

Fra handicapegnede veje til universelt design

- 20 års arbejde for tilgængeligheden

Artiklen indeholder et personligt blik på udviklingen i arbejdet for tilgængelighed og universelt design gennem mere end 20 års arbejde som konsulent, tilgængelighedsrevisor, vejregelmanarbejder og forsker - med nedslag i nogle af de udfordringer, vi møder inden for dette fagområde.

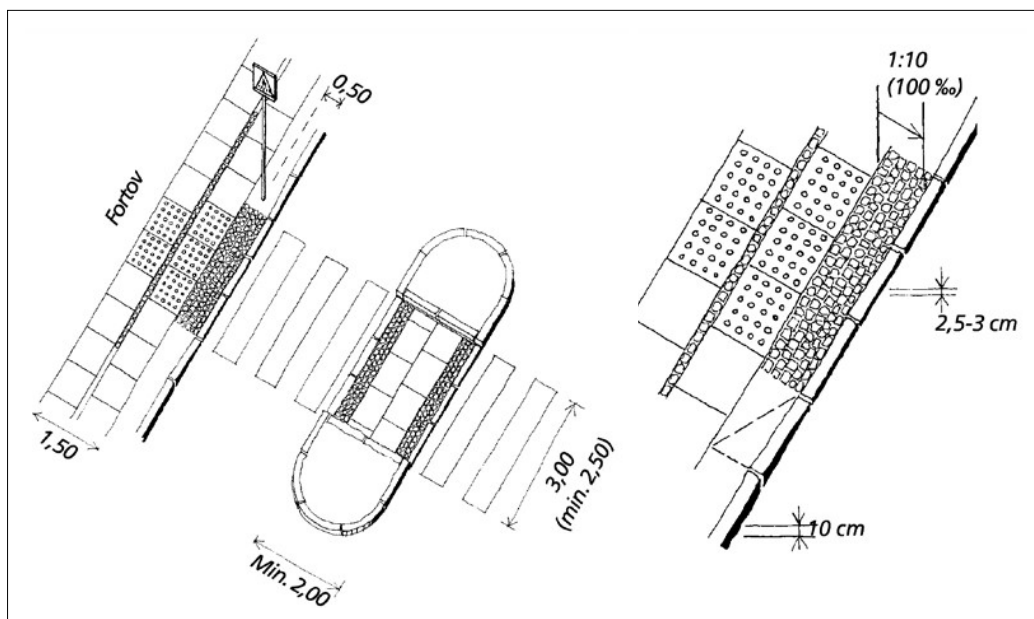


AF JACOB DEICHMANN
Rambøll Danmark A/S
jpd@ramboll.dk

I denne artikel forsøger jeg at give en status over mere end 20 års arbejde for og med tilgængelighed.

Mit eget engagement i emnet startede - som så mange ting i livet - ved en ren tilfældighed. Min daværende kollega Mogens Møller havde i 1999 som projektleder for rådgivningsfirmaet Anders Nyvig AS (dengang et datterselskab til Rambøll) fået

til opgave at udarbejde en vejledning i projektering af handicapegnede veje - en titel som i dag ville medføre løftede øjenbryn rundt omkring. Og Mogens skulle bruge nogle illustrationer af de løsninger, der skulle foreslås. Jeg udarbejdede 10-12 håndtegninger af forskellige løsninger og fik samtidig indblik i fagområdet, som dengang var helt nyt. Mange af de løsninger, vi beskrev, var ikke særligt



Figur 1: Illustration fra "Handicapegnede veje" af løsning, hvor fodgængerfelt møder kantsten. Denne løsning er siden forladt til fordel for løsningen vist i figur 2.

gennemarbejdede, men skulle nok mere opfattes som bud på en retning, man kunne arbejde i. Løsningen ved fodgængerfelt, som vises på figur 1, er et godt eksempel på en løsning, hvor der senere er udviklet en anderledes og bedre løsning, som jeg vender tilbage til senere i artiklen.

Da Mogens efterfølgende valgte at forlade Anders Nyvig AS for at være med til at starte Via Trafik, overtog jeg fagområdet i Anders Nyvig og har siden - nu i Rambølls afdeling for Smart Mobility - haft det som interesse- og ekspertområde. Jeg uddannede mig til tilgængelighedsrevisor på det første hold i 2003 og tog i 2014-2016 Aalborg Universitets Mastergrad i Universelt Design og Tilgængelighed. I årenes løb har jeg været sekretær for Vejregelgruppen i en 4-års periode, forfatter og medforfatter til en række vejregelrapporter og formodentlig lavet et trecifret antal tilgængelighedsrevisioner. Jeg har også haft fornøjelsen af at snuse til mere forskningsprægede opgaver - blandt andet for det daværende Integrations- og Boligministerium.

Så det er spændende at se tilbage og også prøve at kigge lidt fremad.

Universelt design: Fra én løsning for alle til en løsning for alle

En af de større - i hvert fald sproglige - ændringer i de forløbne 20 år er, at begrebet Universelt Design er blevet introduceret i Danmark. Begrebet Universelt Design defineres i FN's handicapkonvention (faktaboks 1).

Universelt design har et fokus på ligeværdighed, herunder ligeværdige oplevelser, men også på mangfoldighed - altså at mennesker er forskellige og har forskellige behov. Det er sjældent muligt at udvikle én løsning, der er god for alle, men flere - ligeværdige - løsninger kan tilsammen skabe et universelt designet sted.

Tilgængelighed handler derimod om

særlige løsninger, der etableres som kompensation, fordi den generelle løsning ikke imødekommer alle behov. I sin snævrere betydning behøver tilgængelighed ikke at være udtryk for ligeværdighed i oplevelsen - kun i selve det at skabe adgang.

Grænsen mellem de to begreber kan være flydende, og i min egen praksis anvender jeg de to begreber afhængig af, hvem der er målgruppen, og det er ofte hensigtsmæssigt at tale om tilgængelighed, selvom man faktisk mener universelt design. Jeg er opmærksom på, at denne måde at kommunikere på i sig selv er i strid med behovet for at få kommunikeret, hvad universelt design er, og hvad forskellen mellem universelt design og tilgængelighed er.

Som eksempel på et skift i tankegangen kan nævnes den ovenfor omtalte løsning på mødet mellem fodgængerfelt og kantsten.

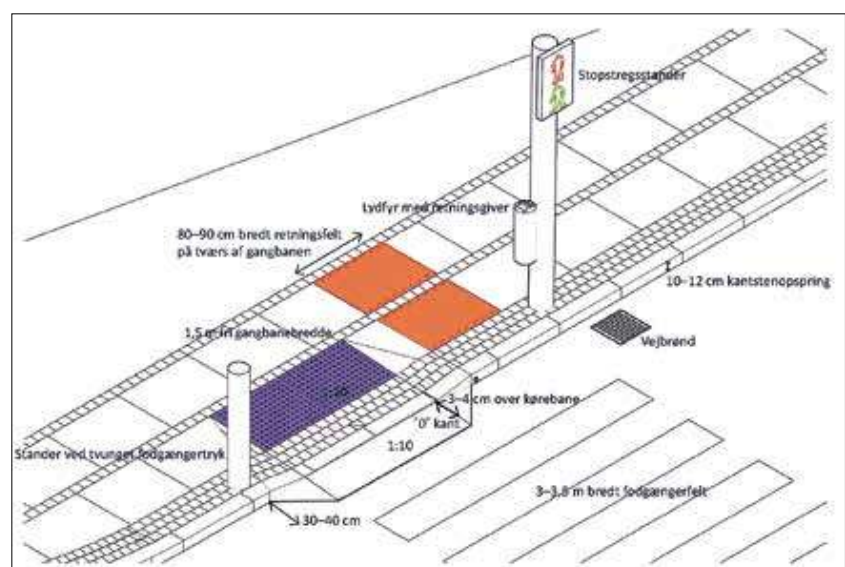
I "Handicapegnede Veje" og den efterfølgende første rigtige Vejregelhåndbog "Færdelsarealer for Alle" fra 2003 foreskri-

FN'S HANDICAPKONVENTION

I denne konvention betyder "universelt design" udformning af produkter, omgivelser, ordninger og tilbud, således de i videst muligt omfang kan anvendes af alle personer uden behov for tilpasning eller særlig udformning. "Universelt design" udelukker ikke hjælpemidler til særlige grupper af personer med handicap, når der er behov herfor.

(FNs handicapkonvention, afsnit 2)

ves en kantstenshøjde på 2,5-3,0 centimeter i hele fodgængerfeltets bredde (kantsten er normalt 8-12 centimeter høje og kan ikke passeres af en kørestolsbruger). De 2,5-3,0 centimeter skulle være et kompromis mellem kørestolsbrugernes behov for en så lav kant som muligt (helst ingen) og blinde/svagsynedes behov for en kant, der var høj nok til at kunne registreres med stokken. Det var således én løsning for alle. I praksis viste det sig, at løsningen var svær >>



Figur 2: Illustration fra "Færdelsarealer for Alle", 2013 af løsning, hvor fodgængerfelt møder kantsten. I 2017-udgaven af "Færdelsarealer for Alle" er kantstenshøjden ud for retningsfeltet hævet til mindst seks centimeter.



Figur 3: Jævn gangbane af granitfiser og tydelig taktile kant. Denne løsning udgør en udmærket såkaldt naturlig ledelinje.

at udføre i praksis, og på grund af tolerancerreglerne inden for anlægsbranchen - og generel mangel på viden om baggrunden for løsningen - blev resultatet tit mellem en og fire centimeter.

I den nye udgave af Færdselsarealer for Alle fra 2013 er denne løsning erstattet med en svensk inspireret løsning, hvor krydsningspunktet deles i to dele - en niveaufri og en del hvor kantstenen er seks centimeter eller højere. Dette er så kombineret med et gennemtænkt system af opmærksomheds- og retningsfelter. Her kan man tale om en løsning for alle - forstået som flere ligeværdige løsninger til forskellige brugergrupper (figur 2).

Æstetik og tilgængelighed

Som arkitekt har jeg naturligt altid været optaget af, hvordan løsningerne ser ud. Og jeg har desværre oplevet, at den tilgængelige løsning forringes eller endda fravælges af æstetiske årsager.

I Danmark har vi en stolt arkitektur- og

designtradition, der er baseret på, at form og funktion følges ad. Behovet for tilgængelighed bør derfor kunne indtænkes som et funktionskrav på linje med alle de andre krav, der er til løsninger i det offentlige rum. Her håber jeg, at universelt design-begrebet kan være med til at gøre flere af mine fagfæller interesserede i at arbejde med løsninger, hvor tilgængelighedskravene både beriger og forskønner designet. Vi må insistere på at kunne finde kreative og æstetisk tilfredsstillende løsninger.

Et eksempel på dette er brugen af såkaldte naturlige ledelinjer. Ledelinjer er taktile forskelle i belægningen, som blinde og svagsynede kan orientere sig efter. Historisk har man orienteret sig efter fx kantsten, husmure, hække og kanten mellem jævne og ujævne belægninger - såkaldte naturlige ledelinjer, fordi de er "naturligt forekommende" i almindelige byrum. Siden omkring 1990 er der udviklet såkaldte særlige ledelinjer, som kan an-

vendes fx på store åbne pladser, på jernbanestationer og busterminaler. Disse har bestemt deres berettigelse, men i mange almindelige gaderum kan de undværes ved at arbejde bevidst med fx gennemgående kanter mellem jævne og ujævne belægninger (figur 3).

Benspænd

Nogle gange går udviklingen mest fremad, andre gange møder vi tilbageskridt. Fra omkring 2010 er der to nye tendenser i vej- og byrumsdesign, som også spiller en rolle i forhold til tilgængeligheden: Klimatilpasning og terrørsikring af nye byrum. Begge typer projekter omfatter elementer, der kan være til gene for tilgængeligheden, fx høje kantsten og pullerter og andet byinventar der opstilles, så det sinker eller forhindrer fx angreb på menneskemængder med lastbil. Men ofte tages der ikke hensyn til tilgængeligheden, og byinventar stilles fx direkte ovenpå ledelinjer og jævne gangbaner.



Figur 4: Terrorsikring foran Norges Bank i Oslo. Æstetisk vellykket løsning, der også bidrager til byrummet med siddemuligheder og beplantning.

Det var jeg med til at skrive en rapport om for Vejregelgruppen i 2018 - "Nye barrierer for Universelt Design" - skrevet sammen med blandt andre Stine Ilum fra Gemeinschaft.

FN'S VERDENSMÅL

9.1 Der skal udvikles god kvalitet, pålidelig, bæredygtig og robust infrastruktur, herunder regionale og grænseoverskridende infrastruktur, for at støtte den økonomiske udvikling og menneskelig trivsel, med fokus på fornuftig og lige adgang for alle.

11.2 Inden 2030 skal der skabes adgang for alle til sikre, tilgængelige og bæredygtige transportsystemer til en overkommelig pris, trafikikkerheden skal forbedres bl.a. ved at udbygge den kollektive trafik med særligt hensyn til behov hos sårbare befolkningsgrupper, kvinder, børn, personer med handicap og de ældre.

(Uddrag af FN's verdensmål)

Vi fandt ud af, at de vejledninger og anvisninger, vi allerede råder over, langt hen ad vejen burde være tilstrækkelige til at sikre tilgængeligheden, men at der måske har været en tendens til ikke at indtænke tilgængelighedshensynet i projekterne tidligt nok.

Men også her finder vi eksempler på, at klimatilpasnings- og terrorsikringsprojekter - hvis de er ordentligt gennemtænkte - både kan bidrage til byrummet og til tilgængeligheden - fx ved at skabe nye siddepladser i byens rum (figur 4).

Fremtiden

En kort status her efter 20 år er, at der heldigvis er stærkt stigende forståelse for fagområdet både blandt beslutningstagere og fagfolk - forhåbentlig hjulpet af blandt andet Vejdirektoratets og Vejregelsekretariatets (og deres rådgiveres) formidlingsindsats. Der er dog et stykke endnu, inden man kan forvente, at alle vej- og byrumsprojekter automatisk er

fuldstændig universelt designede og tilgængelige.

Et nyt redskab for os er, at vi kan hen-vise til FN's verdensmål (faktaboks 2), som ikke kun handler om CO₂-udslip og klima, men anlægger et bredt perspektiv på bæredygtighed, som også omfatter de mere sociale parametre.

Heldigvis har Vejdirektoratet også fokus på verdensmålene, som indarbejdes i kommende revisioner af vejregelhåndbøgerne - også inden for tilgængelighedsområdet. ●

Kilder

- Vejregelhåndbøger og -rapporter:
- Handicapegnede Veje - en projekteringshåndbog, 2000
- Færdselsarealer for Alle, Vejregelhåndbog, udgave 2003, 2013 og 2017
- Klimatilpasning og terrorsikring: Nye barrierer for universelt design?, 2018
- Artikler i Dansk Vejtidskrift/Trafik og Veje
- Barrierer for Tilgængelighed, februar 2006
- Klimatilpasning og terrorsikring: Nye barrierer for universelt design?, november 2018