitiöst regelverk som reglerar samhällsbyggandet detta regleras framförallt i Plan- och bygglagen. Där lagar för hur man ska bygga tillgängligt, hållbart och inkluderande tas upp (Boverket 2014). Att arbeta med mål och riktlinjer är av stor vikt för att tillgänglighetsanpassningar ska genomföras i praktiken och inte endast nämnas i olika planer för stadsutvecklingen (Rachele et al, 2020).

Även om Sverige har ett flertal mål och riktlinjer när det kommer till tillgänglighet menar Tøssebro (2016) att det i Sverige finns steg kvar för att samhället ska bli jämlikt ur en tillgänglighetsaspekt. Det behövs bättre strategier för att genomföra planer och mål, samt att tillgänglighet för individer med en funktionsvariation behöver utvecklas ytterligare på de platser där det idag är undermåligt. Under de senaste årtionden har flera policys kommit angående funktionsvariation. Sverige har under de senaste årtiondena förändrats från att individer med funktionsvariation har lagts in på hem till olika diskrimineringslagar och policys. Det har bland annat gjorts så att planer och andra styrdokument har fått i uppgift att ta till vara och ha detta perspektiv i beaktning (Tøssebro, 2016).

Kommuner bör följa de föreskrifter om tillgänglighet som tas upp i plan och bygglagen, bland annat enkelt avhjälpna hinder (HIN) och tillgänglighet på allmänna platser (ALM) som innebär att hinder ska elimineras samt att allmänna platser ska vara tillgängliga. Många kommunala planerare brottas med utmaningar relaterade till dessa krav. Trots kraven så är det inte alltid som tillgänglighet beaktas i de kommunala planeringsprocesserna på grund av att det finns motstående intressen hos inblandade aktörer. Ofta beror de motstående intressena på friktioner i värderingar, handlingar och inriktningar. Motstående intressen kan delas upp i åtta konfliktområden, lobbying, kunskap, ekonomi, struktur, engagemang, teknik, tid, och lagstiftning. De konflikterande intressena kan ske på tre nivåer, inom grupper, mellan personer eller grupper samt mellan personer/grupper och samhället. På individnivå kan det handla om friktion mellan planerare och arkitekter. Där planerarens tillgänglighetsanpassning inte överensstämmer med arkitektens konstnärliga utgångspunkt. På samhällsnivå kan det handla om intressen som säkerhet, brandsäkerhet byggnadsvård eller kulturminne som konflikterar med tillgänglighet (Wennberg et al., 2009).

Tillgänglighetskraven som finns i plan och bygglagen är minimikravet som krävs för funktionshinderanpassning när man bygger nytt (Boverket, 2019). Vinnova (2019), Sveriges innovationsmyndighet, genomförde en studie intervjuer med samhällsbyggnadsaktörer i Sverige. Frågorna berörde hur mycket det pratas om och funderas över tillgänglighetsanpassning för funktionsnedsatta. Svaren blev att det inte reflekteras särskilt mycket över detta. Att följa de lagar och regler som finns kring tillgänglighetsanpassning ses som en självklarhet men det görs sällan något utöver detta. En anledning till detta, som framkom, är att kommunens kontrollanter som ska titta efter om alla krav uppfyllts ofta har en sträng syn på hur reglerna kring tillgänglighetsanpassning ska tolkas. Därför finns det en rädsla att testa nya lösningar och innovationer då det blir kostsamt om dessa inte anses uppfylla kraven.

3. Teori

3.1 Introduktion

Mycket av den tillgänglighetsforskning som tas upp i ovanstående avsnitt mynnade ut i ett antal modeller. Dessa modeller hämtades inte bara från forskningsfältet tillgänglighet utan även från andra discipliner som medicin, vård och sociologi, som sedan appliceras i en

rumslig kontext. I följande stycke kommer några modeller som används inom funktionshinder- och tillgänglighetsforskning att redovisas. Modellerna ligger till grund för utvecklandet av begreppen funktionshinder och funktionsnedsättning samt synen på dessa begrepp. Även nyckeltermerna som anses viktiga för den här studien kommer att tas upp och definieras.

3.2 Den sociala modellen

Den sociala modellen utvecklades i Storbritannien på 1970-talet. Man försökte då ändra på innebörden av funktionsnedsättning och uppmärksammade att funktionsnedsättning skulle definieras som relationen mellan funktionsnedsatta och samhället. Det betydde att funktionsnedsättning inte skulle ses som ett problem, utan det är samhällets barriärer och hinder som utgör problemet och bidrar till ett funktionshinder (Shakespeare, Bickenbach, Pfeiffer, D & Watson, u.å). En funktionsnedsättning beskrivs som någon form av nedsatt förmåga och funktionshinder något som uppstår i mötet med en otillgänglig miljö. (Diskrimineringsombudsmannen & Myndigheten för delaktighet, 2014). Urbana miljöer designas oftast för och med människor som besitter alla funktioner i åtanke. Detta fokus har lett till att funktionsnedsatta ses som avvikande, några som inte passar in i den utformade miljön. Att stadsmiljö exkluderar genom sin utformning och design samt att det är dessa två aspekter som är grunden till funktionshinder är något som den sociala modellen vill uppmärksamma (Bromley, Matthew & Thomas, 2007).

Många upplevelser av diskriminering rör frågor om bristande tillgänglighet i samhället. I många fall kan det handla om att individer på grund av sina hjälpmedel som rullstol eller liknande har svårt att ta sig fram i offentliga miljöer eller att individens ledarhund nekas inträde till olika lokaler. Bristande tillgänglighet kan handla om att det finns en okunskap i samhället kring funktionsnedsättningar och vilka hinder som kan uppstå på grund av undermålig tillgänglighet (Diskrimineringsombudsmannen & Myndigheten för delaktighet, 2014). En gemensam nämnare som finns i anmälda diskrimineringar är att de kretsar kring upplevda hinder, något som kan förklaras med att samhället idag till stor del är uppbyggt kring en bild av individer som funktionsfullkomliga. Vilket kan innebära att det lätt uppstår brister i bedömningen av individuella behov och förmågor. Dessa svårigheter gör det extra viktigt att vara medveten om de barriärer och hinder som kan uppstå i samspelet mellan

individer och samhället (Diskrimineringsombudsmannen & Myndigheten för delaktighet, 2014).

3.2.1 Den sociala modellen i Sverige

Sverige utvecklade under 1960-talet en modell som liknar den sociala modellen. Under denna period inleddes en utredning för att öka funktionsnedsattas livskvalitet. De grupper som ingick i utredningen fick den kollektiva benämningen handikappade. Tidigare hade dessa grupper setts som separata. En grupp för intellektuella funktionsnedsättningar och en för fysiska funktionsnedsättningar. Genom att införa den generella termen handikapp skapades ett behov av att veta vad grupper med olika funktionsnedsättningar hade gemensamt. I dokument från den här tiden beskrivs det gemensamma som de stora svårigheter som upplevs i det vardagliga livet. Genom att definiera det på detta sätt fick man förståelse för att svårigheterna i sig inte var ett nödvändigt resultat av att ha en funktionsnedsättning. Utan de var även resultatet av den miljö i vilken individer levde sitt vardagsliv. Utifrån detta växte det som kallas för den miljörelativa modellen fram (Söder, u.å). Vilket innebär att ett funktionshinder är något som uppstår i mötet mellan människa och miljö. Om miljön är anpassad utifrån funktionsnedsattas förutsättningar kommer det inte att finnas några funktionshinder. Olika organisationer menade att genom att förändra miljön kan problemen för funktionsnedsatta minskas, samt att annan utformning av miljöer är det effektivaste sättet. Ambitionen var att skapa ett samhälle för alla (Söder, u.å). Bengt Nirje är en som har denna ambition och ger uttryck för den i boken "The principle of normalization" (2003). Där han argumenterar för att funktionsnedsatta individers rättigheter till ett vardagsliv och levnadsvillkor ska vara så nära den normala vardagen som möjligt (Nirje, 2003).

3.3 Tillgänglighetsbegreppet

3.3.1 Geografisk och upplevd tillgänglighet

Med tillgänglighet menas, inom kulturgeografien, hur framkomligt det är att ta sig till olika platser eller verksamheter som exempelvis service eller handel. För att det ska finnas en god tillgänglighet behöver infrastrukturen vara byggd så att det enkelt går att ta sig till de olika verksamheterna. Hur tillgänglig en plats eller en väg är beror på personliga egenskaper hos individen, som exempelvis kön, ålder eller funktionsvariation (Castree et al., 2013). Den här definitionen av tillgänglighet innehåller två perspektiv inom vilka man kan dela in tillgänglighet, geografisk och upplevd tillgänglighet.

Geografisk tillgänglighet definieras ofta som hur lätt individer har för att nå ett visst mål. Här räknas in hur service, handel och andra målpunkter är rumsligt utbredd, var det är lokaliserat samt hur lätt det är att med olika färdmedel nå de (Makri & Folkesson, 1999; Larsson, Ellder & Vilhelmsson, 2014). Tillgänglighetsplanering som specifikt berör resande för rörelsehindrade samt hur lätt det är att nå en viss målpunkt, kan vara integrerad i geografisk tillgänglighet. Detta då geografisk tillgänglighet innebär förflyttningar från hemmet till en ett visst mål. En viktig del är att hela resan ska vara tillgänglig. Resan till en aktivitet kan ha god tillgänglighet men på den sista delen av resan kan det uppstå hinder gällande entréer till lokaler och lokalers utformning (Larsson, Ellder & Vilhelmsson, 2014). Den upplevda tillgängligheten utgår från individers perspektiv och deras unika förutsättningar för att röra sig i den fysiska miljön. Kan de röra sig som de vill och leva sina liv på det sätt de vill. Här kan flera faktorer spela in såsom ålder, ekonomi, bostadsort, tidstillgång och funktionsnedsättning (Lättman, Olsson & Friman, 2016).

3.3.2 Att mäta tillgänglighet

Vid mätning av tillgänglighet utgår man från en startpunkt för att se hur mycket aktiviteter det finns inom en radie från startpunkten. Startpunkten kan exempelvis vara "hemmet" medan aktiviteter inom den bestämda radien är arbetsmöjligheter, infrastruktur, service och handel. Ju mer aktiviteter det finns inom radien från startpunkten, desto högre tillgänglighet har den. Den angivna radien brukar ofta utgå från kostnad, tid, avstånd eller transportmedel, antingen var för sig eller tillsammans. Detta läggs sedan in i olika matematiska modeller för att räkna fram tillgängligheten. Tillgänglighet mäts som absolut tillgänglighet, antingen är en plats tillgänglig eller så är den inte det. Ett exempel är att om det finns en ramp för rullstolsanvändare är det tillgängligt, finns det ingen ramp är det inte tillgängligt (Church & Marston, 2003).

Att hitta ett teoretiskt begrepp för tillgänglighet kan vara svårt. Därför utvärderas ofta markanvändnings och infrastrukturs planer utifrån begrepp som är enkla för beslutsfattare att ta till sig, till exempel trängsel och restid. Genom denna typ av begrepp utvärderas, exempelvis, hur god tillgängligheten är i en ny markanvändningsplan. Dessa begrepp kan dock vara till nackdel för det metodologiska fältet i detta fall tillgänglighetsforskning. Detta eftersom den påverkan som infrastruktur och markanvändningsförändringar har på tillgängligheten ofta utvärderas med just aspekter som trängsel och restid för att det är lätt att

tolka och definiera. Att fokusera på att mäta tillgänglighet i dessa termer kan dock leda till att andra aspekter som påverkar hur tillgängligt något är förbises (Geurs & Van Wee, 2004).

3.3.3 Relativ tillgänglighet

Church och Marston (2003) presenterar begreppet ”relativ tillgänglighet” och förklarar att det är viktigt att förstå relativ tillgänglighet när det kommer till samhällsplanering. Som nämnt handlar tillgänglighet ofta om absolut tillgänglighet, något som antingen är eller inte är. Vad som menas med ”relativ tillgänglighet” är att en yta kan vara tillgänglig beroende på vem det är som betraktar tillgängligheten. För att förklara det kan det exemplifieras med hjälp av en busshållplats och ett övergångsställe. Om det finns en trafikerad väg med ett övergångsställe en bit bort från busshållplatsen som är bevakat med både ljus och ljudsignal samt har nedsänkta trottoarkanter, gör det vägen tillgänglig att ta sig över för individer med olika rörelseförmåga. Om det däremot finns ett till övergångsställe som är obevakat samt inte har nedsänkta trottoarkanter som ligger precis intill busshållplatsen skapar det en större tillgänglighet för individer som inte har nedsatt rörelseförmåga. En plats kan vara tillgänglig men inte användarvänlig, på så sätt skapas relativ tillgänglighet. Relativ tillgänglighet kan skapa en polarisering mellan individer beroende på vad de har för rörelseförmåga. Det är därför viktigt att ta begreppet relativ tillgänglighet i beaktning inom samhällsplaneringen (Church & Marston, 2003).

3.4 Universell design

Universell design är en term som bland annat används i FN:s deklaration om rättigheter för personer med funktionsnedsättningar och är något som man rättar sig efter när offentliga miljöer planeras i de flesta länder. Universell design spänner över flera olika discipliner som rehabilitering, hälsa, juridik och samhällsplanering. Universell design innebär att designen av tjänster, varor och miljöer i samhället ska vara designade på ett sätt som ska passa alla och kunna användas av alla i samhället, utan att vara speciellt anpassade. Universell design riktar sig inte till funktionsnedsatta utan till alla, oavsett funktion som till exempel barn, gamla, nedsatt synförmåga, gravida et cetera (Iwarsson & Ståhl, 2003; Bickenbach, 2014).

En svårighet med att planera utifrån principen om universell design är att fokus ligger på att alla lösningar i största möjliga mån ska passa alla, men i de fall som det inte gör det uppmärksammas inte marginaliserade grupper, som till exempel personer med nedsatt

rörelseförmåga, som designen inte passar för. Universellt beskrivs som något som ska passa alla, det kan alltså uppfattas som en norm och om en viss design inte passar en viss grupp kan detta ses som avvikande från normen och ställa till problem. Det finns en konflikt mellan om funktionsnedsatta ska trycka på att de är som alla andra, för att säkra jämlikhet. Eller om de ska trycka på skillnaden mellan olika grupper och då öka förståelsen för olikheter och på det sättet exempelvis få myndigheter att agera utifrån deras specifika behov. Behov som om de ignoreras hindrar dessa grupper från att fullt ut delta i samhället och aktiviteter. För funktionsnedsatta skulle universell design kunna utmana de värderingar och attityder som samhället har gentemot funktionsnedsättningar. Detta genom att designa platser så att de är tillgängliga för alla utan att det behövs speciella hjälpmedel. Det bygger på att funktionsnedsattas deltagande i samhället försäkras, genom att ta bort diskriminerande design samt att detta genomförs på ett sådant sätt att en persons nedsättning inte uppmärksammas, som annars kan bli mål för nedsättande synsätt (Bickenbach, 2014).

4. Metod

4.1 Introduktion

I kapitlet kommer vi redogöra och diskutera studiens metod. Vi har använt oss av en kvalitativ metod i form av samtalsintervjuer och kvalitativ textanalys. Samtalsintervjuerna har varit semistrukturerade och utförts över Skype med initierade personer på Göteborgs stad samt representanter från organisationer och riksförbund som arbetar för fysisk tillgänglighet och för personer med nedsatt rörelse- och synförmåga. Den kvalitativa textanalysen har vi utfört främst som ett komplement till informanter från Göteborgs stad, där vi genomarbetat styrdokument och lagtexter. De båda metoderna är effektiva vid studier där forskaren vill förstå och hitta en bakomliggande mening i problemet (Esaiasson et al., 2017). I början av kapitlet kommer vi redogöra innebörden av metodvalet samt tillvägagångssätt, analys av insamlat material och diskussion kommer i slutet av kapitlet.

4.2 Kvalitativ metod

En kvalitativ metod används när forskaren vill komma djupare in på studieobjektet, detta till skillnad från en kvantitativ metod som ofta går ut på att kunna generalisera. En kvalitativ metod är induktiv och hermeneutisk. Induktiv betyder att teorin utgår från empirin. Med hermeneutisk menas att den är tolkande, vilket gör att den skiljer sig från en kvantitativ studie

som är positivistisk, den utförs genom en naturvetenskaplig modell (Bryman, 2018). Den kvalitativa metoden används för att kunna beskriva ett forskningsproblem utifrån hur människor upplever och tolkar det (Esaiasson et al., 2017). En kvalitativ metod är därför relevant för studiens syfte då det handlar om att ingående beskriva problematiken kring den upplevda tillgängligheten under ett byggske. En kvantitativ metod hade varit passande för studien om syftet hade varit att generalisera den upplevda tillgängligheten under ett byggske hos personer med nedsatt rörelseförmåga. Vid ett sådant syfte hade en enkätundersökning varit användbar, då det är en passande metod för att samla in många svar som sedan kan jämföras för att tyda förekomsten av problemet (Esaiasson et al., 2017). Studien eftersträvar att nå en fördjupad förståelse för respondenternas upplevelser och erfarenheter vad gäller upplevd tillgänglighet. Upplevd tillgänglighet är individuellt och kan skilja stort mellan person till person (Lättman, Olsson & Friman, 2016). En kvantitativmetod i form av enkätstudie skulle kunna svara ytligt på hur tillgängligheten påverkas, samt att svaren hade varit mer styrda av frågorna och ett mindre utrymme för vidare reflektion hos respondenten (Bryman, 2018). Därför har en kvalitativ metod varit mest fördelaktig för studiens syfte.

4.3 Samtalsintervjuer

Samtalsintervjuer ger oss en möjlighet att få en större inblick i ämnet då metoden ger möjlighet till djupgående och engagerade svar, samt möjlighet till följdfrågor. Respondenten och informanten ges också ett stort utrymme för egen reflektion. Nämnade egenskaper som samtalsintervjuer besitter går exempelvis inte att erhålla vid en kvantitativ metod som en enkätundersökning (Esaiasson et al., 2017). Egenskaperna skapar möjlighet för förståelse för hur intervjupersonen upplever och tolkar temat som intervjun följer.

4.3.1 Urval

I studien används både respondenter och informanter. Respondenter i studien är representanter för olika organisationer för nedsatt rörelse- och synförmåga, informanter i studien är tjänstemän inom Göteborg stads förvaltningar Trafikkontoret och Stadsbyggnadskontoret. Skillnaden mellan respondent och informant är att respondenter är en del av det fenomen som studeras, det vill säga att de kan berätta om sina upplevelser i det pågående fenomenet. Informanter kan i stället beskriva och förklara vårt problemområde utifrån sin expertis. Att ha centrala källor vid utförandet av samtalsintervjuer är av stor vikt,

då centrala informanter kan ge god inblick i fenomenet och respondenter kan ge djupgående upplevelser av det (Esaiasson et al., 2017).

Vid urvalet av informanter utgick vi från den tidigare kontakt vi haft med tjänstemän på Trafikkontoret i Göteborgs stad. Utifrån kontakterna på Trafikkontoret använde vi oss sedan av ett snöbollsurval, detta för att få så centrala källor som möjligt för vårt studieområde. Med "snöbollsurval" menas att en informant har hänvisat oss vidare till en annan möjlig informant som arbetar och har en god kunskap om fysisk tillgänglighet i byggskede (Esaiasson et al., 2017). När vi sökte efter respondenter läste vi på om olika riksförbund och organisationer som riktar sig till personer med nedsatt rörelseförmåga samt visar ett tydligt engagemang för fysisk tillgänglighet och är lokaliserade i Göteborg. Vi kontaktade representanter för de olika riksförbunden och organisationerna, totalt kontaktade vi tre och fick respons av samtliga. Vi ansåg att representanter för en organisation eller riksförbund har någon form av relation till studiens problemområde, och kan därmed förklara det utifrån sina erfarenheter och perspektiv.

Informanter från Göteborgs stad:

- Karin Sandstedt är Mobility Management-specialist i byggskedet på Trafikkontoret. Intervjun utfördes den 3 april 2020.
- Pia Hermansson är enhetschef på avledning bygg på Stadsbyggnadskontoret. Intervjun utfördes den 17 april 2020.
- Emelie Setterberg är trafikingenjör och projektledare för projekt som rör allmän plats samt är tillgänglighetsspecialist, på Trafikkontoret. Intervjun utfördes den 22 april 2020.

Respondenter från olika organisationer/föreningar:

- Astrid Steen och Kristina Kindberg är ordförande respektive kanslist i Unga rörelsehindrade. Unga rörelsehindrade är en organisation som arbetar för att öka tillgängligheten i samhället och därmed öka möjligheterna till delaktighet för unga personer med nedsatt rörelseförmåga (Unga Rörelsehindrade Göteborgsklubben, u.å). Astrid Steen och Kristina Kindberg representerar Göteborg. Datum för intervjun var den 6 april 2020.

- Robert Kindberg är ordförande i DHR (Delaktighet Handlingskraft Rörelsefrihet) Göteborgsavdelningen. DHR är en rikstäckande organisation som är uppdelat i flera distrikt och avdelningar. Organisationen arbetar för ett jämlikt samhälle där alla människor inkluderas (DHR, u.å). I Göteborgsavdelningen särskilt riktat mot att alla människor, oavsett funktion och hjälpmedel, ska kunna ta sig fram (DHR Göteborgsavdelningen, u.å a). Intervjutillfället var den 16 april 2020.
- Erik Lönnroth är ombudsman för tillgänglighet Synskadades riksförbund (SRF) i Göteborg. SRF är ett riksförbund som är uppdelat i flera distrikt över hela Sverige (SRF, u.å). Distriktet i Göteborg verkar för att personer med nedsatt synförmåga självständigt ska kunna ett liv utan begränsningar (SRF Göteborg, 2019). Vi utförde intervjun den 23 april 2020.

4.3.2 Genomförande

Vi har använt oss av semistrukturerade intervjuer, vilket är ett lämpligt format för uppsatsen. Vad som skiljer semistrukturerade intervjuer från strukturerade är att respondenten eller informanten har möjlighet att forma sina egna svar utifrån vad hen anser vara lämpligt. Vid semistrukturerade intervjuer används intervjuguiden, men svaren behöver inte nödvändigtvis komma i den följd som står i intervjuguiden. Intervjuguiden används vid denna metod som ett stödverktyg för att säkerställa att samtliga teman som forskaren vill omfamna kommer att behandlas i intervjun. Det finns en större flexibilitet i semistrukturerade intervjuer än i strukturerade, samtidigt som det finns en större ordning i metoden än i ostrukturerade intervjuer (Bryman, 2018). Vi har använt oss av två intervjuguiden, då ena riktade sig till tjänstemän i Göteborgs stad och den andra till representanter för olika organisationer för nedsatt rörelseförmåga (Bilaga 1; Bilaga 2).

Studien pågick parallellt med pandemin Covid-19, vilket medförde att vi fick använda videokommunikation för att kunna genomföra intervjuer i stället för ett fysiskt möte som först var tänkt. Enligt Bryman (2018) kan intervjuer över Skype, Zoom eller annat program liknas med telefonintervjuer, men med fördelen av att forskaren och intervjupersonen har möjlighet att se varandra via webbkamera. Osäkerhet kring exempelvis Skype-intervjuer är att det kan avbrytas eller finnas andra tekniska störningar, samt att det finns en större risk att

mötesdeltagare inte dyker upp på Skype-möten än fysiska möten (Bryman, 2018). Med tanke på smittorisen som funnits vid fysiska möten, orsakat av Covid-19, har det funnits en stor vilja hos respondenter och informanter att ta mötena över Skype. Vi ett tillfälle fungerade inte Skype och intervjun fick ske över telefon i stället. Skillnaden blev att vi vid det intervjutillfället kan ha gått miste om respondenten hade visat något tydligt kroppsspråk (Bryman, 2018).

Under intervjutillfället delade vi upp oss så att den ena ställde frågor, medan den andra antecknade. Den av oss som antecknade hade sedan möjlighet att ställa följdfrågor i slutet av intervjun. I början av varje intervju meddelades intervjudpersonen om vilka möjligheter det finns att vara anonym, att intervjudpersonen kommer få ta del av det som tas med från intervjun samt samtycke att intervjun spelades in. Anonymitet kan vara problematiskt att utlova, då det är svårt att garantera att materialet som samlas från intervjun inte får att koppla till personen (Esaiasson et al., 2017). Då samtliga deltagare godkänner att nämnas vid namn och organisation blev anonymitet inte ett problem för studien.

4.4 Kvalitativ textanalys

För att komplettera informantintervjuerna med Göteborgs stad har vi gjort en kvalitativ textanalys. En kvalitativ textanalys betyder att forskaren noggrant arbetar igenom en eller flera texter för att finna en mening som kan besvara forskningsproblemet. Vi har genomarbetat styrdokument från Göteborgs stad samt lagar och riktlinjer som Plan- och bygglagen (PBL), Plan - och byggförordningen (PBF), Boverkets byggregler (BBR) och Göteborgs stads Teknisk handbok. Vår kvalitativa textanalys en systematiserande undersökning, detta går ut på att skapa mening genom att redogöra och lyfta fram de delar som är viktiga för vår studie (Esaiasson et al., 2017).

4.5 Analys av materialet

För att analysera samtalsintervjuer har vi först transkriberat dem till text, därefter har vi genomarbetat texten för att skapa en förståelse för den. Vi genomförde sex stycken intervjuer som tog mellan 25–60 minuter, vilket resulterade i ett insamlat material om 215 minuter. Efter transkribering av intervjuerna övergick materialet till texter på cirka 10 000 ord sammanlagt. Vid informantintervjuerna har vi, precis som Esaiasson et al. (2017) nämner försökt kartlägga vad informanten säger och värderat det mot de källor som vi tagit till oss vid

problembeskrivning, bakgrund och insamlingen vid den kvalitativa textanalysen. Vi har plockat ut de meningar som stämmer överens samt skiljer informantintervjuerna och de texter vi läst, för att kunna använda oss av detta som ram vid vidare analys och värdering av materialet. Analysen av den kvalitativa textanalysen har delvis gått hand i hand med analysen av informantintervjuerna. Bortsett från att det har använts som komplettering och för att styrka informanternas uppgifter, har informanternas uppgifter använts som frågor och teman vid den kvalitativa textanalysen. Ett exempel på detta är Teknisk handbok, materialet om Teknisk handbok har uppkommit både under informantintervju och kvalitativ textanalys.

Vid analys av respondenterna i våra samtalsintervjuer har vi fått utgå från varje intervju för sig, då det mycket handlar om personliga upplevelser av tillgänglighet. Vi har under analyseringen av respondentintervjuer försökt lyfta utvalda delar och frågor där respondenten exempelvis visar på självupplevda erfarenheter, vilket Esaiasson et al. (2017) menar kan vara en del i att analysera respondentintervjuer. Vi har använt oss av kartläggningsmetoden, som går ut på att kategorisera respondenterna svar utifrån vad som är relevant för studiens syfte (Esaiasson et al., 2017). Exempel på detta är att vi har utgått från respondenternas svar om hur tillgängligheten upplevs i form av de självupplevda erfarenheterna samt vad respondenterna själva anser förbättras under ett byggskede.

4.6 Metoddiskussion och etiska överväganden

4.6.1 Förståelse och avgränsningar

Genom våra frågeställningar har vi formulerat frågor som riktar in sig på ett specifikt område nämligen byggprocessen. Här styr vi som intervjuare vad intervjun ska handla om och vilket ämnesområde inom tillgänglighet som respondent respektive informant ska berätta om. Då vår metod var semistrukturerade intervjuer fanns det ändå utrymme för de svarande att formulera sina egna svar och nämna sådant som de ansåg hängde ihop med tillgänglighet under byggprocess. Detta kanske inte alltid i efterhand ansågs som relevant för vår studie varpå vi utslöt det ur uppsatsen. Det är vårt syfte med uppsatsen som styr vad vi valt att ha med i texten. Detta är en subjektiv tolkning av vad som anses viktigast av det som nämnts i intervjun och till viss del kan detta, undermedvetet även ha påverkats av vilket resultat som vi tror och hoppas få fram. Saker som respondenterna och informanterna ansåg vara viktig information för att förstå helhetsbilden av tillgänglighets problematiken kan ha försvunnit i

vår strävan efter att, på ett så tydligt och effektivt sätt som möjligt, lyfta fram svaren på våra specifika frågeställningar och uppvisa ett tydligt och förståeligt resultat.

4.6.2. Materialets giltighet och tillförlitlighet

Vi anser att det material vi har fått genom de semistrukturerade intervjuerna samt dokumenten vi tagit del av är tillförlitliga och giltiga. Intervjuerna genomfördes med personer som ansågs ha en roll, antingen inom kommunen eller organisationerna, med mycket kunskap och information om vårt valda ämne. Deras roller var även sådana att de arbetar nära denna typ av frågor och deras svar bör därför "ligga tiden" dvs vara uppdaterade för att stämma överens med dagens situation. Det är vi själva som tagit kontakt med ett antal av dessa personer varpå vilka som anses tillförlitliga samt sitta på bra kunskap är utvalda av oss. Detta skulle kunna påverka, om vi valt andra personer eller valt ett annat sätt att välja ut intervjupersoner på skulle svaren kunnat bli annorlunda. Efter de första intervjuerna fick vi nya namn från intervjupersoner som de ansåg skulle vara intressanta för oss att prata med. Här fick vi använda vårt omdöme av att lita på att informanterna och respondenterna hade god kännedom om vilka som skulle kunna bidra med relevant kunskap. Vår bedömning är att alla som intervjuades besatt god kunskap och insikt i ämnesområdet och att deras kunskap var sådan som kom från nutida situationer och arbeten. Ett annat urval av respondenter skulle med största sannolikhet ge en annan bild av den upplevda tillgängligheten under en byggnation, eftersom upplevelser och erfarenheter är individuella. Gemensamt för respondenterna är att erfarenheterna grundar sig i den kroppsliga funktionen och hur den påverkar vardagen, vilket gör att upplevelsen av tillgänglighet kan vara kollektiv men till olika grad. Syftet är studien är inte att generalisera den allmänna uppfattningen, utan att komma in på djupet vad det är som påverkar den upplevda tillgängligheten.

De dokument som används i uppsatsen är till stor del lagar, förordningar och riktlinjer. Dessa är framtagna av riksdagen och Göteborgs stad aktörer som vi anser går att lita på. Då åtminstone lagar och förordningar är sådant som är tvingande att följa anses deras tillförlitlighet och giltighet vara god. Vad gäller riktlinjer och dokument från Göteborgs stad är det också sådant som måste följas med vissa undantag och bör därför också vara av god tillförlitlighet. En risk som finns är materialet som man hämtar information ifrån är äldre material som inte är aktuellt idag. Men de lagar och riktlinjer som vi använt oss av, vilket i huvudsak är PBL, PBF och BBR är de gällande lagarna och inga nya versioner finns att tillgå. Vad gäller Göteborgs stads dokument som teknisk handbok är det riktlinjer som tagits fram

för några år sedan men som fortfarande är aktuella, dessutom uppdateras den två gånger per år (Göteborgs stad, 2020).

5. Resultat och analys

5.1 Introduktion

I detta kapitlet presenteras resultatet från intervju- och textinsamling, samt analyser mot teorikapitlet. Kapitlet börjar med att redogöra för nationella lagar och regler för tillgänglighet. Här tas Plan- och bygglagen (PBL) upp och även Boverkets olika föreskrifter. Efterföljande stycke redovisar hur Göteborgs stad implementerar nämnda lagar och regler och hur de arbetar med tillgänglighet under byggskedet. I denna del kommer en analysmodell, framtagen av Göteborgs stad och skickad till oss under intervjutillfället med Karin Sandstedt på Trafikkontoret, förtydliga hur det arbetas för att säkerställa tillgänglighet under byggskedet. Sista delen kommer att beskriva vad våra respondenter i studien har för synpunkter och erfarenheter kring den upplevda tillgängligheten i staden när det pågår en byggnation.

5.2 Nationella lagar och regler

De lagtexter, policydokument, förordningar och liknande som reglerar samhällsplaneringen och samhällsbyggandet i Sverige står i en hierarki till varandra. Plan- och bygglagen (PBL) är, som det hörs på namnet, en lag som är beslutad av riksdagen. Under lagar finns förordningar som är regler som även de är bestämda av riksdagen. Dessa förordningar får inte bryta mot någon lag. Exempel på förordning är Plan och byggförordningen som är bestämmelser för utförandet av PBL. Sedan finns även föreskrifter och allmänna råd. Föreskrifter är mer specifika regler som behandlar en viss typ av sakområde och beslutas av myndigheter som Boverket. Allmänna råd är inte, till skillnad från de övriga bestämmelserna, bindande lagar. Utan beskriver hur lagar och förordningar kan appliceras dvs den beskriver hur man kan eller bör gå tillväga för att uppfylla de lagstadgade regler som finns. Boverkets allmänna råd är ett exempel på allmänt råd, där det då bland annat står råd för hur man kan se till att de lagar som rör tillgänglighet uppfylls (Boverket, 2020b).

De för oss relevanta lagarna gällande tillgänglighet för funktionsnedsatta återfinns framförallt i PBL kapitel 8, krav på byggnadsverk, byggprodukter, tomter och allmänna platser och i PBF, 3 kapitlet, krav på byggnadsverk.

5.2.1 Plan och bygglagen - Byggnadsverks utformning

Kapitel 8 § 1 i plan och bygglagen redogör för byggnadsverks utformning. Det står bland annat att byggnader ska vara utformade på ett sådant sätt att de är tillgängliga och användbara för personer med funktionsnedsättningar. Formuleringen tillgängliga och användbara innebär att tomter och byggnader ska ha utrymme för att kunna framföra och styra en eldriven rullstol. Enligt boverkets byggregler (BBR) innebär tillgänglighet på tomter bland annat att det ska finnas minst en tillgänglig gångväg, att beläggningen på dessa ska vara fast, jämn och halkfri samt att belysning ska finnas och vara konstruerad för att individer med nedsatt rörelse och orienteringsförmåga ska kunna lokalisera sig (Boverket, 2011a).

Att byggnader och tomter ska vara tillgängliga och användbara för människor med funktionsnedsättningar menar Robert Kindberg (personlig kommunikation, 16 april 2020) även inbegriper byggarbetsplatser:

“Det ligger ju i begreppet tillgängligt vid byggarbetsplats, det ska ju vara tillgängligt och användbart står det i lagen. Det är de två formuleringarna som finns i PBL. Det innebär ju att jag ska kunna använda den, jag ska kunna ta mig fram. Sen är det upp till kommunen att visa hur” (Robert Kindberg, personlig kommunikation 16 april 2020).

Även om det inte uttryckligen står i någon paragraf att en byggarbetsplats ska vara tillgänglig anses det att formuleringen tillgängligt och användbart även ska appliceras på byggarbetsplatser och under byggnation.

5.2.2 Informations- och orienteringsskyltar

I den tredje paragrafen, kap 8 nämns det att det som står i kap 8 paragraf 1, att en byggnad ska vara lämplig för sitt ändamål även ska gälla för skyltar och ljusanordningar (SFS 2010:900). I Boverkets byggregler (BBR) ges rådet att orienteringsskyltar borde vara lätta att förstå och läsa. De ska även vara placerade på ett sätt som gör det möjligt för såväl rullstolsburna personer som stående personer med synnedsättning att läsa eller höra skylten. De bör även placeras på ett lämpligt sätt som gör det lätt att ta sig fram till de och ha bokstäver i relief samt punktskrift, inspelad information (Boverket, 2011a). Alltså ska skyltar som ska visa alternativa vägar under byggnation vara lämpliga för sitt ändamål. Vilket de oftast är för funktionsfullkomliga individer men ibland brister för personer med synnedsättningar. I PBL

finns dock inga lagar på att skyltar, i likhet med byggnader, ska vara tillgängliga och användbara för funktionsnedsatta.

Vår intervjuperson Erik Lönnroth (personlig kommunikation, 23 april 2020) berättar i intervjun att ett problem för synnedsatta just är de omledningsskyltar som sätts upp vid byggplatser. En del av gruppen synskadade kan kallas för synsvaga. Den blinda gruppen är lätt att förstå det är de som inte ser någon alls eller möjligtvis kan uppfatta ljus. Synsvaga är de som har synfältsbortfall eller sämre synskärpa. För båda dessa grupper är omledningsskyltar ett problem. För individer med nedsatt synskärpa kan det vara svårt att få en överblick över ett område. Till exempel går det att se ett större staket men är svårt att se ingången i staketet. Detsamma gäller skyltar, för personer med nedsatt synskärpa det går att se att det finns en skylt men utan hjälpmedel är det svårt att läsa den. Erik Lönnroth poängterar även att det för en person som är blind inte hjälper att skylten är skriven med punktskrift eftersom det inte går att se eller hitta skylten överhuvudtaget.

Även från kommunen pekas skyltar och skyltning ut som ett problemområde och något som behöver bli bättre för att kommunen ska kunna säkerställa tillgängligheten under byggskede. Skyltningen måste bli bättre och så även informationen som står på skyltarna. Mer utförlig information som att vägen är omledd, att den nya sträckan är en kilometer längre och vilka hinder som kan stötas på är förslag från kommunen på hur informationen skulle kunna bli bättre förklarar Emelie Setterberg (personlig kommunikation, 23 april 2020). Robert Kindberg (personlig kommunikation, 16 april 2020) menar att detta är något som man även hoppas på inom organisationen DHR. Där det har arbetats med dessa frågor. När man gör en alternativ väg bör det på en skylt informeras hur man ska ta sig vidare, hur mycket längre man måste gå bara för att det av olika anledningar inte går att passera.

“Med information, visar man från starten [...] att nu bryter vi upp gatan här och rörelsehindrade hänvisas den här vägen, om man kan läsa en sån information så känns det som om man tänkt och på oss och att vi finns. Då blir man inte lika arg när man inte kan ta sig fram” (Robert Kindberg, personlig kommunikation, 16 april 2020).

5.2.3 Undantag från utformnings och egenskapskraven på byggnadsverk

Det finns undantag från § 3 och 4 detta gäller vid en förändring eller flyttning av en byggnad. Det är då tillåtet att anpassa och frångå kraven, men detta får endast genomdrivas om

förändringens omfattning och syfte gör det orimligt att uppfylla kraven (SFS 2010:900). Om det ska uppföras en helt ny byggnad på outnyttjad mark ska denna bebyggas med hänsyn till att funktionsnedsatta individer ska ha möjlighet att ta sig fram till byggnaden och på annat sätt använda sig av tomten. Om det inte finns omständigheter som terrängförhållanden gör detta orimligt (SFS 2010:900). Även i Plan- och byggförordningen (PBF) nämns att det finns möjligheter att frånga och anpassa kraven. Tillgänglighetsanpassningen som nämns i PBF berör huvudsakligen byggnaders inomhusmiljö och egenskapskrav som krävs på byggnaden angående tillgänglighet och användbarhet. Det nämns inte hur tillgängligheten ska se ut på tomten eller marken utanför, detta är det istället PBL som tar upp. Även om också PBL i första hand berör byggnadens tillgänglighet och användbarhet (SFS 2011:338; SFS 2010:900).

Det är byggherren som ska se till att kraven i PBL, PBF och BBR uppfylls vid bygg, rivning eller markarbete. De regler som står i dessa lagar är minimikravet som måste uppfyllas, men det är naturligtvis tillåtet att bygga ännu bättre tillgänglighetsanpassningar. Det är dock genom PBL som det går att ställa krav och ingripa med olika typer av åtgärder om minimikraven inte uppfylls (Boverket, 2019).

5.2.4 Enkelt avhjälpna hinder och tillgänglighet på allmän plats

Inom samhällsplanering finns ett antal viktiga dokument att utgå ifrån när det planeras för tillgänglighet. I Boverkets föreskrifter och allmänna råd finns två viktiga dokument, enkelt avhjälpna hinder (HIN) och tillgänglighet på allmänna platser (ALM). I HIN3 står det:

“Enligt BFS 2013:9 HIN3 ska Hinder avhjälpas, så snart det inte är orimligt med hänsyn till de praktiska och ekonomiska förutsättningarna. De ekonomiska konsekvenserna får inte bli orimligt betungande för fastighetsägaren, lokalhållaren eller näringsidkaren.” (Boverket 2013 s. 2).

Medan tillgänglighet på allmänna platser innebär: *“att allmänna platser och områden för andra anläggningar än byggnader ska kunna användas av personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga”* (Boverket, 2011b s. 1).

När nya allmänna platser som gator, torg och parker anläggs ska de göras tillgängliga och användbara (Unga rörelsehindrade u.å). Dokumenten skulle kunnat arbeta mer med att få in

tanken om universell design, att det från början planeras för att design ska passa för alla. I texten är det formulerat att allmänna platser ska kunna användas av personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga, samt att när nya allmänna platser som gator, torg och parker anläggs ska de göras tillgängliga och användbara (Boverket, 2011b). Ett tillägg hade kunnat göras där formuleringen istället blir allmänna platser ska vara tillgängliga och användbara för alla. För att inte, som det står i teoriavsnittet, riskera att rörelsenedsatta blir utpekade som en speciell grupp som det behövs speciell design för (Bickenbach, 2014). Om tanken om universell design fått ta mer plats i HIN och ALM skulle kanske även den relativa tillgängligheten kunna reduceras. Dokumenten går ut på att det måste vara tillgängligt. Detta "måste" skulle kunna leda till att den relativa tillgängligheten ökar, trots att det är tillgängligt innebär det att rörelsenedsatta exempelvis måste ta sig en längre sträcka för att nå en tillgänglighetsanpassad entré (Church & Marston, 2003). Om entrén utformas efter universell design skulle den bli användbar för alla.

HIN och ALM gäller för nybyggnation såväl som äldre byggnation där man retroaktivt förbättrar tillgängligheten. Det finns alltså ett tydligt regelverk för hur äldre och nybyggnation ska anpassas (Boverket, 2013). Men det finns väldigt få eller inga riktlinjer för hur mellansteget, byggnation ska hanteras för att göra staden tillgänglig för alla. Ett problem då byggnation i vissa fall kan pågå under en lång tid och då ha betydande påverkan på funktionsnedsattas vardag.

Det är oklart om HIN och ALM även gäller under en byggprocess eller om de ska gälla först när bygget är färdigt. Formuleringen att hinder ska avhjälpas, så snart det inte är orimligt med hänsyn till de praktiska och ekonomiska förutsättningarna ger utrymme för tolkningen att det inte ska gälla under byggnation. Då byggnation skulle kunna räknas in under orimliga praktiska förutsättningar. Således går det att tolka texten som att om de praktiska förutsättningarna, som till exempel byggnation, gör det orimligt att uppfylla HIN och ALM så är detta inget måste.

I Göteborg är det trafikkontoret som ansvarar för allmänna platser eller. De tillsammans med byggherren som bygger har ansvar för att se till att det är framkomligt och tillgängligt (Pia Hermansson, personlig kommunikation, 17 april 2020). Som tidigare nämnts använder sig trafikkontoret av det som kallas för teknisk handbok. Men denna är inte lagstadgad eller tvingande så det finns inga krav på att HIN och ALM ska följas under en byggprocess.

I de olika lagarna och policydokumentens paragrafer framgår det att samhället idag till stor del utgår från den sociala modellen som togs upp i teoriavsnittet. Det vill säga att det är de barriärer och hinder som finns i samhället som bidrar till att ett funktionshinder uppstår. En individ med nedsatt rörlighet hade inte varit rörelsehindrad om det inte fanns hinder och otillgängliga miljöer i den fysiska miljön. Utan detta uppstår först i mötet med en barriär eller hinder. (Shakespeare et al., u.å.; Diskrimineringsombudsmannen & Myndigheten för delaktighet 2014). Genom de lagar som har beskrivits ovan försöker man således reglera hur det ska byggas för att minimera att det byggs otillgängliga trappor, entréer, markbeläggning och liknande. Kraven som ställs på byggnader samt de som bygger är att uppfylla lagen istället för att acceptera att vissa platser helt enkelt är otillgängliga för funktionsnedsatta.

De lagar och regler som finns om tillgänglighet ska bidra till att eliminera hinder. Det lagstadgas alltså i första hand om hinder, vilket pekar på att det är detta som ses som problemet till undermålig tillgänglighet och inte, som det var förr, att det första hand lagstadgades kring rörelsenedsatta individer i form av institutionalisering och att problemet ansågs vara dessa individers nedsatthet. Men det går att argumentera kring om Sveriges lagar om tillgänglighet och användbarhet inte alla gånger når hela vägen fram i ambitionen om den sociala modellen. Dokumenten HIN och ALM är de dokument som tydligast kan sägas utgå från den sociala modellen. Deras uppgift är att eliminera hinder på allmänna platser och i lokaler samt vid byggnation av nya allmänna platser se till att dessa är tillgängliga och användbara. Här går det att se en ganska stark koppling till den sociala modellens grundtankar. Dock så står det även att hinder ska tas bort om det inte är praktiskt eller ekonomiskt otänkbart samt att de ekonomiska aspekterna inte får bli ekonomiskt ohållbart för fastighetsägare och dylikt (Boverket, 2013; Boverket, 2011b). Då är det andra saker än den sociala modellen som styr. Det framstår som att det är ekonomin som styr mycket och att det är ett problem för fastighetsägare eller företagare, att behöva anpassa sig efter rörelsehindrade.

5.3 Göteborgs stads arbete med tillgänglighet

5.3.1 Övergripande arbete med tillgänglighet under byggskede i Göteborgs stad

Emelie Setterberg (personlig kommunikation, 22 april 2020) förklarar hur ansvarsfördelningen ser ut hos de olika förvaltningarna i Göteborgs stad. Tillgänglighet

inomhus ansvarar Lokalförvaltningen och Fastighetskontoret för, där Lokalförvaltningen har ansvar för utförandet av tillgänglighetsåtgärder och fastighetskontoret bestämmer och projekterar vilken typ av åtgärder som ska göras. Trafikkontoret har ansvar för tillgänglighet vid ny- och ombyggnation i staden. Stadsledningskontoret står för mycket av dialogen. Det är sedan exploatören som har i ansvar att upprätthålla en tillgänglig miljö under en pågående byggnation. Kommunen ställer krav på exploatören att tillgänglighet ska uppfyllas under byggske. I Göteborgs stad ställs krav på exploatören att en gång- eller cykelbana som stängs av måste ha en tydlig markerad åtgärd, så att individer med nedsatt synförmåga ska kunna känna avstängningen med den vita kappen (Göteborgs stad, 2013). Karin Sandstedt (personlig kommunikation, 3 april 2020), specialist på Mobility Management i byggskedet på Trafikkontoret, påpekade att ett hinder får börja som högst fem centimeter ovan mark för att det ska gå att kännas av. Ett ytterligare exempel är att gångbryggor ska vara utformade så att användare av rullstol, rullator och barnvagn enkelt ska kunna ta sig över. Detaljer som kan medföra skaderisker ska också undvikas i största mån, vilket exempelvis kan vara ojämnheter i markbeläggningen (Göteborgs stad, 2013). Pia Hermansson (personlig kommunikation, 17 april 2020), enhetschef avdelningen bygg på Stadsbyggnadskontoret, förklarar att de krav som ställs på exploatören kontrolleras genom inspektioner utförda av kommunen. Om det uppkommer att exploatören inte fyller kraven som är uppsatta eller att det under byggtiden finns brister i säkerheten för trafikanterna har Trafikkontoret rätt att stoppa byggnationen tills bristen är åtgärdad. Detta eftersom det är viktigt att framkomligheten i staden fungerar även under ett byggske, oavsett funktionsvariation (Göteborgs stad, 2013).

Emelie Setterberg (personlig kommunikation, 22 april 2020) påpekar att tillgängligheten inte får försämrats på en plats under en byggnation, jämfört med hur det såg ut innan byggnationen. Det kan exempelvis handla om att den temporära rampen inte får ha en större lutning än den som var där innan. Under 2016 tog Trafikkontoret i Göteborg fram riktlinjer för hur fotgängare ska hanteras under byggskedet. Trafikkontoret menar i dokumentet att framkomligheten för fotgängare behöver få ett större fokus. Omledningar av gångtrafik behöver vara tillgängliga och inte leda till stora omvägar. Trafikkontoret har fem punkter som bör eftersträvas vid omledningar av gångtrafik vilka är: tillgänglighet, orienterbarhet, trygghet, trafiksäkerhet och attraktivitet. Under punkterna finns delar som handlar om att omledningarna ska vara tydliga, tillräckligt breda så att exempelvis en rullstol kan ta sig fram, markytan ska vara vänlig för alla sorters fotgängare samt att omledningen ska vara sammanhängande. Helst ska omledningen vara densamma under hela byggskedet, även om

tillfälliga förändringar är tillåtna. En omledning av gångbana får inte bli en komplicerad situation för fotgängaren, utan det är viktigt att arbeta med tydlighet genom information, sikt och vägvisning (Göteborgs stad, 2016). Den första punkten, tillgänglighet, verkar i detta sammanhang handla om geografisk tillgänglighet. Att det ska vara möjligt att passera platsen (Larsson, Ellder & Vilhelmsson, 2014). Orienterbarhet kan både kopplas till den geografiska tillgängligheten och den upplevda, eftersom orienterbarhet både gör det möjligt att passera samt skapar ett intryck hos individen. De tre sista punkterna, trygghet, trafiksäkerhet och attraktivitet är starkt kopplat till den upplevda tillgängligheten. Detta eftersom en god upplevelse av tillgänglighet skapar förutsättning för individen att röra sig efter sina villkor (Lättman, Olsson & Friman, 2016).

Enligt Karin Sandstedt (personlig kommunikation, 3 april 2020) finns det fem olika omständigheter att förhålla sig och ta hänsyn till vid utformningen av tillgänglighet, dessa kallas svårigheter av staden och är följande:

- Svårigheter att se
- Svårigheter att höra
- Svårigheter att röra sig
- Svårigheter att tåla vissa ämnen
- Svårigheter att tolka, bearbeta och förmedla information

Att arbeta efter de här fem svårigheterna menar Sandstedt underlättar för att belysa vad som behöver arbetas med vid tillgänglighetsanpassning. Om staden utformas efter de fem olika svårigheterna, kommer det gynna samtliga medborgare menar Karin Sandstedt. Att arbeta efter detta skulle på sikt kunna uppnå en universell design som i längden skapar ett mer jämlikt samhälle (Bickenbach, 2014).

5.3.2 Göteborgs stads tekniska handbok

Teknisk Handbok togs fram av Göteborgs stad 2013 och innehåller anvisningar som ska följas av konsulter, entreprenörer och andra aktörer som ska utföra något slags arbete på allmän plats. Emelie Setterberg (personlig kommunikation, 22 april 2020), projektledare och tillgänglighetsspecialist på Trafikkontoret, förklarar att Teknisk handbok är Göteborgs stads tolkning av de nationella lagtexterna. I Teknisk handbok anpassas lagtexterna för att passa in i en göteborgsk kontext och det är de här riktlinjerna som Trafikkontoret främst följer. Vidare

menar Setterberg att lagtexterna är anpassade för inomhusmiljö, vilket gör det svårt att applicera utomhus i en stad där det finns en väldigt blandad bebyggelse. Det historiska värdet i staden förhindrar till viss del olika tillgänglighetsanpassningar. Även geotekniska hinder, leran under Göteborg, försvårar att utföra åtgärder och därmed blir det också svårt att tillämpa lagtexterna direkt på staden. Teknisk handbok är anpassad efter Göteborgs egenskaper, att ha tydliga styrdokument menar Rachele et al. (2020) i sin forskning är betydande om tillgänglighet ska tillämpas i praktiken.

Både Göteborgs stad och den exploatör som ska utföra ett projekt måste följa “Teknisk handbok”, dock kan undantag göras om så måste (Göteborgs stad, 2020). Erik Lönnroth (personlig kommunikation, 23 april 2020) påpekar att när den ovan nämnda samverkansgruppen är sammansatt i Göteborgs stad bör olika tekniska förvaltningar diskutera “Teknisk handbok” tillsammans med förbund som Synskadades riksförbund. Detta eftersom Erik Lönnroth anser att problematiken gällande fysisk tillgänglighet vid en byggarbetsplats ofta ligger i att anställda på entreprenören inte har tillräcklig kunskap i varför de gör tillgänglighetsanpassningar under byggnationen. Det kan exempelvis vara att tillfälliga staket runt byggarbetsplatsen flyttas från sin ursprungsposition under en period och därmed påverkar tillgängligheten. När staket flyttas runt uppstår det som, inom den sociala modellen beskrivs som, att det är först när det finns ett hinder i vägen som ett funktionshinder uppstår. Det är miljön på platsen som utgör problemet och inte själva funktionsnedsättningen (Shakespeare et al., u.å.). Om det precis som nämnts tidigare hade funnits mer kunskap kring tillgänglighet generellt och kanske även mer specifikt som i fråga om den sociala modellen. Hade risken för att det är funktionshindret som beskrivs som problemet vid byggnation och inte själva hindret kunnat undvikas. Även Karin Sandstedt, Trafikkontoret, (personlig kommunikation, 3 april 2020) menar att det är viktigt att staden arbetar med exploatören så att de skapar en förståelse för det här. Att låta personer nedsatt rörelse- och synförmåga delta i utformandet av styrdokument som Teknisk handbok skulle öka medvetenheten om en sådan problematik, precis som Norgate (2012) diskuterar.

5.3.3 Analys av behov och påverkan

Analys av behov och påverkan är ett dokument från Göteborgs stad som vi fick ta del av under vår intervju med Karin Sandstedt (personlig kommunikation, 3 april 2020).

Analysmodellen är framtagen av Göteborgs stad och används av trafikkontoret i samband med byggprojekt. Den kartlägger alla som är i området, hur byggprojekt kan störa dem och

påverka deras vardag. Analysmodellen ska säkerställa framkomligheten och tillgängligheten under byggnation samt vid färdigt projekt. Analysen används av Trafikkontoret eftersom omgivningen kring ett byggområde räknas till allmän plats och det är Trafikkontorets ansvarsområde att allmänna platser är framkomliga och tillgängliga. Analysverktyget ska finnas med under alla delar av ett projekt. Snarast möjligt i en planeringsprocess ska det genomföras en kartläggning av intressenterna i byggområdet samt genomföras en behovsanalys. Resultatet ska bidra till ett underlag för hur det bör arbetas med trafiksituationen och om ytterligare undersökningar som exempelvis en mobility management-utredning behöver göras för att störningar för trafikanter ska vara så liten som möjligt.

Ett byggprojekt kan delas in i flera olika skeden och det är den person som är projektansvarig för ett visst skede som ska fylla i och uppdatera analysdokumentet. Om det i projektet finns en medborgardialog kan behovsanalysen göras tillsammans med de som bor, verkar och rör sig i området.

Analys av behov och påverkan består av tre steg:

Steg 1: Kartläggning av intressenter och verksamheter i området. Steg ett innebär att man beskriver det geografiska området som förväntas bli påverkat av projektet samt undersöker vilka viktiga målpunkter såsom verksamheter, funktioner och service som finns i det område där projektet är tänkt att genomföras. Exempel på viktiga verksamheter kan vara förskolor, skolor, arbetsplatser, boende och vårdinrättningar.

Steg 2: Analys av projektets påverkan på intressenter och verksamheter. Steg två innebär att det genomförs en analys av vilka intressenter i projektområdet som beräknas bli påverkade samt på vilket sätt det skulle kunna påverka dem. Utifrån detta tas det fram ett förslag på vad som kan och bör göras för att säkerställa de olika verksamheternas behov samt om det för någon av verksamheterna måste visas speciell hänsyn och vad som i så fall bör göras för att lösa detta. I det dokument som vi fått ta del av från kommunen, som berör byggnation i området kring Selma Lagerlöfs torg, tas boende upp som en målpunkt som förväntas bli påverkat och som erfordrar en viss hänsyn. Det poängteras att tillgängligheten till bostäderna måste säkerställas samt att säkerheten för gångtrafikanter måste tas i beaktande. Ett sätt att lösa detta är att garantera ett gångstråk från bostäderna till hållplatsen. Kommunikationen

med de boende som kommer att påverkas är central. Därför skickas informationsblad ut som informerar om bullerstörningar, tillfällig vägvisning och liknande.

Steg 3: Analys - hur påverkas framkomlighet och tillgänglighet i området under byggtid. Steg tre innebär att det görs en sammanställning av den information som finns gällande trafiken i området och en bedömning av hur och vilka trafikanter som påverkas under byggtiden. Utifrån den information och siffror som finns ska det sedan genomföras en bedömning av hur framkomlighet och tillgänglighet kommer att störas av projektet. Att veta vilka trafikslag som påverkas och vilken tid det är mest troligt att detta sker är viktigt för att kunna åtgärda och hitta lösningar på störningen.

De steg som analysmodellen redogör för knyter på flera sätt an till den definition av tillgänglighet som görs inom fältet kulturgeografi samt till några av de perspektiv, ur vilka det går att se tillgänglighet, som Geurs och van Wee (2004) tar upp. Analysmodellen ska försöka analysera hur trafiksituationen i området påverkas av byggnationen samt vilka verksamheter och därmed individer som blir påverkade. Här går det att se att det innehåller både infrastruktur, lokalisering och individperspektivet. Infrastrukturperspektivet innebär, som nämnts, restid, resekostnader och regelbundenhet i tider. Genom steg tre hur påverkas framkomlighet och tillgänglighet i området under byggtid täcks detta perspektiv in. Detsamma gäller för lokaliseringperspektivet, alltså hur lätt det är för trafikanter att ta sig till service, arbetsplatser, aktiviteter och dylikt. Det täcks in i steg två analys av projektets påverkan på intressenter och verksamheter, som har som mål att analysera vilka verksamheter och målpunkter som berörs under en byggprocess och genom olika lösningar. Till exempel omledning av gång och cykelstråk, som kan underlätta för trafikanter att nå sina mål. Här ingår även om någon typ av verksamhet behöver särskild hänsyn vilket då även inbegriper de individer som använder sig av verksamheten, det kan vara yngre barn eller rörelsehindrade. De olika perspektiven är sådant som ingår i geografisk tillgänglighet. Att under byggtid fortsätta tillhandahålla en god geografisk tillgänglighet för de som verkar, bor och rör sig i området som berörs av byggnation kan sägas vara syftet med hela analysmodellen.

Som nämns i teorin kan infrastruktur och markanvändningsplaner använda sig av begrepp som är lätta att ta till sig och förstå tillgänglighet ur. Begreppen är lätta att identifiera som exempel på god tillgänglighet. Analysmodellen tar upp begrepp som turtäthet, hur många bilar som

framförs i området under en viss tid samt hur stor del som är tung trafik. För analysen är det viktigt att ta reda på vilka trafikslag som påverkas och vilken tid på dygnet detta sker. Som Geurs och van Wee (2004) skriver kan sådana begrepp användas då de är enkla att ta till sig samt tydligt kan ge en bild av tillgängligheten. Men att enbart använda de kan göra att andra tillgänglighetsaspekter förbises. Analysmodellen tar även upp andra ting att mäta tillgänglighet efter såsom hur olika verksamheter, boendes, cykel och gångtrafikanter tillgänglighet kommer att påverkas av exempelvis en byggnation i ett bostadsområde eller liknande. Genom att ha med flera olika typer av sätt att mäta tillgänglighet utifrån så minskar analysmodellen risken för att enbart fokusera på begrepp som är lätta för beslutsfattare att göra ett gott exempel utav, till exempel att restiden under byggtid tar längre tid men sedan kommer att minska.

5.3.4 Kommunikation mellan Göteborgs stad och organisation

Samtliga intervjupersoner berättar att det finns en kommunikation mellan kommun och organisationer för nedsatt rörelseförmåga och synförmåga. Hur denna kommunikation går till kan se olika ut. Både Robert Kindberg (personlig kommunikation, 16 april 2020) och Erik Lönnroth (personlig kommunikation, 23 april 2020) menar att Göteborgs stads kommunikation angående fysisk tillgänglighet har varit obefintlig ur ett formellt perspektiv de senaste två åren. De båda menar att den samverkansgrupp som staden tidigare haft för fysisk tillgänglighet inte är sammansatt sen förra kommunvalet 2018. I denna samverkansgrupp, som ligger under Göteborgs råd för funktionshinderfrågor, samverkar tjänstemän från stadens olika tekniska förvaltningar för att utveckla arbetet med fysisk tillgänglighet. Tidigare har representanter från Synskadades riksförbund deltagit för att flika in synpunkter och åtgärder. Erik Lönnroth påpekar däremot att det finns en informell kontakt mellan Synskadades riksförbund och kommunen som fungerar bra. När en medlem anmäler en brist i den fysiska miljön kopplas hen direkt till en tjänsteman som åtgärdar problemet. Åtgärder och kommunikation kring geografisk tillgänglighet kan därmed ske löpande. Emelie Setterberg på Trafikkontoret, (personlig kommunikation, 22 april 2020) förklarar att Göteborgs stad har en övergripande dialog med olika grupper, organisationer och förbund. Trafikkontoret samlar in synpunkter från olika förvaltningar som de senare arbetar vidare med. När däremot enskilda medborgare har synpunkter eller förslag på åtgärder kontaktas ofta Trafikkontoret direkt och behandlar det ärendet. Astrid Steen och Kristina Kindberg (personlig kommunikation, 6 april 2020), aktiva inom Unga rörelsehindrade, menar att det finns mycket god vilja till dialog från kommunens sida. Både vad gäller dialog och tillgänglighetslösningar. En viss problematik

ligger i att dialogen ofta sker under arbetstid på vardagar och att medlemmarna då inte har möjlighet att delta. Däremot menar de att steget mellan dialog och förändringen i den fysiska miljön tar lång tid att utföra.

Att arbeta med information är något som flera intervjupersoner påpekar är av vikt för att förbättra upplevelsen av tillgänglighet under ett byggskede. Emelie Setterberg (personlig kommunikation, 22 april 2020) menar att det är viktigt att skapa en förståelse om varför och vad som händer i staden, samt att personen som ska passera en arbetsplats behöver veta hur och vilka hinder som finns längst vägen. Som nämnt påpekar även Robert Kindberg (personlig kommunikation, 16 april 2020) vikten av riktad information. Det är enligt Pia Hermansson (personlig kommunikation, 17 april 2020) byggaktörens ansvar, men sker oftast av fastighetsägaren, att vara i kontakt med boende vid en eventuell ombyggnation av eller vid ett bostadshus. Byggaktören behöver därefter redovisa att de boende har tagit till sig informationen.

5.4 Vanliga hinder och upplevd tillgänglighet under byggskede

5.4.1 Vanliga hinder under byggskede

De vanligaste hindren som respondenterna påpekade var enligt Robert Kindberg (personlig kommunikation, 16 april 2020) från DHR samt Astrid Steen och Kristina Kindberg (personlig kommunikation, 6 april 2020) från Unga rörelsehindrade markbeläggningen under ett byggskede. Ofta är det grus som gör det svårt att ta sig fram med rullstol, eller så är det kanter, exempelvis trottoarkanter som vanligtvis är tre centimeter som istället blir sju centimeter. Astrid Steen och Kristina Kindberg påpekar även hur staket och andra föremål som tillhör byggarbetsplatsen flyttas från en position till en annan och skapar ett hinder. Detta menar Erik Lönnroth (personlig kommunikation, 23 april 2020), aktiv inom Synskadades Riksförbund, även är ett problem för personer med nedsatt synförmåga. Han anser att det behövs en större förståelse i form av kunskap hos byggarbetarna så att denna form av hinder kan undvikas. Samtliga respondenter poängterar vikten av information, som ska vara anpassad till personer med nedsatt rörelseförmåga. Robert Kindberg berättar att om det finns information som är riktad mot personer med nedsatt rörelseförmåga skapas en inkluderande känsla istället för irritation om en passage inte går att använda under en period.

Respondenternas erfarenheter visar på hur den upplevda tillgängligheten påverkas eftersom den enskilda individen själv anser att platsen där det pågår en byggnation kan vara omöjlig att

passera på grund av de förutsättningar som individen har. Egna förutsättningar är en stor del i den upplevda tillgängligheten (Lättman, Olsson & Friman, 2016). Även den geografiska tillgängligheten kan vara påverkad, eftersom det klassas som geografiskt tillgängligt om det enkelt går att nå den målpunkt som är tänkt för resan (Makri & Folkesson, 1999; Larsson, Ellder & Vilhelmsson 2014). När tillgänglighet mäts görs det utifrån aspekter som tid, kostnad och avstånd (Church & Marston, 2003), men människors variation av kroppsliga funktioner ingår vanligtvis inte som en aspekt vid mätandet av absolut eller geografisk tillgänglighet.

5.4.2 Upplevd tillgänglighet

Astrid Steen och Kristina Kindberg (personlig kommunikation, 6 april 2020) förklarar att de upplever att det utförs många tillgänglighetslösningar men att användbarheten kan variera. De menar att tillfälliga lösningar som exempelvis markbeläggning av grus eller små hinder som kan skapa otrygghet och gör så att omvägar behöver tas. I intervjun exemplifieras en sträcka som Kristina Kindberg vanligtvis brukar gå, men eftersom det pågick en byggnation fick hon istället ta bussen samma sträcka då det fanns ett hinder som inte kunde förbigås med rullstol. Astrid Steen och Kristina Kindberg menar att rullstolsanvändare ofta behöver ta omvägar och att det skapar en stor osäkerhet. Där det pågår en byggnation och det är svårt att ta sig förbi, är det också svårt att veta vilken väg som är användbar eftersom verktyg för navigering inte har en funktion för tillgänglighet. Skildringen som Astrid Steen och Kristina Kindberg ger är exempel på där den relativa tillgängligheten inte har tagits i beaktning. Den absoluta tillgängligheten finns, men det är inte användbart. Vilket är grunden för relativ tillgänglighet (Church & Marston, 2003). För att överbrygga den relativa tillgängligheten bör ansvariga aktörer vid större byggnationer ta hjälp av personer med olika form av nedsatt rörelseförmåga som exempelvis rullstolsanvändare och nedsatt synförmåga för att samla in perspektiv, precis som Norgate (2012) nämner.

Att överbrygga den relativa tillgängligheten skapar också möjlighet att säkerställa den universella designen även under byggske. Erik Lönnroth (personlig kommunikation, 23 april 2020) menar att det är en stor variation i vad olika exploitörer använder för materiel och hur tillgänglighetsanpassat området kring byggnationen blir. Vanligt förekommande i Göteborg är ett staket runt



(Bild 1. Bilden visar en vanlig typ av staket runt en byggnation)

arbetsplatsen som står på “små fötter” där själva staketet börjar i höjd med smalbenet (se bild 1). Problematiken med staketet är att användare av den vita kappen riskerar att inte känna av staketet och på så sätt är med om en olycka. Karin Sandstedt på Trafikkontoret (personlig kommunikation, 3 april 2020) nämner att en avspärning max får vara fem centimeter ovan mark, för att det ska gå att känna av med den vita kappen. Vilket betyder att denna sort staket inte är godkända enligt måtten. Även Astrid Steen och Kristina Kindberg (personlig kommunikation, 6 april 2020) påpekar att denna form av staket ofta flyttas omkring och skapar ett hinder för rullstolsanvändaren. Det finns även exempel på andra staket som Erik Lönnroth menar är mer användbara (se bild 2). Vid utformandet av sådana staket känner användaren av markeringen med den vita kappen och kan därmed följa den tillfälliga vägen. Med universell design menas att samhället ska vara utformat så att det passar och är användbart av samtliga samhällsgrupper (Ståhl & Ivarsson, 2003; Bickenbach, 2014) som beskrivs i teorikapitlet. Att standardisera olika typer av materiel under en byggnation, så att samtliga grupper kan använda platsen, skulle bidra till ökad upplevd tillgänglighet. Att sträva efter en universell design under byggnation kan öka den upplevda tillgängligheten och inkluderingen på platsen, eftersom den då kan användas av alla.



(Bild 2. Bilden visar den typ av staket som används vid Lilla Bommen)

6. Avslutande diskussion med slutsatser

6.1 Introduktion

Studien har som syfte att undersöka hur Göteborgs stads tillgänglighetsarbete under byggnationer samspelar med upplevda tillgängligheten hos personer med nedsatt rörelseförmåga. För att kunna uppfylla syftet har studien utgått från frågeställningarna:

- Vad finns det för regelverk och policys för tillgänglighet under byggnation?
- Hur fungerar Göteborgs stad arbete med tillgänglighetsfrågor under byggtid?
- Hur upplever personer med nedsatt rörelseförmåga tillgängligheten i Göteborg under byggskede?

- Hur ser relationen ut mellan Göteborgs stads arbete och den upplevda tillgängligheten?

Nedan presenteras den avslutande diskussionen och slutsatserna från studien utifrån frågeställningarna. Kapitlet avslutas med en reflektion och förslag på framtida forskning.

6.2 Regelverk och policys för tillgänglighet under byggnation

PBL fokuserar i huvudsak på själva byggnaden och inte på marken utanför byggnaden. Det som står är att nya byggnader skall vara tillgängliga och användbara för funktionsnedsatta. Det nämns även att tomten ska anpassas förutsatt att det inte är orimligt på grund av terrängen (SFS 2010:900). Det står ingenstans hur tillgängligheten ska se ut under tiden från byggstart till färdigt bygge. På flera ställen redogörs för hur förändring och flyttning av byggnad samt nybyggnation ska behandlas, dock beskrivs det ingenstans hur mellansteget, byggprocessen, ska anpassas för funktionsnedsatta. Det går att tolka paragraferna i Plan- och bygglagen på olika sätt. Ett sådant exempel är just formuleringarna byggnader ska vara tillgängliga och användbara för funktionsnedsatta samt formuleringen tomter ska vara tillgängliga och användbara för funktionsnedsatta. Robert Kindberg, i organisationen DHR (personlig kommunikation, 16 april 2020), menar att PBL:s formulering även inbegriper byggarbetsplatser och att det gäller även under byggnation. Medan Göteborgs stad menar att de inte står skrivet i någon lagtext att det måste vara tillgängligt och användbart under byggnation. Varpå det är något som de eftersträvar men inte är tvingade att efterleva. Trots det specifika fokus på hur byggnader ska vara tillgängliga, anser vissa också att det nämns att det under byggprocessen ska vara tillgängligt.

Att tolkningarna av PBL varierar tyder på att lagen inte är tillräckligt tydlig och då riskerar att vara svår för beslutsfattare, kommuner och liknande att implementera på ett bra sätt. Om PBL skulle vara tydligare i vad som ingår under formuleringen skulle det kunna underlätta framtidens tillgänglighetsplanering, specifikt den som sker under en byggprocess. Idag kan lagen upplevas vara fri för tolkning vilket leder till att det är upp till kommunerna hur de väljer att göra under byggprocess. Detta innebär en betydande risk hur bra tillgänglighetsanpassningar är under ett byggskedet beroende på vilken kommun du bor i. Något som skulle kunna diskuteras om det går emot Sveriges funktionshinderpolitik, vilken utgår från FN:s konvention om rättigheter för individer med funktionsnedsättningar. Att en

lagtext som ska underlätta för funktionshindrade är otydlig och tolkningsbar är problematiskt och försvårar arbetet med att tillgänglighetsanpassa den fysiska miljön.

6.3 Göteborgs stads arbete med tillgänglighetsfrågor under byggtid

Göteborgs stad arbetar aktivt med frågor kring tillgänglighet och det finns ett pågående arbete för att tillgänglighetsanpassa staden även under byggskede. Göteborgs stad har ansvaret för att staden ska vara tillgänglig även under byggprocess. Men det ligger även ett stort ansvar på byggherren att uppfylla Göteborgs stads krav. Hur tillgängligt det är i Göteborg under byggnation regleras i Göteborgs stads tekniska handbok som kommunen ska följa. Men i vissa fall kan undantag från denna göras. Lagstiftningarna upplevs som otydliga och skulle behöva förtydligas för att enkelt få en överblick och förstå vad för lagar som gäller för tillgänglighet. Det skulle även vara positivt om det lades till en paragraf som specifikt behandlar hur tillgängligheten ska säkerställas under ett byggprojekt. Idag ligger fokus på att hur det ska bli så tillgängligt som möjligt när byggnationen väl är klar. Under tiden uppfylls inte tanken om den sociala modellen, som det ändå går att anse att många lagar utgår från. Att införa en lag som reglerar hur tillgängligheten ska se ut under tiden och vilka åtgärder som byggherren är tvingad att göra hade förenklats vardagen för många rörelsenedsatta som under långa perioder påverkas av bristande tillgänglighet, med allt vad det innebär, under byggnation.

För att på bästa sätt säkerställa tillgänglighet följer kommunen de lagar som finns samt utgår från den tekniska handboken som är framtagen av kommunen själv. Att Göteborgs stad har en strävan att skapa inkludering även när det pågår en byggnation går att tyda av den välutformade analysmodellen de tagit fram, 'Analys av behov och påverkan' som beskrivs i resultatkapitlet. Göteborgs stad har även en hög ambition att informera människor vid byggnationer. De försöker även informera om byggprojekt så mycket som det bara går. Detta är något som de skulle vilja utveckla och bli bättre på. Framförallt gäller detta den information som finns på byggarbetsplatserna. Information som idag saknas och som skulle uppskattas av rörelsehindrade om det tillkom, är exempelvis skyltar som förklarar hur lång omväg de blir tvungna att gå och vilka hinder som finns på vägen. Det behövs även tydligare information om varför vissa byggprojekt genomförs och vad det är som faktiskt sker. Detta för att öka förståelsen för varför byggprojektet är viktigt och därmed minska irritationen över ännu en uppgrävd gata.

6.4 Upplevd tillgänglighet hos personer med nedsatt rörelseförmåga

Den upplevda tillgängligheten varierar stort mellan individer, vilket sker naturligt eftersom den är individuell. Det som påverkar den upplevda tillgängligheten främst hos våra respondenter är att användbarheten och delaktigheten påverkas. Många diskussioner förs och det finns mycket dokumenterat, men det är antingen otillräckligt i praktiken eller så skapar det en större polarisering mellan personer med och utan rörelsenedsättning. Det finns en stor förståelse hos respondenterna att det under ett byggskede inte går att alltid ha en full tillgänglighet, men det som saknas är information och känslan av att känna sig sedd som utgör stora delar i hur den upplevda tillgängligheten påverkas.

Utifrån intervjuerna kan slutsatsen dras att upplevelsorna varierar och vissa upplever att det har skett en förbättring från hur det var för 10–15 år sedan. Hur tillgängligheten upplevs varierar även från byggarbetsplats till byggarbetsplats samt vilken byggherre det är som är ansvarig för bygget. Bland annat pekas Lilla Bommen ut som ett område som är förhållandevis tillgängligt. De hinder som pekas ut under ett byggskede som de mest frekventa är framför allt undermålig markbeläggning, höga trottoarkanter samt bristfällig information på omledning av gångstråk. Många gånger upplever respondenterna att det finns tillgänglighetslösningar, men att de inte är speciellt användbara. Detta tyder på att den relativa tillgängligheten inte tas i beaktning.

6.5 Relationen mellan Göteborgs stads arbete med tillgänglighet och hur den upplevs

Både Göteborgs stad och de olika organisationerna trycker på att samarbetet dem emellan är viktigt för att arbetet tillgängligheten ska fungera i staden. Idag anser de att dock, att samarbetet inte fungerar fullt så bra som man skulle önska. Det är uppskattat av organisationerna att det finns olika råd där de kan ta upp frågor som är viktiga ur en tillgänglighetssynpunkt. Dessa råd är tyvärr något som inte alltid helt fungerar och är mycket beroende av politiken och ekonomin i staden.

Uppfattningen om hur god den upplevda tillgängligheten är på byggarbetsplatser skiljer sig lite åt mellan Göteborgs stad och organisationer, detta framförallt i fråga om den geografiska och relativa tillgängligheten. Kommunen har ett pågående arbete med tillgänglighetsfrågor på

byggarbetsplatser och detta arbete bidrar till den geografiska tillgängligheten. Det som organisationerna för rörelsehindrade oftast har invändningar mot är framförallt den relativa tillgängligheten. Som att det på de flesta byggarbetsplatser finns möjlighet för rörelsenedsatta att ta sig förbi genom att följa omledningsvägen. Men det är mycket lättare för funktionsfullkomliga individer som har fler alternativ att sig fram på. Den relativa tillgängligheten kan lätt glömmas bort om, då det är svårt att sätta sig in i rörelsenedsattas perspektiv. Detta är dock viktigt för att få tillgänglighet fullt ut och borde tas mer i beaktande vid byggnation i staden.

Respondenterna från de olika organisationerna menar, som nämnt, att det finns en god vilja hos Göteborgs stad att uppmärksamma problematiken och arbeta för en större tillgänglighet. Även informanterna från Trafikkontoret och Stadsbyggnadskontoret ger intryck av att det är ett fält som behöver utvecklas. Det som idag uppfattas, från respondenterna, som ett problem är att det inte finns en samverkansgrupp sen valet 2018, där de tekniska förvaltningarna kan arbeta specifikt med tillgänglighetsfrågor över förvaltningsgränserna. Vilket kan skapa en oro kring hur prioriterade tillgänglighetsfrågorna är.

Under byggnation finns det tendenser till att funktionshinder ses mer som att det är de som är problemet och inte eventuella hinder, än vad det gör när det inte pågår en byggnation. Det blir två problem som står emot varandra, tillgänglighet under byggnation och utveckling. Det utgör en svår avvägning av vad som är viktigast. Denna avvägning är självklart problematisk då ett samhälle behöver utvecklas och växa för att fungera för invånarna i staden, rörelsehindrade inräknade. Men samtidigt får inte byggprocesserna under tiden som de pågår på ett kritiskt sätt inskränka på tillgänglighet och vardag för rörelsenedsatta. Ett argument som används är att allt nytt som byggs i en stad blir tillgänglighetsanpassat och att det kommer underlätta och förenkla när det är färdigt men att det under tiden måste få vara mindre framkomligt. Vilket indikerar att det under byggnationstid ibland blir så att det är de funktionsnedsatta som ses problemet när de ska passera en byggarbetsplats och inte själva barriären, byggarbetsplats.

Många rörelsenedsatta förstår denna problematik och accepterar att det blir besvärligare under byggnation. Det som uttryckts är dock att informationen om byggprojekt samt hur detta kommer att påverka framkomligheten ofta upplevs bristfällig. Ofta beror detta på det politiska och ekonomiska läget. När de styrande byts ut faller dessa frågor mellan stolarna, det är ingen

som riktigt vet hur företrädarna arbetade med dessa frågor eller vilka organisationer för rörelsenedsatta som det finns ett samarbete med. Även ekonomin spelar roll man vill mer än vad det finns pengar till, man vill ha ett gott samarbete och ett fungerande informationsflöde, och tillgängligheten blir precis som andra frågor lidande. Samarbete och information mellan kommuner och olika organisationer är jätteviktigt för denna fråga. Utan det finns en risk att tillgängligheten blir undermålig, trots en välvilja från politiker och tjänstemän att göra ett så gott jobb som möjligt. Men utan att samarbeta med de organisationer vars medlemmar har egna erfarenheter kring vad som fungerar eller inte fungerar när det ska byggas tillgängligt finns risken att grundläggande saker förbises. Ytterligare en problematik är möten som rör tillgänglighetsfrågor läggs på dagtid då det är svårt för människor att närvara (Astrid Steen & Kristina Kindberg, Personlig kommunikation, 6 april 2020). Något som bidrar till att engagemanget från medborgarna i dessa frågor inte alltid upplevs som starkt. Bättre information och engagemang skulle gynna både kommuner och intresseorganisationer. Då kommunen kan få viktiga insikter i hur det är att vara rörelsenedsatt och vad som fungerar bäst. Detta kan det fortsatta arbetet sedan ta avstamp i, exempelvis att individuella upplevelser uppmärksammas vid mätning av tillgänglighet. Det skulle i längden även kunna vara kostnadseffektivt då det inte krävs ombyggnationer av något som eventuellt har förbisetts. Organisationer å sin sida skulle kunna få en bättre förståelse för varför vissa ombyggnationer behöver göras och hur det i slutändan kan underlätta för dem.

6.6 Avslutande reflektion och förslag på framtida forskning

6.6.1 Avslutande reflektion

Att det finns så många olika lagar, policys och riktlinjer är ett problem då det krävs väldigt mycket kunskap om just dessa frågor för att kunna genomföra ett bra arbete. Det är även något som vår respondent Erik Lönnroth från Synskadades Riksförbund kommenterade:

"...det är svårt att få en överblick och veta vem som förväntas följa vad och att det nästan krävs någon slags utbildning för att kunna förstå..." (Erik Lönnroth, Personlig kommunikation, 23 april 2020).

Ett område där tydligheten kan uppfattas som bristfällig är vad som egentligen menas med tillgängligt och användbart, vad ska uppfyllas för nå dit? Här ger PBL endast övergripande krav och hänvisar till Boverkets byggregler för mer specifika regleringar. Boverkets

byggregler kan uppfattas som svår att förstå och få en överblick över. Bland annat är det svårt att skilja på vad som är föreskrifter, som klassas som lagar och vad som enbart är allmänna råd. I frågan om att läsa dokumenten från Boverket är känslan att det behövs stor kunskap och erfarenhet om tillgänglighetsfrågor samt juridiska dokument och termer. Bristen i kunskap kring regelverk, men även bristande kunskap om tillgänglighetsfrågor och tillgänglighetsproblematiken för rörelsehindrade kan ses som en begränsning. Detta då om man inte har tillräckligt stor kunskap om ämnet kan göra det svårare att faktiskt kunna sätta sig in i hur rörelsenedsatta upplever och påverkas av bristande tillgänglighet. Att det inte finns tillräcklig kunskap kan bli ett problem, inte bara för de rörelsenedsatta i form av undermåliga och inte helt genomtänkta lösningar, utan även för kommuner och andra aktörer som riskerar att få en ökande kostnad om det visar sig att tillgänglighetsanpassningen i efterhand måste ändras. För att undvika detta och komma till rätta med problematiken är ökad utbildning, för kommunanställda, arkitekter och alla som ingår i en byggprocess, en möjlig lösning. Samt att PBL, PBF, BBR och liknande dokument behöver bli mer lättlästa, tydliga och förståeliga.

Det mesta tyder även på att Göteborgs stad är medvetna om problematiken vad gäller tillgänglighet vid en byggnation. Samtliga respondenter har påpekat att det finns en god kommunikation mellan kommunen och organisationer de representerar, men att implementeringen av tillgängligheten behöver prioriteras. Det behövs också en uppdatering i Teknisk handbok där representanter för riksförbund och organisationer som vi har haft kontakt med är med och ger åtgärdsförslag. Detta framkommer även i tidigare forskning, vikten att hela tiden inkludera personer som har en annan funktion än normen för att perspektiven ska integreras i tillgänglighetslösningarna (Norgate, 2012). Det står bland annat i Teknisk handbok att det ska med hjälp av den vita käppen gå att känna av markeringar för en byggnation, vilket det idag inte går att göra när staket som på Bild 1 (s. 37) används flitigt vid byggarbetsplatser. Att ställa högre krav på exploitören, exempelvis att staket som på Bild 1 (s. 37) inte ska förekomma vid byggnationer som pågår längre än en viss period eller standardisera en viss typ av information vid byggarbetsplatser skulle kunna vara förslag på hur den upplevda tillgängligheten kan öka. Som nämnt kan lagtexterna tolkas olika och så även begreppet tillgänglighet. Det är därför viktigt att lyssna och prioritera de synpunkter personer med nedsatt rörelseförmåga har. En tillgänglig och användbar plats är förmånlig oavsett vilka kroppsliga funktioner en person besitter, en rullstol och en barnvagn har i många fall liknande förutsättningar. Att utveckla en bra strategi för fungerande information vid byggarbetsplatser skulle uppskattas och vara användbart för alla.

6.6.2 Förslag på framtida forskning

Förslag på framtida forskningsområde är att undersöka hur rådande lagar och styrdokument kan studeras för att upplysa hur dessa kan utvecklas för att inkludera själva byggtiden i ett projekt. Idag är det som nämnt många möjligheter till tolkning och det finns ingen direkt standardisering av hur den processen ska gå till. Ytterligare ett område att forska inom mätning av tillgänglighet och studera metoder för att kunna innefatta den upplevda och relativa tillgängligheten. Vilket skulle kunna bidra till ökad inkludering för personer med nedsatt syn- och rörelseförmåga, såväl inom tillgänglighetsforskning och det praktiska utförandet av samhällsplanering.

Vidare forskning inom uppsatsens fält skulle kunna fokusera på kognitiva nedsättningar, i stället för fysiska, för att inkludera även detta perspektiv i upplevelsen av tillgänglighet under en byggnation.

8. Källförteckning

Bickenbach, J. (2014). Universally design social policy: when disability disappears?, *Disability and Rehabilitation*, 36(16), 1320-1327, Hämtad 2020-04-04
<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.3109/09638288.2014.932447>

Boverket (2011a). *Boverkets byggregler, föreskrifter och allmänna råd*. Hämtad 2020-04-24 från
https://www.boverket.se/contentassets/a9a584aa0e564c8998d079d752f6b76d/konsoliderad_br_2011-6.pdf

Boverket. (2011b). *Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader; BFS 2011:5 ALM* Hämtad 2020-03-11 från <https://rinfo.boverket.se/ALM/PDF/BFS2011-5-ALM2.pdf>

Boverket. (2013). *Boverkets föreskrifter om ändring i verkets föreskrifter och allmänna råd (2011:13) om avhjälpande av enkelt avhjälpna hinder till och i lokaler dit allmänheten har tillträde och på allmänna platser; BFS 2013:9 HIN3* Hämtad 2020-03-11 från <https://rinfo.boverket.se/HIN/PDF/BFS-2013-9-HIN3.pdf>

Boverket. (2020a). *Funktionshinderpolitik och centrala begrepp*. Hämtad 2020-03-13
<https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/allmannaintressen/tillganglighet/begrepp/>

Boverket. (2018). *Nordisk harmonisering och tillgänglighetsforskning - En återblick och gemensamma mål*. Hämtad 2020-04-16 från
<https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2018/nordisk-harmonisering-av-byggregler-dnr-5935-2017.pdf>

Boverket. (2014). *Samhällsplanering*. Hämtad 2020-05-15 från
<https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/nationella-mall/bebyggelse/bebyggelsutveckling-och-planering/>

- Boverket. (2019). *Tillgänglighet- PBL kunskapsbanken*. Hämtad 2020-04-22 från <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/regler-om-byggande/boverkets-byggregler/tillganglighet/>
- Boverket. (2020b). *Tolkning av plan och bygglagstiftningen*. Hämtad 2020-04-24 från <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/lag--ratt/tolkning-av-plan--och-bygglagstiftningen/>
- Boverket, SKL & Trafikverket. (2015). *Trafik för en attraktiv stad*. Hämtad 2020-04-17 från https://www.trafikverket.se/contentassets/347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f/trast3_underlag_till_handbok.pdf
- Bromley, R. D. F., Matthews, D. L., & Thomas, C. J. (2007). City centre accessibility for wheelchair users: The consumer perspective and the planning implications. *Cities*, 24(3), 229–241.
- Bryman, A. (2018). *Samhällsvetenskapliga metoder*. (3 uppl.). Stockholm: Liber AB.
- Castree, N., Kitchin, R., & Rogers, A. (2013). *A Dictionary of Human Geography*. Oxford: Oxford University Press.
- Church, R. L., & Marston, J. R. (2003). Measuring Accessibility for People with a Disability. *Geographical Analysis*, 35(1), 83-96.
- Curl, A., Nelson, J. D. & Anable, J. (2011) Does Accessibility Planning address what matters? A review of current practice and practitioner perspectives. *Research in Transportation Business & Management*, 2(2011), 3-11 Hämtad 2020-04-15 från <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S2210539511000204?via%3Dihub>
- Delhoyo, R., Garcia- Mayor, C., Mora, H., Gilart- Igelsias, V., & Andujar- Montaya, M. (2017). Improving urban accessibility: methodology for urban dynamics analysis in smart, sustainable and inclusive cities. I Brebbia, C.A. & Galiano-Garrigos, A. (Red.), *Urban regeneration & sustainability*. (s. 1-11). Southampton: WIT Press.

Hämtad 2020-04-20 från

https://books.google.se/books?hl=sv&lr=&id=0H7zDQAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA1&dq=accessibility+disability+cities&ots=hgDri-mZee&sig=1PrX8PV77coNnMrwxLad9tik5Hw&redir_esc=y#v=onepage&q=accessibility%20disability%20cities&f=false

DHR. (u.å). *Det här är DHR*. Hämtad 2020-05-20 från <https://dhr.se/om-dhr/det-har-ar-dhr/>

DHR Göteborgsavdelningen. (u.å a). *Om Göteborgsavdelningen*. Hämtad 2020-05-20 från <https://dhr.se/goteborg/om-goteborgsavdelningen/>

DHR Göteborgsavdelningen. (u.å b). *Ordförandens ruta*. Hämtad 2020-03-31 från <https://dhr.se/goteborg/2015/03/31/hakan-ny-ordforande/>

Diskrimineringsombudsmannen & Myndigheten för delaktighet (2014). *Mötas av hinder - en analys av upplevelser av diskriminering som har samband med diskrimineringsgrunden funktionsnedsättning*. Hämtad 2020-04-17 från https://www.researchgate.net/publication/282665687_Motas_av_hinder_-_en_analys_av_upplevelser_av_diskriminering_som_har_samband_med_diskrimineringsgrunden_funktionsnedsattning

Esaiasson, P., Gilljam, M., Oscarsson, H., Towns, H., & Wängnerud, L. (2017). *Metodpraktikan – Konsten att studera samhälle, individ och marknad*. (5 uppl.). Stockholm: Wolters Kluwer.

Evcil, N. (2010). Designers Attitudes Towards Disabled People and the Compliance of Public Open Places: The Case of Istanbul. *European planning studies*, 18(11), 1863–1880. Hämtad 2020-04-20 från <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/09654313.2010.512178>

Förenta Nationerna. (u.å). *Vårt arbete med agenda 2030 och de globala målen*. Hämtad 2020-04-16 från <https://fn.se/vi-gor/utveckling-och-fattigdomsbekampning/agenda-2030/>

Gleeson, B. (2001). Disability and the Open City. *Urban studies*, 38(2), 251-265.

Gossett A, Gossett A Mirza M, Barnds A-K & Feidt D (2009). Beyond access: A case study on the intersection between accessibility, sustainability, and universal design, *Disability and Rehabilitation: Assistive Technology*, 4(6) 439-450, DOI:10.3109/17483100903100301
Hämtad 2020-03-27 <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.3109/17483100903100301>

Geurs, K & B, Van Wee. (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions. *Journal of Transport Geography* 12(2004). 127–140.
Hämtad 2020-04-15 från <http://projectwaalbrug.pbworks.com/f/Transp+Accessib+-+Geurs+and+Van+Wee+%282004%29.pdf>

Göteborgs stad. (2013). *Bestämmelser för arbeten inom gatu- och spårområden i Göteborg. (Blå boken)*. Hämtad 2020-04-21 från https://tekniskhandbok.goteborg.se/wp-content/uploads/1_1_Bestammelser-for-arbeten-inom-gatu-och-sparomraden-i-Goteborg_2013-04.pdf

Göteborgs stad. (2020). *Om Teknisk Handbok*. Hämtad 2020-04-28 från <https://tekniskhandbok.goteborg.se/1-om-th/>

Göteborgs stad. (2016). *Riktlinjer för hantering av fotgängare under byggskedet i Göteborg. (KomFram Göteborg rapport 2016:01)*. Hämtad 2020-04-22 från https://tekniskhandbok.goteborg.se/wp-content/uploads/1F_4_Riktlinjer-for-hantering-av-fotgangare-under-byggskedet-i-Goteborg_2016-10.pdf

Göteborgs stad (u.å). *Tillgänglighetsarbetet i Göteborgs stad*. Hämtad 2020-03-27 från https://goteborg.se/wps/portal/start/kommun-o-politik/hallbar-stad--oppen-for-varlden/tillganglighet/tillganglighetsarbetet-i-goteborgs!/ut/p/z1/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfIjo8ziQw0NAi2cDB0N3A0szA0czRwtfV183AwNzAz1wwkpiAJKG-AAjgb6BbmhigBs4oZT/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/

Iwarsson, S & Sthål, A. (2003). Accessibility, usability and universal design—positioning and definition of concepts describing person-environment relationships. *Disability and Rehabilitation*, 25(2), 57-66. Hämtad 2020-04-04 från https://www.researchgate.net/publication/10929437_Accessibility_usability_and_universal_d

[esign_-_Positioning_and_definition_of_concepts_describing_person-environment_relationships](#)

Larsson, A Ellder, E & Vilhelmson, B. (2014). *Geografisk tillgänglighet definitioner operationalisering och praktik*. Hämtad 2020-04-15 från https://gupea.ub.gu.se/bitstream/2077/38218/4/WPHG_2014_1_web.pdf

Lättman, K, Olsson, L E, & Friman, M. (2016). Development and test of the perceived accessibility scale (PAC) in public transport. *Journal of transport geography*, 54(2016) 257-263. Hämtad 2020-05-06 från <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0966692316303295?via%3Dihub>

Makri, M C & Folkesson, C. (u.å). *Accessibility measures for analyses of land use and traveling with geographical information systems*. Hämtad 2020-05-06 <http://www.tft.lth.se/fileadmin/tft/dok/KFBkonf/4Makrifolkesson.pdf>

Nirje, Bengt. (2003) *Normaliseringsprincipen [The Principle of Normalization]*. Lund: Studentlitteratur.

Norgate, S. H. (2012). Accessibility of urban spaces for visually impaired pedestrians. *Municipal Engineer*, 165(ME4), 231-237.

Orellana, D., Bustos, E. M., Marín-Palacios, M., Cabera-Jara, N., & Hermida, M. A. (2020). Walk'n'roll: Mapping street-level accessibility for different mobility conditions in Cuenca, Ecuador. *Journal of Transport & Health*, 16(2020), 1–14.

Rachele, J. N., Wiesel, I., van Hosten, E., Feretopoulos, V., de Vries, T., Green, C., & Bicknell, E. (2020). Feasibility and the care-full just city: Overlaps and contrast in the views of people with disability and local government officers on social inclusion. *Cities*, 100(2020), 1–7.

Regeringen. (2018). *Agenda 2030- 2018-2020*. Regeringen: Stockholm. Hämtad 2020- 04-16 från

<https://www.regeringen.se/49e20a/contentassets/60a67ba0ec8a4f27b04cc4098fa6f9fa/handlingsplan-agenda-2030.pdf>

SFS 2011:338. *Plan och byggförordningen*. Stockholm: Finansdepartementet. Hämtad 2020-04-30 https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan--och-byggforordning-2011338_sfs-2011-338

SFS 2010:900. *Plan och bygglagen*. Stockholm: Finansdepartementet. Hämtad 2020-04-30 https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan--och-bygglag-2010900_sfs-2010-900

Shakespeare, T., Bickenbach J. E., Pfeiffer, D., & Watson, N. (u.å.). *Models. Encyclopedia of disability*. Hämtad 2020-04-15 från <http://sk.sagepub.com.ezproxy.ub.gu.se/reference/disability/n547.xml>

Shawn Lawton, H., Abou-Zahra, S., & Brewer, J. (2014). "The Role of Accessibility in a Universal Web." *Proceedings of the 11th Web for All Conference on - W4A '14*. Hämtad 2020-04-15 från <https://dspace.mit.edu/bitstream/handle/1721.1/88013/SLHenry-W4A2014-MIT.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Socialstyrelsen. (2019). *Stöd inom funktionshinderområdet*. Hämtad 2020-03-27 från <https://www.socialstyrelsen.se/stod-i-arbetet/funktionshinder/>

Synskadades riksförbund. (u.å). *Om oss*. Hämtad 2020-05-20 från <https://www.srf.nu/om-oss/>

Synskadades riksförbund Göteborg. (2019). *Det här gör vi*. Hämtad 2020-05-20 från <https://www.srf.nu/om-oss/distrikt-och-lokalforeningar/goteborg/det-har-gor-vi/>

Söder, M. (u.å.). *Social model Sweden Encyclopedia of disability*. Hämtad 2020-04-15 <http://sk.sagepub.com.ezproxy.ub.gu.se/reference/disability/n729.xml>

Tøssebro, J. (2016). Scandinavian disability policy: From deinstitutionalisation to non-discrimination and beyond. *Alter, European Journal of Disability Research*, 10(2016), 111–123.

Unga rörelsehindrade. (u.å.). *Vilka krav finns?* Hämtad 2020-04-09 från
<http://ungarorelsehindrade.se/tillganglighet/krav-pa-tillganglighetsatgarder/>

Unga rörelsehindrade Göteborgsklubben. (u.å.). *Om oss*. Hämtad 2020-05-20 från
<http://ungarorelsehindradegoteborgsklubben.se/om-oss/>

Vinnova Sveriges innovations myndighet. (2019). *Studie av definition och tillämpning av begreppet tillgänglighetsdesign*. Hämtad 2020-04-17
<https://www.vinnova.se/publikationer/tillganglighetsdesignrapport/>

Wennberg, H, Sthål, A & Hyden, C. (2009). Implementing accessibility in municipal planning -planners view. *Journal of transport and land use*, 2(2), 3-21.
Hämtad 2020-04-17 från
https://www.jstor.org/stable/26201628?seq=1#metadata_info_tab_contents

8.1 Bildkällor

Bild 1 och 2: Elin Wahlström. (2020).

Framsida: Göteborgs stad. (2018). Hämtad 2020-05-26 från
<http://www.mynewsdesk.com/se/goteborgsstad/pressreleases/insiktsarenan-ska-bidra-till-ett-mer-tillgaengligt-goeteborg-2668810>

Handelshögskolans logo: Göteborgs universitet. (2008). Hämtad 2020-05-26 från
<https://bildbank.gu.se/logotyperochmallar/detailpage/423>

9. Bilagor

9.1 Bilaga 1: Intervjuguide till informanter på Göteborgs stad.

Tema 1: Din yrkesroll på kommunen

- Vad arbetar du med?
- Hur arbetar du med tillgänglighetsfrågor?

Tema 2: Kommunens arbete med tillgänglighetsfrågor

- Hur arbetar förvaltningen med tillgänglighetsfrågor?
- Hur säkerställer kommunen att tillfälliga lösningar är tillgängliga medan det pågår en byggnation?
- Har ni kontakt med personer från olika organisationer för människor med nedsatt rörelseförmåga i ert arbete med tillgänglighetsfrågor?
- Ser ni någon skillnad i anmälningar på bristande tillgänglighet när det pågår en byggnation i ett område?

Tema 3: Riktlinjer och regler

- Vilka regler och policys måste ni följa?
- Finns det något specifikt styrdokument för tillgänglighetsanpassning under byggprocess?
- Hur ser ansvarsfördelningen ut mellan kommunens olika förvaltningar?

Tema 4: Kommande åtgärder

- Vad tror du behöver göras för att komma tillrätta med att tillgänglighetsanpassa Göteborg?
- Ser du att några specifika åtgärder behöver tas för att säkerställa tillgängligheten under byggskede?

9.2 Bilaga 2: Intervjuguide till respondenter för olika organisationer

Tema 1: Organisationen

- Berätta om organisationen och dess arbete med tillgänglighetsfrågor
- Vad är din roll i organisationen?
- Vad fick dig att vilja engagera dig?

Tema 2: Engagemang

- Brukar ni ha kontakt med kommunen?
- Har ni gjort några insatser i Göteborg exempelvis demonstrationer, namnunderskrifter etc?
- Anser ni att ert engagemang leder till förändring?

Tema 3: Upplevelse

- Hur upplever du tillgängligheten i Göteborg under byggskede?
- Skiljer sig tillgängligheten i staden åt när det pågår ett stort byggprojekt från när det inte gör det?
- Vilka är de vanligaste hindren?
- Kan du berätta om en situation när det har varit bristande tillgänglighet
- Påverkar bristande tillgänglighet din vardag?
- Vad tycker du om kommunens arbete med tillgänglighetsfrågor? ... Gäller detta även under en byggnationstid?

Tema 4: Kommande åtgärder

- Anser du att dagens riktlinjer och regelverk är tillräckliga? Finns det några tillägg som du ser skulle behöva tillkomma?
- Vad tror du behöver göras för att komma tillrätta med att tillgänglighetsanpassa Göteborg?