

Er Norges «grønne» skifte bærekraftig?

Opplevelser blant grupper med nedsatt funksjonsevne

Hvordan påvirker Norges «grønne» energiomstilling individer med nedsatt funksjonsevne sin bruk og opplevelse av deres romlige omgivelser? Og på hvilken måte blir deres perspektiver og behov inkludert i denne omstillingen?

September 2021

Senter for utvikling og miljø

Include - forskningscenter for sosialt inkluderende energiomstilling.

Universitet i Oslo

Av Jenny Glenton Prescott

Sammendrag

Gjennom intervjuer med ni representanter for grupper med nedsatt funksjonsevne har jeg diskutert hvordan Norges «grønne» skifte påvirker medlemmenes opplevelser og bruk av fysisk infrastruktur, med fokus på transportmidler- og tiltak. Til tross for at Norge følger FNs bærekraftsmål som fremmer en sosialt inkluderende klimapolitikk (Meld-St.40 (2020-2021)), viser samtalen i stor grad at klima- og miljøspørsmål oppleves å bli prioritert over sosial inklusjon. Utforming av «grønne» tiltak blir blant annet beskrevet som å gå på bekostning av individer med funksjonsnedsettelse sin bevegelsesfrihet.

Tiltak rettet mot å redusere bilbruk, samt mangel på tilgang til «grønne» mobilitetstilbud blir trukket frem som spesielt problematisk blant informanter. Dette har sammenheng med hvordan personer med funksjonsnedsettelse ofte er fysisk og psykisk avhengige av privatbil i hverdagen. Når alternative «grønne» transportmidler i tillegg er utformet på en måte som er praktisk og/eller økonomisk utilgjengelig for enkelte kan dette føre til redusert sosial og fysisk frihet hos flere. Informanter peker på behov for økt politisk deltagelse når «grønne» tiltak skal besluttes. Flere informanter argumenterer for at dette vil fremme bevisstgjøring og kunnskap rundt funksjonsnedsettelse og dermed bidra til utviklingen av bærekraftig infrastruktur for alle.

Rapporten er skrevet for Senter for utvikling og miljø og Include - forskningscenter for sosialt inkluderende energiomstilling ved Universitet i Oslo. I forkant av intervjuene har alle informanter blitt informert om prosjektets formål og vilkår ved å lese og signere et informasjonsskriv.

Takk

En stor takk til alle informanter som har stilt til intervju. Sammen med en gruppe anonymiserte informanter inkluderer dette: Seniorrådgiver ved Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon (FFO), Cato Lie og Shahram Ariafar; Leder ved Landsforbundet for Utviklingshemmede.

1. INTRODUKSJON	5
RAPPORTSTRUKTUR	5
2. METODE OG FORSKNINGSDESIGN	7
<i>Utvalg av informanter</i>	7
<i>Utvalg av litteratur</i>	7
BEGRENSNINGER MED METODEVALGET	8
ETISKE BETRAKTNINGER	8
DEL 1: ROMLIG INKLUSJON OG EKSKLUSJON	9
3. TEORETISKE PERSPEKTIVER PÅ ROMLIG INKLUSJON OG EKSKLUSJON	9
SYMBOLSK OG FYSISK GRENSESETTING	10
4. BARRIERER OG BEHOV BLANT GRUPPER MED FUNKSJONSNEDESETTELSER	12
SOSIOØKONOMISKE BARRIERER	13
INKLUDERENDE INFRASTRUKTUR: UTFORDRINGER OG BEHOV	14
MANGEL PÅ UNIVERSAL UTFORMING SOM EN BARRIERE FOR SOSIAL INKLUSJON	15
OMVENDT INKLUDERING: TILRETTELEGGING OG SPESIALTILTAK	16
DEL 2: OPPLEVELSER AV OG INNFLYTELSE PÅ UTFORMINGEN AV GRØNNE TILTAK	19
5. «GRØNN» INFRASTRUKTUR OG DENS INKLUSJON AV GRUPPER MED NEDSATT FUNKSJONSEVNE	19
«BÆREKRAFTIGE» TILTAK SOM EKSKLUDERENDE: «MILJØDEBATTEN VINNER OVER ENKELTPERSONER»	20
«BÆREKRAFTIGE» TILTAK FORBEHOLDT DE MED SOSIOØKONOMISK KAPITAL?	20
6. CASE-STUDIER: BEVEGELSESBARRIERER, TRANSPORTMIDLER OG GRØNN UTVIKLING	23
BRUK AV KOLLEKTIVTRANSPORT	24
<i>Inklusjon og deltagelse: Positiv utvikling av kollektivtilbud i Oslo</i>	26
BRUK AV EL-SPARKESYKLER	29
BILFRITT SENTRUM I OSLO	32
BOMPENGER	33
7. MANGLENDE DELTAGELSE I «GRØNNE» BESLUTNINGSPROSESSER BLANT GRUPPER MED NEDSATT FUNKSJONSEVNE	34
<i>Mangel på universal utforming og fysisk tilrettelegging</i>	34
<i>Usynliggjøring og forsømmelse</i>	34
<i>Sen deltagelse og symbolsk representasjon</i>	36
ØKT BEVISSTGJØRING, KUNNSKAP OG DELTAGELSE	36
8. OPPSUMMERING OG VEIEN VIDERE	39
REFERANSELISTE	41

1. Introduksjon

Klimatiltak kan ikke reduseres til fysisk-kjemiske og biologiske variabler [...]. Miljøet representerer et mer eller mindre bråkete nabolag som vi må tilpasse oss til. Et forurenset miljø kan være et sted hvor livet er godt. Samtidig kan et miljø med ren luft og rent vann være ganske utålelig (Mancebo, 2015, s.280, min oversettelse).

En stor gruppe personer med funksjonsnedsettelse opplever i dag mangel på sosial og romlig inklusjon i hverdagen. Dette kan sees i sammenheng med hvordan infrastruktur ofte utformes utefra kroppslige funksjonsfriske «idealer» som ikke dekker varierte fysiske og psykiske behov. Individuer som ikke møter dette «idealet» kan dermed risikere fysisk og sosial eksklusjon fra en rekke tilbud (Bhakta & Pickerill, 2016). Denne problematikken belyser hvordan infrastruktur aldri er «passiv», men er formet av, og er med på å forme bestemte sosiale prosesser.

Regjeringen sine utviklingspolitiske prioriteringer er forankret i De Forente Nasjoner (FN) sine bærekraftsmål (Meld-St.40 (2020-2021)). Sistnevnte har som mål å fremme klimavennlig og sosialt inklusiv infrastruktur som kan brukes av varierte samfunnsgrupper, deriblant grupper med nedsatt funksjonsevner. I sammenheng med dette jobber regjeringen (2020) mot å skape et såkalt «grønt» skifte. Dette skiftet er rettet mot å omstille produkter og tjenester med mål om å gjøre dem mer klimavennlige.

Gjennom intervjuer med ni representanter fra organisasjoner for grupper med nedsatt funksjonsevner har jeg diskutert hvordan Norges bærekraftige utvikling og «grønne» skifte har påvirket deres medlemmer bruk og opplevelse av fysisk infrastruktur. Ved å diskutere disse temaene ønsker jeg å utforske «hvordan Norges «grønne» energiomstilling påvirker individer med nedsatt funksjonsevne sin bruk og opplevelse av deres romlige omgivelser? Og på hvilken måte deres perspektiver og behov blir inkludert i denne omstillingen?».

Rapportstruktur

*Kapittel 1 og 2 viser til mine valg og bruk av metode, samt etiske betraktninger. Deretter er rapporten delt inn i to hoveddeler. Del 1 omhandler en overordnet diskusjon rundt romlig inklusjon og eksklusjon. Her begynner jeg i *kapittel tre* å presentere samfunnsvitenskapelige teorier knyttet til romlig inklusjon og eksklusjon. Deretter fokuserer jeg i *kapittel fire* på*

hvordan slik romlig inklusjon og eksklusjon utformes og oppleves blant grupper med funksjonsnedsettelse.

I *del 2* utforsker jeg grupper med funksjonsnedsettelse sine opplevelser av og innflytelse på utformingen av grønne tiltak. Ved å vise til empirisk materiale fokuserer jeg her på deltagelse, samt bruk og tiltak knyttet til utviklingen av transportmidler. I *kapittel fem* fokuserer jeg på «grønn» infrastruktur og dens inklusjon av grupper med nedsatt funksjonsevne. I lys av dette utforsker jeg i *kapittel seks* hvordan bevegelsesbarrierer oppleves blant grupper med funksjonsnedsettelse. I *kapittel syv* tar jeg for meg denne gruppen sin deltagelse i «grønne» beslutningsprosesser. Avslutningsvis i *kapittel åtte* presenterer jeg en kort oppsummering og refleksjon rundt videre utvikling av berørt tematikk.

2. Metode og forskningsdesign

Denne rapporten er basert på en kvalitativ studie bestående av dyptgående åpne intervjuer med ni informanter. Intervjuene ble gjennomført digitalt mellom juli og september i 2021, ved hjelp av en semistrukturert intervjuguide. Samtalene gir et overordnet innblikk i grupper med nedsatt funksjonsevner sine synspunkter og opplevelser av Norges «bærekraftige» energiomstilling av infrastruktur. Dyptgående og konkrete beskrivelser av individuelle erfaringer rundt det «grønne» skiftet er også inkludert.

Utvalg av informanter

Informanter ble valgt på grunnlag av deres roller som representanter og ansatte ved organisasjoner for grupper med nedsatte funksjonsevner. Da jeg ønsket å få innblikk i erfaringene til en bred gruppe, ble informanter som representerte forskjellige typer funksjonsnedsettelse kontaktet. Jeg valgte også ut individer basert på deres kunnskap om og tilknytning til temaene jeg ønsket å utforske. Dette inkluderte interessepolitikk, infrastruktur (dvs. bolig, transport, offentlig rom osv.), brukermedvirkning og rettigheter blant grupper med funksjonsnedsettelse. Informantene ble alle funnet gjennom offentlig informasjon publisert på hjemmesiden til deres respektive arbeidsgiver eller organisasjon

I denne rapporten viser to informanter ved bruk av navn og arbeidsplass. Dette inkluderer: Seniorrådgiver ved Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon (FFO), Cato Lie og Shahram Ariaifar. Informanter som ønsket å være delvis eller helt anonymisert refereres til som «representant for grupper med nedsatt funksjonsevner».

Utvalg av litteratur

I tillegg til mine egne intervjuer, har jeg innhentet annen relevant data fra tre typer kilder. For det første har jeg tatt i bruk offentlig informasjon og dokumenter fra norske organisasjoner for personer med funksjonsnedsettelse, den norske regjeringen FN. Her har jeg hentet data knyttet til bærekraft, byutvikling og funksjonsnedsettelse. For det andre, har jeg brukt publiserte casestudier som tar for seg romlige opplevelser blant individer med funksjonsnedsettelse. Jeg har blant annet inkludert Kjersti Visnes Øksenholt og Jørgen Aarhaug (2018) sin casestudie fra Oslo om bruk av offentlig transport blant individer med funksjonsnedsettelse. Til slutt, har jeg brukt teoretisk litteratur knyttet til makt, ulikhet og våre romlige omgivelser. Her har jeg i stor grad tatt i bruk samfunnsvitenskapelig litteratur,

med et spesielt fokus på samfunnsgeografi og sosialantropologi. Utvalgt litteratur viser både til internasjonale og norske forhold¹.

Begrensninger med metodevalget

Mine intervjudata er ikke kombinert med observasjon eller deltagelse fra feltet. Jeg har derfor ikke hatt mulighet til å supplere og sammenligne informanter sine meninger og beskrivelser med observasjoner fra feltet. I tillegg er erfaringer knyttet til å leve med funksjonsnedsettelse beskrevet sekundært av representanter for organisasjoner, muligens med egne politiske eller organisasjonsstrategiske agendaer. Flere av informantene hadde imidlertid selv funksjonsnedsettelse og kunne trekke på personlige erfaringer.»

Selv skriver jeg fra et perspektiv som funksjonsfrisk og uten erfaring som pårørende. Jeg er derfor bevisst på at denne rapporten er skrevet utefra et «utenforstående» ståsted (se for eksempel Ginsburg & Rapp, 2013, s.10-11; Kasnitz, 2020). Ved å trekke på perspektiver fra individer som selv er berørt av funksjonsnedsettelse eller deres representanter har jeg imidlertid som mål å skildre deres ståsted så godt det lar seg gjøre.

Da individer med nedsatte funksjonsevner er en svært heterogen gruppe har jeg ikke hatt mulighet til å gi et fullstendig bilde som dekker dette mangfoldet. Dette har medført at noen grupper har blitt nevnt og inkludert i større grad enn andre. Perspektiver kan selvfølgelig også være påvirket av faktorer som kjønn, alder, utdanningsnivå, samt deres tilhørighet til byer eller distrikter. Dette er faktorer som jeg i noen grad fokuserer på. I lys av dette vil jeg understreke at dette er et utsnitt av problematikk knyttet til funksjonsnedsettelse og ikke en representativ undersøkelse for gruppen og deres representanter som helhet.

Etiske betraktninger

I forkant av intervjuene har alle informanter blitt informert om prosjektets mål og vilkår ved å lese og signere et informasjonsskriv. Enkelte informanter har blitt anonymisert slik at deres identitet er uoppgåelig for tredjeparter.

¹ Sitater hentet fra engelskspråklig litteratur er oversatt av meg.

Del 1: Romlig inklusjon og eksklusjon

I denne delen presenterer jeg en mer *overordnet diskusjon om romlig inklusjon og eksklusjon* for mennesker generelt og de med funksjonsnedsettelse spesifikt.

3. Teoretiske perspektiver på romlig inklusjon og eksklusjon

Våre romlige omgivelser kan forstås som fysiske områder som i møte med menneskelig praksis blir tilegnet og deretter produserer ulik sosiokulturell mening (Ballinger, 2012, s.393). Dette kan inkludere alt fra minner, historie, økonomi, relasjoner og ønsker. Rom er derfor langt fra «tomme» og passive volumer og arealer, men uttrykk for og produsenter av kulturelle, politiske, historiske og lokale prosesser (Rodman, 1992 s.1; Low, 2016, s.32).

Et eksempel på dette er hvordan vi gjennom politiske og økonomiske strategier former rom ved å tillegge dem spesifikk infrastruktur, som veier eller boliger. Mangel eller tilgang til slike goder vil påvirke vår opplevelse og bruk av våre omgivelser. Fysisk og sosial eksklusjon fra infrastruktur og områder kan føre til en redusert evne til å samhandle med mennesker, bruke fasiliteter og dra på ressurser slik som ly, mobilitet og sikkerhet, helse og arbeid (Uribe, 2017, s.212). Rob Imrie (2017, s.25) beskriver hvordan mennesker med nedsatt funksjonsevne kan oppleve bygde miljøer som ekskluderende:

[E]n serie av fiendtlige, eksklusive and undertrykkende områder. Eksempler på diskriminerende design inkluderer trapper inn til butikker og offentlige bygg, utilgjengelig transport og mangel på fargekoding [...] (Imrie, 2017, s.20, min oversettelse).

Flora Gathrone-Hardy (1999) argumenterer for at «ekskluderende» infrastruktur opprettholder undertrykkende strukturer rettet mot grupper med nedsatt funksjonsevne. I følge Imrie (2017, s.26) er våre romlige omgivelser planlagt utefra et sett med kroppslige idealer som individer med nedsatt funksjonsevne ikke passer inn i. Som konsekvens av dette risikerer denne gruppen å bli ekskludert fra viktig infrastruktur. Denne problematikken belyser hvordan våre omgivelser er sammenvevde med sosiale praksiser og mer enn bare «fysiske rom». Ved å studere våre omgivelser i en slik kontekst argumenterer en rekke teoretikere for at vi enklere kan forstå og denaturalisere bestemte sosiale og hierarkiske praksiser knyttet til det bygde landskapet (se Low, 2016; Hall, 1969; Gupta & Ferguson, 1992; Bourdieu, 1996).

Simón Uribe (2017) argumenterer for at innbyggere sin tilgang til lokal infrastruktur kan forstås som utrykk for deres inklusjon eller eksklusjon innen et romlig og sosialt felleskap. Inklusjon eller tilhørighet er begreper som viser til det å være del av et felleskap bygget rundt medlemskap og aksept. Ekskludering, derimot, refererer til å være "malplassert". En gruppe sin inklusjon i slike felleskap (f.eks. lokalsamfunn eller nasjon) kan videre forstås som et produkt av et samfunn sin kategorisering av individer basert på deres sosiale tilhørighet eller medlemskap (Tošić, 2012, p.114). Sosialt medlemskap kan inkludere alt fra sosial klasse, kjønn eller funksjonsevne og kan både tilrettelegge for og skape barrierer innen et område. Et sted kan derfor oppleves og tas i bruk på ulike måter av individer utefra deres sosiale medlemskap. Devva Kasnitz (2020) peker eksempelvis på hvordan individer med funksjonsnedsettelse analyserer deres romlige omgivelser utefra deres kroppslige evner:

Når vi kommer inn i et rom, skanner vi det. *Hvis jeg er i det hjørnet, da kan jeg gjøre dette, men jeg kan ikke gjøre det, den stolen er for lav, men hvis jeg tar denne stolen, da blir den for høy.* Dette er arbeid som må gjøres for å finne ut av hva man er omgitt av og hvordan ens omgivelser kan begrense eller frigjøre deg og hvor mye du kan manipulere dem (Kasnitz, 2020, s.24, min oversettelse).

Symbolisk og fysisk grensesetting

Michèle Lamont & Virág Molnár (2002, s.168) hevder at når sosial kategorisering blir svært utbredt kan det bli romliggjort som fysiske grenser. Slike grenser fungerer ved å separere grupper og områder basert på sosial tilhørighet. Uribe (2017) forklarer hvordan slik grensesetting kan komme til utrykk gjennom infrastruktur. Eksempelvis kan områder med mangel på goder som trygg transport eller veisystemer svekke beboere sin mobilitetsfrihet og føre til at de fysisk utestenges fra en rekke lokale områder. Slik grensesetting vil i mange sammenhenger forsterke marginalisering og sårbarhet blant utsatte grupper, ved at deres posisjon som «utenforstående» forsterkes i samfunnet. En informant belyser dette og forklarer hvordan sosial inklusjon kan styrke en person sin evne til å lykkes på en rekke ulike arenaer:

[D]et å være inkludert sosialt med venner og nettverk har veldig mye å si på andre områder, arbeid for eksempel. Hvordan det går senere i livet. Sosial inkludering er også viktig for samfunnsøkonomiske spørsmål (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevne*).

Grenser kan bli romliggjort eksplisitt gjennom fysiske sperringer som vegger eller lukkede innganger (se Caldeira, 2000). Eksempelvis viser informanter til at personer med funksjonsnedsettelse i stor grad opplever mangel på trygg og tilgjengelig infrastruktur som

transport og bolig, som et hinder for samfunnsdeltagelse. Grenser kan også være implisitte ved å symbolsk kommunisere gjennom sosioøkonomiske og kulturelle uttrykk at bestemte grupper ikke er velkomne.

4. Barrierer og behov blant grupper med funksjonsnedsettelse

Ifølge Barne- ungdoms- og familiedirektoratet (BUFDIR) innebærer en nedsatt funksjonsevne: «tap av, skade på eller avvik i en kroppsdel eller i en av kroppens psykologiske, fysiologiske eller biologiske funksjoner» (2020). Mennesker med nedsatt funksjonsevne er altså en svært mangfoldig gruppe som har stor variasjon internt. Dette vises i bredden av mine informanter, som representerer grupper med alt fra autisme til muskel- og skjelett sykdommer. BUFDIR (2020) deler individer med funksjonsnedsettelse inn i fem hovedgrupper som inkluderer personer med; synshemming; bevegelsehemming; hørselshemming; utviklingshemming og psykososiale funksjonsnedsettelse.

Grupper med nedsatt funksjonsevne møter varierte fysiske og psykiske utfordringer i hverdagen. Disse kan være medfødt eller komme senere i livet, samt påvirke individer i ulik grad. En informant peker på dette og forklarer hvordan: «Funksjonshemmede er en spesiell gruppe, men egentlig er de ikke det. Det er veldig mange mennesker som har utfordringer. Det kan man ha i løpet av livet, fordi man har brukket noe eller er gammel».

Til tross for stor variasjon innad i gruppen, møter mennesker med nedsatt funksjonsevne ofte felles utfordringer i hverdagen i sammenheng med manglende tilrettelegging og sosiale hindringer og holdninger (BUFDIR, 2020). Slike utfordringer gjør at mange med funksjonsnedsettelse opplever det BUFDIR definerer som *funksjonshemming*. Gathorne-Hardy (1999) forklarer at relasjonen mellom fysiske nedsettelse og den sosiale konstruksjonen av funksjonshemming er en av de mest sentrale debattene innen feltet. I følge BUFDIR oppstår en funksjonshemming i:

[S]amspillet mellom personen og omgivelser som ikke er skikkelig tilrettelagt. Når vi sier at noen er funksjonshemmet i dag viser vi altså til en spesifikk situasjon i omgivelsene som skaper barrierer for vedkommende slik at personen blir funksjonshemmet (BUFDIR, 2020).

I denne rapporten fokuserer jeg på det BUFDIR (2020) beskriver som sosiale barrierer som fører til en «funksjonshemming». Flere av mine informanter bruker imidlertid begrepene «funksjonshemming», «nedsatt funksjonsevne» og «funksjonsnedsettelse» om hverandre. Jeg vil generelt sett referere til de to sistnevnte begrepene i denne rapporten.

Sosioøkonomiske barrierer

Data hentet fra innbyggerundersøkelsen til Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) (2019) viser at husstandsinntekten til individer med nedsatt funksjonsevne i gjennomsnitt er lavere enn befolkningen ellers. Økt økonomisk sårbarhet blant grupper med nedsatt funksjonsevne kan forstås som et produkt av diverse sosiale barrierer for samfunnsdeltagelse.

BUFDIR (2021) forklarer blant annet hvordan kostnader knyttet til funksjonsnedsettelse oppleves som økonomisk belastende for mange. Ifølge en undersøkelse fra Statistisk Sentralbyrå (SSB) (Otnes, s.5, 2010) skyldes dette blant annet at helseutgifter i gjennomsnitt er høyere hos denne gruppen enn hos den generelle befolkningen. En informant forklarer hvordan økonomiske utfordringer oppleves blant flere av hennes medlemmer:

Mange [av våre medlemmer] er uføre, så da er man ofte i vanskeligere økonomisk situasjon. Psykosomatisk sykdom går jo ofte ut på det at hvis man ikke har det godt psykisk så blir man dårligere i kroppen. Så med slike kostnader og dårlig økonomi så kan man bli psykisk sliten fordi man hele tiden har et økonomisk forbruk som er høyere enn det man burde ha og det går utover sykdommen (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevne*).

SSB (Ram & Otnes, s.33, 2013) viser at lav sysselsetting blant grupper med nedsatt funksjonsevne gjør at mange er avhengig av folketrygden som hovedinntektskilde. I tillegg viser SSB (Ram & Otnes, 2013, s.30) at det er en lavere andel med nedsatt funksjonsevne som har høyere utdanning sammenlignet med nivået i befolkningen. Helseproblematikk knyttet til nedsatt funksjonsevne kan i seg selv medføre lav arbeidskapasitet (BUFDIR, 2021). En persons evne til å arbeide er imidlertid svært varierende blant grupper med funksjonsnedsettelse, ettersom denne gruppen kan romme alt fra grupper med sterk utviklingshemning og autisme til personer med litt redusert syn.

Øksenholt og Aarhaug (2018, s.1298) påpeker at mangel på inklusiv utforming av transportmidler kan skape lav deltagelse i arbeidslivet blant individer med funksjonsnedsettelse. Vår kroppslige bevegelsesevne kan med andre ord formes av våre fysiske omgivelser. Sistnevnte kan derfor forsterke problemer knyttet til mobilitet og derav individuell sårbarhet (Langan, 2001). Flere informanter viser til at mangel på sosial og romlig tilretteleggelse gjør det krevende for noen grupper å fysisk få tilgang til ulike arbeidsplasser:

Når det gjelder arbeidsmarkedet ser vi også at folk opplever diskriminering og utestenging [...]. Det kan være mangel på ramper eller heiser, men også problemer med store overflater og glassfasader uten noe form for kontraster for synshemmede. Det kan gjøre det vanskelig å navigere seg rundt på arbeidsplassen og offentlige bygg (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevner*).

Det er mange funksjonshemmede som vil ut i jobb som ikke får mulighet til det på grunn av manglende universell utforming på områdene transport og arbeidsbygg. Rent samfunnsøkonomisk er det dumt og unødvendig (*Cato Lie, FFO*).

Kommentarene ovenfor viser hvordan sosioøkonomiske utfordringer blant grupper med nedsatt funksjonsevner må forstås i sammenheng med vår sosiale og romlige samfunnsutvikling. Romlig eksklusjon kan videre påvirke og reproducere problematikk knyttet til individuelt velvære og helse. Sistnevnte kan i denne sammenhengen bli forstått som del av et helhetlig økosystem bygget opp av fysiske og sosiale komponenter, hvorav kulturelle endringer vil påvirke biologiske realiteter. Helsestatus vil derfor påvirkes av en persons evne til å tilpasse seg miljøet sitt på en positiv eller negativ måte. Beboernes evne til å gjøre dette kan forstås som et resultat av deres evne til å forme deres romlige omgivelser og produsere et helsefremmede miljø som er “skreddersydd” deres behov (Singer & Baer, 2007, s.184).

Inkluderende infrastruktur: Utfordringer og behov

Siden Norge i 2007 skrev under og i 2013 ratifiserte FN-konvensjonen om rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne, har regjeringen vært pliktet til å følge det som står i konvensjonen (BLD, 2013). Dette inkluderer at Staten er ansvarlig for å iverksette nødvendige tiltak for å sikre at:

[M]ennesker med nedsatt funksjonsevne på lik linje med andre får tilgang til det fysiske miljøet, til transport, til informasjon og kommunikasjon, herunder informasjons- og kommunikasjonsteknologi og –systemer, og til andre tilbud og tjenester som er åpne for eller tilbys allmennheten, både i byene og i distriktene (*BLD, s.12, 2013*).

Til tross for dette står Norge fortsatt ovenfor mange utfordringer knyttet til helsefremmende og romlig inklusjon av grupper med nedsatt funksjonsevne. Infrastruktur som er spesielt tilpasset grupper med nedsatt funksjonsevne kan for eksempel virke ekskluderende. Dette har sammenheng med hvordan slike «goder» kan oppleves som fysisk tungvint å bruke, samt

stigmatiserende, da det retter et uønsket fokus på brukeren og deres funksjonsevne. Slike «løsninger» kan med andre ord også forstås som symbolske barrierer som bidrar til å skape romlig og sosial eksklusjon fra storsamfunnet blant individer med funksjonsnedsettelse. Flere informanter viser til eksempler på fysiske og symbolske barrierer:

Jeg vet om folk som har kommet på toget og sliter med å få ut ramper og heis. Etterpå blir det sagt over høyttaleren at «vi beklager for denne forsinkelsen, det skyldes at vi måtte ta på en rullestolbruker». Det blir veldig stigmatiserende (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevne*).

Kino- og konsertsaler er ofte ikke tilrettelagt for de med spesielle behov. Det er fastmonterte seter av en type størrelse. Om man kommer med rullestol så blir man sittende i gangarealet på siden. Man får ikke anledning til å sitte i midten. Der er det en del diskriminering som ikke er så bra. Og det kan endres med små midler. Det er det å føle seg velkommen og inkludert og at man ikke er til bryderi. Man føler at man er i veien eller «å nei nå ble det mer jobb i at jeg skal delta». Det er ikke noe hyggelig og det gjør at en del ikke vil benytte seg av en del kulturelle tilbud (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevne*).

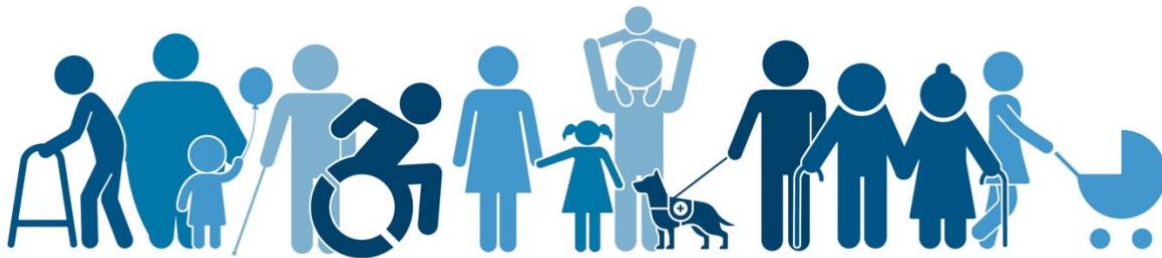
Eksklusjon fra viktig infrastruktur kan både forstås som et produkt av og del av å reproducere grupper med nedsatt funksjonsevne sin rolle som «malplassert» og «utenforstående». Lie (FFO) beskriver det slik: «sosial inkludering handler jo om at man er inkludert i alle deler av samfunnet. Noe vi ikke er [...]. Vi er jo en diskriminert gruppe i samfunnet».

Mangel på universal utforming som en barriere for sosial inklusjon

Flere informanter dro frem mangel på og prioritering av universal utforming som en barriere for sosial inklusjon. Arkitekten Ronald Mace (CUD, 2008) definerte universal utforming som "Design av produkter og miljøer som skal være skal kunne brukes av alle mennesker, i størst mulig grad, uten behov for tilpasset eller spesialisert design" (min oversettelse). Universell design utformes derfor på en ikke-segregerende måte, i form av at grupper med nedsatt funksjonsevne har mulighet til å ta i bruk samfunnsfunksjoner på lik linje med andre (Øksenholt & Aarhaug, 2018, s.1281). I korte trekk beskriver Lie (FFO), som selv er rullestolbruker, det slik: «Det er at du og jeg kan ta toget på samme måte. Nå må jeg ha en rampe». Informanter viser til nytten og betydningen av universell utforming:

Hvis noe er universelt utformet da tenker mange at det fungerer bra for de med nedsatt funksjonsevne. Men det fungerer bedre for alle [...]. Bare det å være eldre, komme med en tvillingvogn, måtte gå på krykker en periode. Det trenger ikke å være en funksjonsnedsettelse man er født med eller har i mange år. Så universell

utforming det gjør byrom og det fysiske rommet bedre for alle (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevne*).



Figur 1: Universell utforming skal gjøre hverdagen enklere for en mangfoldig befolkning.

Fra: «Universal Design: Creating Spaces and Places for All – Part 1», av L, Williams, 2020.

(<https://www.forrec.com/blog/universal-design-creating-spaces-and-places-for-all/>)

Universell utforming er et politisk mål i Norge (BUFDIR, 2021). I 2009 ble diskriminerings- og tilgjengelighetsloven operativ. Loven forbød diskriminering på grunnlag av nedsatt funksjonsevne. Her anses brudd på plikten til å sikre generell universell utforming som diskriminering. Utforming av bygninger, anlegg og uteområder rettet mot allmenheten er derfor pliktige til å følge kravene til universell utforming (BLD, s, 13-14, 2009). Flere informanter påpeker imidlertid at disse kravene ofte blir nedprioritert:

Det er et krav at det skal være universelt utformet, men det er ikke alltid det skjer i praksis. Fordi plutselig så er den plattformen ikke på høyde med inngangen til bussen eller trikken. Og det er et hopp opp så man kommer ikke inn med rullestol (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevne*).

I en av nabokommunene så var det en historie rundt dette med tilgjengelighet i det åpne byrommet. Og da uttaler byplanleggeren «selvfølgelig så viste de hva universell utforming var». Det er fint at du kan de ordene, men innholdet var ikke der (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevne*).

Omvendt inkludering: Tilrettelegging og spesialtiltak

Øksenholt og Aarhaug (2018, s.1298) påpeker at det alltid vil være enkelte som ikke kan dra nytte av universelle tiltak, til tross for «perfekt» utforming og at det derfor vil være behov for spesialtiltak. Ved å skape *én* «løsning» for *alle*, med mål om å oppnå «likhet» mellom samfunnsgrupper, kan man derfor risikere å produsere og reproducere ekskluderingsproblemer (se Gullestad, 2002, s.59).

En informant argumenterer for at fokus på universell utforming som regel er rettet mot å «*integrere*» grupper med nedsatt funksjonsevne inn i storsamfunnet. Som påpekt tidligere, viser enkelte informanter til hvordan «spesiell tilretteleggelse» kan oppleves som stigmatiserende, grunnet uønsket oppmerksomhet. Enkelte argumenterer allikevel for at tilpasset tilretteleggelse vil være riktig i enkelte sammenhenger:

Vi sliter ofte med å få forståelse for at ikke *alle* skal inkluderes for enhver pris, men de kan inkluderes utefra de evnene de har. Vi har jo autister som ikke takler mer enn 2-3 personer. Det er klart at å inkludere dem på alt og i større folkegrupper det fungerer ikke. Så det med inkludering er en god tanke, men det må skje på enkeltindividets evne til å bli inkludert og det opplever vi ofte at blir glemt i den inkluderingsdebatten. [...]. Inkludering går jo mye på at man skal ha lik rett på alt og av og til så må man bruke segregerte tiltak for å inkludere. [...]. Segregering er ikke nødvendigvis imot inkludering. Snarere tvert imot. Spesialtiltak kan være like inkluderende som andre ordinære tiltak. Vi bruker ofte begrepet omvendt inkludering: at vi inkluderer samfunnet inn i deres behov for at de skal inn i samfunnet. Det er jo også en god måte å gjøre ting på (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevne*).

Arifar viser til lignende problematikk og forklarer at han har møtt på nye utfordringer etter å ha fått en datter med autisme:

[I]nkludering er mer enn de fysiske hindringer som finnes i samfunnet. Det skal være sosial inkludering. For meg betyr det tilrettelegging. Jeg tenker at tilrettelegging er større enn universal utforming. Det er mer enn fysiske barrierer. Det handler om å øke kompetanse og endre holdninger. Noen endringer kommer ikke gjennom trapper og ramper. Mange av de med autisme kan utvikle seg og bli bedre, men da må det være riktig tilrettelegging. Du må kunne ta buss og kollektivt, men da må det være tilrettelagt. Om de ikke får det trekker de seg unna og blir mer og mer isolert. [...]. Hvis man har et barn med autisme så kan de bli overstimulert av mange folk og lyder. Universell utforming handler om et sted hvor folk kan trekke seg tilbake i sånne situasjoner (*Shahram Ariafar, NFU*).

I store trekk viser kommentarene ovenfor at utforming av inklusiv infrastruktur både handler om universal utforming og spesialtiltak. Disse ulike fremgangsmåtene viser til viktigheten, men også kompleksiteten rundt å utforme infrastruktur tilpasset varierte grupper mennesker. Universal utforming og spesialtiltak virker imidlertid å være rettet mot et felles mål: å inkludere en bredere gruppe individer til å delta og bruke storsamfunnet, fremfor å skape infrastruktur rettet mot én type kropp. I følge Gathorne-Hardy (1999, s.242) inkluderer dette å anerkjenne at mennesker med nedsatt funksjonsevne har «forskjellige» design behov, uten å

skape grove dikotomier mellom funksjonsfriskhet og funksjonsnedsettelse. En informant beskriver det slik:

Det er det å hele tiden ha i bakhodet at samfunnet består av ulike folk med de samme behovene, men som trenger ulik tilrettelegging [...]. Når man planlegger så må man se for seg folk som ikke er den «standard varianten». [...]. Hvis man ikke gjør det så overser man mennesker som foreldre i barnevogn, skrøpelige eldre og de med krykker. Hvis man ikke ser for seg alle de «ulike variantene» som folk kommer i når man planlegger så kan man heller ikke planlegge på en sosialt inkluderende måte (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevne*).

Del 2: Opplevelser av og innflytelse på utformingen av grønne tiltak

I denne delen fokuserer jeg på *utformingen av «grønn» infrastruktur* og hvordan dette oppleves av mennesker med funksjonsnedsettelse.

5. «Grønn» infrastruktur og dens inklusjon av grupper med nedsatt funksjonsevne

Ifølge den norske regjeringen er deres utviklingspolitiske prioriteringer forankret i FN sine 17 bærekraftsmål (Meld-St.40 (2020-2021)). Sistnevnte er: «en felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030». Noen av disse målene fokuserer altså hovedsakelig på sosiale forhold, mens andre først og fremst fokuserer på klima og miljø (FN, 2021).

Ved å følge disse målene jobber den norske regjeringen blant annet mot å skape et «grønt skifte». Dette omhandler å skape tjenester og produkter som har lavere omkostninger på klima og miljø innen 2050 (Regjeringen, 2020). Dette arbeidet inkluderer det ellefte bærekraftsmålet som er å: «Gjøre byer og lokalsamfunn inkluderende, trygge, robuste og bærekraftige» (FN, 2021). Målet inkluderer å gi individer på tvers av samfunnsgrupper tilgang til trygge, tilgjengelige og bærekraftige transportmidler, boliger, grøntområder og offentlige arealer; løse samfunnsutfordringer knyttet til byenes og lokalsamfunnenes negative påvirkning på miljøet, blant annet i form av tap av naturmangfold og klimagassutslipp (FN, 2021).

Et annet grunnprinsipp bak FN sine bærekraftsmål er at «ingen skal utelates» og at utviklingen som kommer: «ikke skal gå på bekostning av enkeltpersoner, grupper eller land – og spesielt komme de mest sårbare og marginaliserte til gode» (Meld-St.40 (2020-2021), s.8). Til tross for dette uttrykker flere informanter at de i mange sammenhenger opplever at bærekraftig utvikling i praksis omhandler klima og miljø. Videre nevnes det at en slikt fokus ofte går på bekostning av deres medlemmer sin samfunnsinkludering.

«Bærekraftige» tiltak som ekskluderende: «miljødebatten vinner over enkeltpersoner»

Amita Bhakta og Jenny Pickerill (2016, s.410) sin studie på utviklingen av miljøvennlige hus og lokalsamfunn belyser problematikk knyttet til bærekraft og sosial inklusjon. Studiet viser at grupper med nedsatt funksjonsevne ofte er ekskludert fra å delta og ta i bruk klimavennlig infrastruktur. Dette utspilles blant annet i møte med planleggere sine økonomiske hensyn og valg, hvorav klimavennlig konstruksjon blir prioritert over å skape sosialt inkluderende miljøer (s.410). Bhakta og Pickerill (s.415) påpeker videre at ideer om én bestemt «økologisk livsstil» ofte er utformet utefra antagelser om kroppslige evner. Et eksempel på dette er hvordan rullestolbrukere blir ekskludert fra «grønne» lokalsamfunn som er tilpasset syklist og fotgjengere. Denne problematikken belyser hvordan «bærekraftige» tiltak paradoksalt kan gå på bekostning av en sosialt bærekraftig utvikling (Mancebo, 2015, s.270-271). Flere informanter peker på lignende problematikk:

De to [klimatiltak og sosiale behov] er ikke i konflikt med hverandre. Men litt av problemet er når man ikke er bevist og engasjerer brukere fra starten av i prosessen. Da blir det ofte mye fokus på klima uten å ta hensyn til det sosiale. [...]. Vi ønsker begge det samme, men det handler om å gjøre dem mer bevisste. Det å kunne oppnå miljømålene våre uten å ekskludere en stor gruppe av folk. Miljøpolitikken skal være rettferdig (*Shahram Ariaifar, NFU*).

Jeg opplever at mange funksjonshemmede ønsker å bidra til miljøtiltak. Funksjonshemmede er akkurat like opptatt av miljø og klima som alle andre. Da er det viktig at vi fokuserer på sosial inkludering [...]. Man må også leve livet sitt oppi det hele, så man må finne de gode løsningene som passer for alle. Så alle kan bidra og dra i samme retning (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevner*).

«Bærekraftige» tiltak forbeholdt de med sosioøkonomisk kapital?

Begrepet «bærekraft» har fått en økende popularitet blant en rekke offentlige og kommersielle aktører (Greenberg, 2015, s.107). Miriam Greenberg forklarer at dette handler om hvordan en «grønn» og «ren» livsstil fremstilles som et «svar» på dagens sosiale og klimatiske trusler. Som en konsekvens har en rekke aktører tatt i bruk tilsynelatende «grønne» tiltak for å frembringe gevinst og nå ut til en ønsket kundegruppe (Greenberg, 2015, s.107).

Jennifer Hubbert (2015) påpeker at denne kundegruppen som regel inkluderer og dekker behovene og ønskene til grupper med sosioøkonomisk kapital. I følge Hubbert inkluderer

dette utdannede, «kultiverte» og velstående individer som har mulighet til å ta i bruk og betale for varer, tjenester og informasjon som fremmer en «bærekraftig» livsstil. Individer som ikke inngår i denne målgruppen, vil som følge av dette ofte oppleve «grønne» tiltak som ekskluderende. Som nevnt tidligere, befinner flere individer med nedsatt funksjonsevne seg i en sosioøkonomisk sårbar situasjon, grunnet arbeidsledighet og uførhet. Flere informanter peker på hvordan dette påvirker deres medlemmer sine evner til å delta og ta i bruk miljøvennlige tiltak og belyser både økonomiske og fysiske barrierer:

Jeg tror jo at alle bryr seg, men det går vel mer på det å ha ressurser og muligheter til å bruke det [miljøvennlige tiltaket]. Med så lave inntekter så blir en begrenset i valgmuligheter. Hvis man for eksempel skal kjøpe en mer miljøvennlig bil, det koster jo mer. Man kan søke om ting gjennom NAV, men det med bil har blitt veldig innstrammet. Så med så lav inntekt så sliter man jo også på lånemarkedet. Så ja, økonomien har veldig mye å si for den enkelte når det kommer til miljø og klima. det er ikke en motvilje for å gjøre ting for miljøet, men man har ikke alltid mulighet med det økonomiske og bare det å få hverdagen til å gå rundt (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevne*).

Bompenger og dette. Mange av våre medlemmer er jo uføretrygde og har lav inntekt [...]. Det slår jo negativt ut for mange. Det går jo på det økonomiske. [...]. Så de avgiftene gjør jo at vi får en gruppe med nye fattige i samfunnet og det er en veldig usosial politikk. Folk må jo gå på sosialen for å få livsopphold. Og man blir ikke rik av å være ufør. Noen ganger så tenker man at de uføre har «plenty». Og det er jo ikke sånn. Alle ekstra avgifter om det er drivstoff, elavgifter eller moms det gjør jo at folk blir økonomiske tapere. Man har ikke økonomi til å reise til jobb fordi man må betale avgifter og da blir det skjevt (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevne*).

Jeg husker at når det ble innført bilfritt sentrum i Oslo så hadde vi veldig mange henvendelser. Det slo negativt ut. Mange av våre [medlemmer] er avhengig av drosje. Selv om de ikke sitter i rullestol så er det enten at de er for slitne til å reise på normal måte, at kollektiv ikke fungerer, at det er for mange folk eller at de er ustø til beins. Så miljøskiftet tror jeg er mest negativt for funksjonshemmede. Det er jo klart også fordeler, men med bompenger, bensinpriser og kostnadene for elbiler så er det jo veldig dyrt. De fleste av våre medlemmer jobber ikke, så de har ikke råd til å kjøpe dette utstyret de skal ha for å være miljøvennlige. Så det burde være sånn at politikere tenker mer på ulike grupper (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevner*).

Kommentaren ovenfor snakker til David Harvey (2008) sine ideer knyttet til «retten til byen» («The right to the city»). Her utforsker Harvey urbane innbyggere sin evne til å tilegne seg en ønsket levemåte ved delta i å forme deres romlige omgivelser utefra sine behov og ønsker. Ifølge Harvey (2008) er det som regel grupper med sosioøkonomisk kapital som har mulighet

til å gjøre dette. Å delta i en bærekraftig livsstil kan derfor forstås som et «klassefenomen», hvorav individer med færre ressurser blir romlig ekskludert og deres posisjon som «sårbare» blir reproduisert. En informant beskriver hvordan dette utspiller seg i dagens Norge:

«De fleste som bestemmer er jo funksjonsfriske fordi det er de som er i jobb. Og jeg forstår at det er mange prosesser som blir gjort fort og mange tenker kanskje ikke på alle konsekvensene» (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevner*).

6. Case-studier: Bevegelsesbarrierer, transportmidler og grønn utvikling

Tilgang og utforming av transportmidler varierer mellom byer og distrikter. I byområder beskriver informanter utbredte «grønne» tiltak som bilfritt sentrum, utbygging av sykkelstier og bruk av el-sparkeykleser som kilder til at flere av deres medlemmer unngår sentrum. Mangel på universell utforming av kollektivtransport og bompenger blir ellers trukket frem av informanter som et utbredt problem på tvers av landet. Disse tiltakene er i stor grad rettet mot å redusere bilbruk og klimautslipp og fremme «bærekraftige» mobilitetsløsninger. Norges handlingsplan for å nå bærekraftsmålene innen 2030 inkluderer å jobbe mot en rekke av disse transportbarrierene ved å:

[s]ørge for at alle har tilgang til trygge, tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris og bedre sikkerheten på veiene, særlig ved å legge til rette for kollektivtransport og med særlig vekt på behovene til personer i utsatte situasjoner, kvinner, barn, personer med nedsatt funksjonsevne og eldre (Meld-St.40 (2020-2021), s.107).

Informanter belyser imidlertid at medlemmer sin manglende evne til å ta i bruk en rekke «grønne» transportmidler fører til sosial og fysisk eksklusjon fra områder og tilbud. I tillegg påvirker dette personer med funksjonsnedsettelse sin evne til å delta i Norges «grønne omstilling» og minske bilbruk. Én informant beskriver problematikk knyttet til manglende tilrettelegging og «grønn» inklusjon slik:

Det er litt sårt fordi vi vil gjerne være med på dette. Det er et miljøløft som vi alle har glede av. Men vi vil ha en tilgjengelighet som gjør at alle kan leve med det også. Vi kan ikke lage et godt byrom som gjør at deler av befolkningen ikke skal få tilgang til det. Vi må gå og ta litt. Hvis hindringen blir så stor for å komme til bysentrum, da vil jeg ta bilen min så jeg kan kjøre ut til ett senter. Da har vi alle tapt på det. Da øker bilbruken og vi stimulerer til handel utenfor sentrum (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevner*).

Mitt inntrykk er at miljødebatten vinner over enkeltpersoner og det synes jeg blir feil. Man kan heller prøve å differensiere mellom grupper. For eksempel at noen har spesial taxikort så de kan kjøre i sentrum. Flere parkeringsplasser for handikappede, men kanskje mindre andre parkeringsplasser. Så vi må ha to tanker i hodet på en gang og det synes jeg at man ikke klarer med miljødebatten (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevner*).

Utbredte økonomiske sårbarhet blant individer med funksjonsnedsettelse er også en faktor til at samtlige ikke har mulighet til å betale for elbilutgifter. Til tross for at grupper med funksjonsnedsettelse får tilbud om bil fra NAV, inkluderer dette ikke utslippsfrie biler (Kvistum, 2021). Lie (FFO) peker på dette: «Jeg har fått en bil av NAV med heis. Og jeg skal bytte bil nå. Og jeg spurte da om å få en hybrid for å være miljøvennlig, men det kan de ikke tilby». En annen informant forklarer også at mange med funksjonsnedsettelse har problemer med å fysisk komme frem til ladestasjonen for elbiler da den ofte er satt opp med stengsler. Ifølge en informant er elbiler også i liten grad fysisk tilrettelagt for grupper med funksjonsnedsettelse som rullestolbrukere.

I store trekk viser kommentarene til informantene at deres medlemmer gjerne vil delta i Norges grønne skifte. Mangel på inkluderende og miljøvennlige transporttiltak gjør imidlertid dette vanskelig. Eksempelvis oppleves kollektivtransport ofte som krevende å bruke blant grupper med funksjonsnedsettelse.

Bruk av kollektivtransport

Sammen med en rekke informanter, peker Øksenholt og Aarhaug (2018, s.1287) på kognitive og fysiske utfordringer som barrierer for bruk av kollektivtrafikk. De forklarer at fysiske restriksjoner er en av de største årsakene til at individer med nedsatt funksjonsevne velger bort disse tilbudene (2018, s.1287). Videre belyses det at frykten for å møte mulige barrierer eller farer i løpet av reisekjeden gjør at mange ofte avstår fra å bruke alt fra buss til trikk.

Én informant beskriver hvordan bruk av kollektivtrafikk, til tross for å være universelt utformet, aldri vil være et alternativ for enkelte. Et fall eller dytt kan for eksempel ha alvorlige konsekvenser for individer med bestemte underliggende helseproblemer. Bruk av andre private transportmidler vil derfor være mer attraktivt enn kollektivtilbud i mange tilfeller. En spesialtilpasset bil vil for eksempel i mange sammenhenger oppleves som tryggere, enklere og mer beleilig å ta i bruk (Øksenholt & Aarhaug, 2018, s.1294). Å velge bort bilen vil med andre ord ha alvorlige konsekvenser for enkelte:

Da velger de også bort livet sitt og valgmulighetene sine. [...]. Men det betyr ikke at alle andre også må kjøre bil og at de [individer med funksjonsnedsettelse] er imot tiltak mot bil, men de må bare kunne bruke bilen for å være aktive (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevne*).

Mange kan ikke ta kollektivtrafikk, for eksempel på grunn av nedsatt immunforsvar. Man må ha en bil. Det er for krevende å reise kollektivt. [...]. Selv om man ønsker å ta kollektivt så er det ofte det ikke lar seg gjøre. For eksempel hvis man tar toget og er i rullestol for eksempel så er det ikke sikkert man kommer seg på eller av på stasjonen (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevner*).

Vi har opplevd at folk med rullestol blir nektet å reise med bussen fordi bussjåføren sier, *nei jeg har ikke tid til å legge ut rampen sånn at du kommer på eller stolen din er for tung* (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevne*).

Øksenholt og Aarhaug (2018, s.1285) sin studie viser at mangel på kunnskap, informasjon og hjelp fra medpassasjerer, samt personell kan også oppleves som en barriere. Studiet viser også at flere med funksjonsnedsettelse unngår offentlig transport da de ikke ønsker å spørre om assistanse og være til bry for andre (Øksenholt & Aarhaug, s.1295). Én informant påpeker også at mangel på opplesning av stasjonsnavn og markering av holdeplasser oppleves som en barriere blant synshemmede.

For mennesker med kognitive utfordringer kan kollektiv transport også by på flere problemer, blant annet når det gjelder bruk av digitale redskaper ved kjøp av billetter eller det å orientere seg og finne frem til riktig stopp. Arifar (NFU) forklarer hvordan bruk av kollektivtransport oppleves som utfordrende blant mange med autisme. Sistnevnte er en bred gruppe med ulike behov, men kan i ulik grad være sensitive og reagere sterkt på lys, lyd, samt ukjente situasjoner og mennesker. Slike psykososiale nedsettelse kan imidlertid være fysisk vanskelig å gjenkjenne blant utenforstående. I lys av dette forklarer Arifar hvordan det kan være problematisk å reise kollektivt med barn med autisme, ettersom man ofte ikke får assistanse eller forståelse fra medpassasjerer i møte med utfordringer. Han argumenterer derfor for økt bevisstgjøring rundt det han kaller for «usynlige» funksjonsnedsettelse:

Når du sitter i en rullestol eller bruker førerhund så er det lettere å forstå, men når en person ser ut som meg eller deg og begynner å utagere og kan bli overstimulert, med for mye lyd eller for mye folk, den gruppen blir fort glemt. [...]. Hvis det kommer en person på bussen med autisme og de ikke har språk, ingenting. Når man skal ta ut en *app* og vise billett, for denne gruppen kan det være vanskelig. Og sjåføren forstår ikke og nekter disse personene å komme om bord [...]. Alt skal gjøres digitalt og når man ikke har den digitale kompetansen da får du ikke ting du har rett til og det kan påvirke livet ditt [...]. Med eldre, de med demens og Alzheimer, det blir mye for dem. Det er likt for de med utviklingshemninger og autisme. Men for eldre, der er det mer støtte og man er mer bevisst [...]. Digitalisering er nødvendig og bra, men den ekskluderer en stor gruppe av de mest sårbare folkene i samfunnet.

Det som er skummelt for mange som tar kollektivt det er når barnet [med autisme] begynner å skrike og gråte. Det er de rare blikkene fra medpassasjerer som er det verste. De ser på deg som du er en dårlig far eller mor. Bevisstgjøring kan gjøre en stor forskjell. [...]. For mange handler det ikke om de fysiske barrierene. Jeg hørte for eksempel om en mor som hadde en gutt på 4 år med autisme og hun sa at når de var på bussen så begynte gutten å skrike. Også stoppet bussjåføren bussen og hadde med en leke og satte seg på gulvet på bussen også begynte han å snakke med gutten. Gutten ble så rolig og begynte å le. Han koste seg så mye [...]. Også kjørte sjåføren også satt gutten rett bak han, sånn at han skulle føle seg trygg.

En annen gang så kommer han [gutten] med assistenten sin og har gledet seg til å ta bussen til Tusenfryd. Så sier sjåføren: *nei du må ut for å kjøpe billett*. Og assistenten spurte om de ikke kunne kjøpe det på bussen. Disse barna er veldig avhengige av rutiner. Du skal sette deg på det samme stedet. Og sjåføren nektet og sa at de må ut og kjøpe billett. Når de gikk ut for å gå på automaten, så lukket sjåføren døren og kjørte av gårde. Barnet begynte å gråte og de måtte ta taxi hjem (*Shahram Ariafar*).



Figur 2: Skilting som viser til prioriterte seter. Arifar forklarer hvordan psykiske funksjonsnedsettelse kan være vanskelig å gjenkjenne på lik linje med fysiske utfordringer som illustrert på bildet. Fra «Her er Oslos nye elbusser», av enerWE Partner, 2019 (<https://enerwe.no/her-er-oslos-nye-elbusser/313088>)

Inklusjon og deltagelse: Positiv utvikling av kollektivtilbud i Oslo

Kort oppsummert så finnes det en rekke ulike barrierer knyttet til bruk av kollektivtransport blant grupper med funksjonsnedsettelse. Som regel er det ikke én utfordring alene som avgjør bruk av sistnevnte, men heller en kombinasjonen av disse (Øksenholt & Aarhaug, 2018, s.1295). Arifar (NFU) argumenterer for at disse barrierene i stor grad snakker til mangel på kunnskap rundt funksjonsnedsettelse. I lys av historiene ovenfor trekker Arifar frem kompetanseheving som en sentral del av bærekraftig utvikling. Sammen med flere andre

informanter viser han til Ruter sin utvikling av kollektivtilbud som et positivt eksempel på dette.

I dag er kollektivtransport generelt sett bedre utbygget i sentrale områder enn i distriktene (Meld-St.40 (2020-2021), s.105). Selskapet Ruter står for store deler av Oslo og Viken sin kollektivtransport (Ruter, 2021). Flere informanter fremhever hvordan selskapet sin åpenhet for å lære om funksjonsnedsettelse, samt samarbeid med relevante aktører, har bidratt til positiv transportutvikling. Denne utviklingen er en del av Ruter sitt mål om å skape bærekraftig bevegelsesfrihet for alle. De definerer sistnevnte som: «friheten til at innbyggerne kan leve sine liv ved å enkelt og komfortabelt kunne ha mulighet til å reise dit de vil, når de vil, uavhengig av den enkeltes forutsetninger» (Ruter, 2020, s.10). Informanter beskriver deres samarbeid og erfaringer med Ruter slik:

Jeg var med på et møte med Ruter i vår og de arbeider godt med å lage en strategi for å lage mer tilgjengelig og likestilte tilbud i forhold til hvordan de leverer transport i Oslo på det området der. Der tenkte jeg at den gruppen er ganske godt inkludert (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevne*).

Jeg spurte *har dere hørt om usynlige funksjonshemninger?* Og de sa *nei det har vi aldri tenkt på, men godt poeng*. De er veldig positive, og vi har gode dialoger. [...]. Dialogen med Ruter har vært fantastisk. Vi ser at de har manglende kunnskap også forstår de og sier at de ikke hadde tenkt på ting eller ikke viste (*Shahram Ariafar, NFU*).

Vi har et samarbeid med Ruter nå som heter *Bærekraftig bevegelsesfrihet for alle*. De ligger et par hestehoder foran andre transportselskaper, i forhold til det å tenke på at alle skal ha mulighet til å reise og at man skal ha med seg holdningene med at alle skal kunne bruke trikken og toget. [...]. De har gjort en kjempegod jobb med å ha med folk fra Handikapforbundet, Blindeforbundet og ifra FFO i utprøving av moduler underveis i utbygning av en ny trikk (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevne*).



Figur 3: Ruter sin visjon. Fra «Målbilde for bærekraftig bevegelsesfrihet», av Ruter, 2020, (<https://ruter.no/globalassets/dokumenter/ruterrapporter/malbilde-barekraftig-bevegelsesfrihet-2020.pdf>)

Utviklingen av en ny trikk som skal kunne tas i bruk innen 2025 trekkes frem av flere som et eksempel på Ruter og Sporveien sitt inklusive arbeid i Oslo. Den nye trikken har universell utforming. Dette inkluderer nye løsninger for av- og påstigninger slik at individer i rullestol eller med barnevogn enklere kan komme seg av og på trikken. Gjennom hele utviklingsprosessen har brukerperspektivene til blant annet Norges Blindforbund, FFO, hørselshemmedes Landsforbund, NRF, samt gravide, eldre og andre grupper reisende blitt ivaretatt. Ifølge Sporveien var målet med dette å tilpasse trikken til flest mulig reisende sine behov (Sporveien, 2019). Lie (FFO) beskriver utviklingen av tilbudet slik:

Det kommer en ny trikk i Oslo. Den er universelt utformet så både du og jeg enkelt kan gå inn samtidig. Man skal både kjøpe inn nye trikker og oppgradere holdeplasser samtidig. Dette arbeidet skal være ferdig i 2025. Der har vi vært innspiller fra dag én. Vi har fulgt den prosessen hele veien. Det er et eksempel på et tiltak der man både tenker på miljø og inkludering. Da kan jeg uten problem ta trikk og det har jeg ikke kunnet til nå (*Cato Lie, FFO*).



Figur 4 & 5: Oslo sin nye trikk. Fra «Slik vil SL18-trikken se ut», av Sporveien, 2019, (https://sporveien.com/inter/omtrikken/aktuelt/artikkel?p_document_id=3781357)

Ruter og Sporveien sitt samarbeid med en bred gruppe samfunnsaktører vil forhåpentligvis skape mobilitetsfrihet blant en bredere gruppe mennesker. Dette kan potensielt kutte ned på bilbruk blant en rekke individer som tidligere har ønsket å reise kollektivt uten å ha kunnet gjøre det. Med dette vil den nye trikken forhåpentligvis bidra til et mer sosialt inkluderende, klimavennlig og derav bærekraftig samfunn.

Bruk av el-sparkesykler

Utleie av el-sparkesykler gjennom private selskaper har blitt et utbredt fenomen i Norges største byer, med Oslo på toppen. Til tross for innføringen av regelverk knyttet til parkering og kjøring har bruken av syklene mottatt kritikk for å sette både brukere og forbipasserende i fare, grunnet kollisjoner og fall. Melissa Checker (2011, s.212) forklarer hvordan sosial problematikk knyttet til klimavennlig infrastruktur ofte blir forsømt ved at «grønne» løsninger fremstilles som «politiske nøytrale» av interesseparter. Eksempelvis markedsfører el-sparkesykkelselskapet VOI (2021) seg som en «[e]n klimanøytral mobilitetsløsning» som følger FN sine bærekraftsmål. Sammen med VOI har flere el-sparkesykkelselskaper har beskrevet kjøretøyet som en erstatning for bilen, pådriver for mobilitetsfrihet og markedsført tjenestene sine som «bærekraftige»:

TIER har som mål å lede veien mot sømløs og bærekraftig mobilitet. Innovasjon og teknologi har et enormt potensial for å bidra til en bærekraftig utvikling av mobilitet som er tilgjengelig og rimelig for alle (*TIER, 2021, min oversettelse*).

Å hjelpe deg å komme deg enkelt rundt er en ting, men å sørge for at du gjør det uten å påvirke miljøet på en negativ måte - det er noe helt annet. Bærekraft er nøkkelen og i dag er vi veldig glade for å kunngjøre vårt siste engasjement - Bolt E-Scooter Sustainability Pledge (*Bolt, 2016, min oversettelse*).

Transportøkonomisk Institutt (Fearnley, Hegna Berge & Johnsson, 2020, s. 59-60) viser imidlertid til at transportmidlet har hatt liten klimagevinst, da produktet har vist seg å erstatte miljøvennlige transportmidler som gange og sykkel, fremfor bil. Videre beskrev åtte av ti informanter el-sparkesykler som en byrde for deres medlemmer på tvers av funksjonsnedsettelse. Informanter forklarer at flere av deres medlemmer unngår sentrumsområder som følge av den utbredte sykkelbruken. Enkelte påpekte at de ikke var imot transportmidlet, men ønsket bedre løsninger for bruk og parkering av syklene.

Utbredt bruk av el-sparkesykler har blitt beskrevet som en kilde til frykt og uforutsigbarhet blant en rekke aktører, inkludert individer med funksjonsnedsettelse. Eksempelvis kan personer med synsnedsettelse enkelt snuble over feilparkerte sykler. Rullestolbrukere eller grupper med lav bevegelsesmotorikk har problemer med «sneie» unna en sykkel i rask hastighet. Ulykker kan ellers ha spesielt alvorlige konsekvenser for individer med underliggende sykdommer. Informanter viser til problematikken:

I forhold til førerhunder er det mange av de som blir skremt og nesten påkjørt. En hund som opplever en farlig situasjon må kanskje inn og trenes på nytt. Det er veldig omfattende. Hvis de opplever en syklist som er så tett inn på seg at det oppleves som en farlig situasjon så kan det føre til at det blir en dårligere førerhund i fremtiden (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevne*).

Hvis du har dårlig balanse så har du ikke sjanse til å løfte opp en sånn tung ting og det samme gjelder for de i rullestol. Man kan ikke bøye seg og løfte de ut av veien. Da er det stor sjanse for at man faller og ligger på gaten sammen med sykkelen (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevne*).

Hvis man er blind og snubler over en sparkesykkel og skader seg. Det er forferdelig tragisk og unødvendig. Det finnes byer som har systemer for parkering. Hvorfor har man ikke det overalt? Da tar man både hensyn til miljøet og tilgjengelighetsaspektet. Det er mange blinde, svaksynte og rullestolbrukere som ikke ferdes i Oslo lengre fordi de er redde for å falle og opplever sparkesykler som hindringer. Dette får vi mye henvendelser om (*Cato Lie, FFO*).



Figur 6: Veltet el-sparkesykkel og en person med hvit stokk. Fra «Blindeforbundet krever forbud eller regulering - Nå må Oslo kommune ta ansvar!», av: Norges Blindeforbund, 2020. <https://www.blindeforbundet.no/om-blindeforbundet/nyhetsarkivet/blindeforbundet-krever-forbud-eller-regulering-na-ma-oslo-kommune-ta-ansvar>

Som følge av problematikk knyttet til den utbredte utleieordningen, vedtok byrådet i Oslo nye regler for bruk av syklene. De største endringene inkluderer en kraftig reduksjon, samt nattestenging av kjøretøyet (Oslo Kommune, 2021). Byråd for miljø og samferdsel Sirin Stav viser til endringene: «Det har vært en uholdbar situasjon for mange i byen vår, spesielt for blinde, svaksynte, rullestolbrukere og eldre. Vi har jobbet i ekspresstakt for å få på plass en forskrift» (Oslo Kommune, 2021).

El-sparkesykler inntok det norske markedet for fullt i 2019 (Fearnley, Hegna Berge & Johnsson, 2020, s.2). Med andre ord så har tiltak blitt endret i god tid etter utprøvingen av kjøretøyet. Dette viser igjen til hvordan stemmer til individer med funksjonsnedsettelse ble tatt i betraktning for sent i utviklingsprosessen. Med dette har utleie av el-sparkesykler bidratt til å skape langt fra bærekraftige virkninger. Lie beskriver det slik:

Man tenkte at dette [el-sparkesykler] er et kjempebra miljøtiltak. Suser rundt i byen i full fart. Men så har man ikke tenkt over hva konsekvensene kunne bli. Men det finnes byer hvor dette fungerer godt og det vil alltid være ulykker, men jeg tenker ulykker i forhold til at sparkesykler som slenges hit og dit burde være unødvendig (Cato Lie, FFO).

Bilfritt sentrum i Oslo

Oslo kommune (2021b) har i over flere år jobbet med å gjøre Oslo sentrum, Grønland og Tøyen bilfritt, med mål om å skape et bedre bymiljø og økt byliv i sentrum. Med dette skal myke trafikanter prioriteres over privatbilen. Oslo Kommune peker på frigjøring av parkeringsplasser langs gatene, samt reduksjon av gjennomgangstrafikk som virkemidler brukt for å skape økt byliv. Med dette ønsker kommunen å skape mer plass til flere: «sitteplasser, trær og vegetasjon, sykkelveier, lekeplasser, arrangementer og aktiviteter, uteservering, handel og kunst- og kulturtiltak» (Oslo kommune, 2021b).

Siden 2016 har kommunen fjernet omlag 760 gateparkeringsplasser innenfor Ring 1. Oslo kommune forklarer at den frigjorte plassen kan sammen med nye tiltak for økt byliv, brukes til nødvendig handicap-parkering (2021b). Flere informanter peker allikevel på bilfritt sentrum som problematisk. For enkelte med funksjonsnedsettelse er bilbruk definerende for deres mobilitetsfrihet, da kollektivtransport, gange og sykling kan oppleves som belastende eller umulige bevegelsesmåter. Bilen blir derfor viktig for å kunne orientere seg og bevege seg i hverdagen:

Man ønsker ikke biler i sentrum også har man sperra gater. Mange kan ikke ta kollektivtrafikk, for eksempel på grunn av nedsatt immunforsvar. Man må ha en bil. Det er for krevende å reise med kollektivtrafikk. Spesielt i Oslo så har man sagt at funksjonshemmede skal kunne kjøre, men det er mange gater som er stengt og handicap parkering som er fjernet og det er vanskeligere å bevege seg rundt i bil nå enn det det var (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevner*).

Vi vil også minimere bilbruk, men det er en del mennesker som må bruke bil. Så hvis man skal redusere bilbruk sånn på sikt, så utelukker man en del mennesker. Så man driver med en type diskriminering som veldig få ønsker å ta opp (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevner*).

En annen informant beskriver videre hvordan personer med synsnedsettelse opplever orienteringsvansker når de begir seg ut i ukjente områder. Denne gruppen er derfor avhengig av bilbruk i en rekke sammenhenger:

Du kan jo tenke deg om du plutselig våkner en morgen, er blind også skal du begynne å orientere deg. Da kommer du ikke til å finne frem noe sted. Når du skal ut av døren så kommer du til å gå deg bort veldig fort. Litt sånn som når man er på fjellet og man er ute, det er snøstorm og man ikke har noen referansepunkter. Så det å gå 50 meter inn i et sånt område selv om du har blitt forklart hvordan det er, det

kan det være for vanskelig. Det er viktig at man har anledning til å kjøre dit man skal, fordi det kan være veldig krevende å bevege seg over lengre avstander. Veldig gjerne bilfritt, men da må det være mulig for drosjer å kjøre inn (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevne*).

Andre informanter forklarer videre hvordan bilfritt sentrum har ført til at flere med funksjonsnedsettelse har blitt ekskludert fra en rekke viktige institusjoner og tilbud. Ved å gjøre bilbruk utilgjengelig risikerer man med andre ord å reprodusere sosioøkonomisk utenforskap, samt innskrenke valgfriheten blant denne gruppen:

Om man skal bo et sted i sentrum så er mange avhengig av taxi. Mange bruker taxi for å komme til jobb og privat for å komme seg rundt. Hvis man ikke kan ta seg til sentrum og til jobb så kan man kanskje ikke ha den jobben eller bo i sentrum som man ønsker (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevner*).

Hvis du trenger å komme deg fra dør til dør og det ikke er lov å kjøre inn i et område med drosje så har det gjort at en del synshemmede har vært nødt til å droppe å dra på offentlige kontorer som ligger i sånne områder eller la være å gå på restauranter, tannlege også videre (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevne*).

Bompenger

Økningen i antall bompengestasjoner i Norge har vært et spesielt omstridt tema de siste årene (Solvoll, 2020). Informanter beskriver hvordan øking av bompenger har hatt negative virkninger på flere av deres medlemmer. Dersom en person er ufør og uten mulighet til å «velge bort» bilen kan bompenger i korte trekk bli kostnadsfult og forsterke innskrenket sosioøkonomisk frihet. Flere informanter påpeker imidlertid at de ikke er bruk av bompenger som et tiltak for å redusere bilbruk. De argumenterer imidlertid for at tiltak må fordeles bedre utefra individer sine fysiske og psykiske funksjonsevner:

Det er et paradoks at bompenger skal være en «straff» for å kjøre bil. Noen er helt avhengig av å kjøre bil, sånn som meg, som i begrenset grad kan bruke offentlig transport. Jeg skulle gjerne sett, men det er min private mening, at dersom man har en rullestol og bil med heis slapp man å betale bompenger i bomringene (*Cato Lie, FFO*).

Man må kunne tilrettelegge byen for begge deler. De som må ha bil, de som har rullestol, ME, generelt dårlig til beins. Eller at man trenger taxi. De må kunne bruke det også må det reduseres hos de som faktisk kan redusere det. Så med bompenger, det kunne blitt fordelt (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevner*).

7. Manglende deltagelse i «grønne» beslutningsprosesser blant grupper med nedsatt funksjonsevne

Flere informanter beskrev manglende deltagelse i omstillingsprosesser. Dette ble ansett som en barriere for deres medlemmer sin evne til å ta i bruk, påvirke og dra nytte av «grønne» tiltak. Mangel på fysiske tilrettelegging, usynliggjøring og forsømmelse, samt sen inklusjon av relevante representanter for personer med funksjonsnedsettelse ble trukket frem som utbredte barrierer.

Mangel på universal utforming og fysisk tilrettelegging

En av barrierene til deltagelse i politiske prosesser som ble trukket frem av informantene var mangel på universal utforming og fysisk tilrettelegging. Dette påvirket representanter sin evne til å endre og forme tiltak som berørte deres medlemmer. Romlig eksklusjon kan derfor både forstås som et produkt av, samt noe som reproducerer former for utestengelse:

Jeg har snakket med folk som takker nei til verv fordi de ikke kommer seg inn [i bygg]. Vi hadde en sak før sommeren med en i Tønsberg som var vara til et utvalg i Vestfold/Telemark fylke og ikke fikk nok assistanse til at han klarte å delta (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevne*).

Et godt eksempel på barrierer for sosial og fysisk inklusjon er Arendalsuka som da er den største møteplassen for organisasjoner som vil påvirke norsk politikk. I årene før så har det jo vært sånn at det fysisk ikke gikk an å komme seg inn i flere av debattlokalene for funksjonshemmede. Det ene debattlokalet vår ombord på en båt. [...]. Da har man utestengt noen helt fysisk fra å delta i en debatt. *Da kan du stå her på kaia og du som skal delta i den debatten og vi kan sitte på den båten og snakke.* [...]. Og de som ser på tv, da ser de ingen representanter for funksjonshemmede og da tenker de kanskje *ja de deltar ikke. De har ikke noe å komme med fordi egentlig er alt bra og de har ingen saker de skal kjempe for.* Og det er ikke det som er årsaken (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevner*).

Usynliggjøring og forsømmelse

Manglende deltagelse blir også beskrevet som en konsekvens av at representanter ikke blir invitert til å delta. Dette skjer til tross for at systemene formelt er på plass. Det finnes blant annet kommunale råd der representanter for grupper med funksjonsnedsettelse kan uttale seg om problematikk som berører deres medlemmer. Informanter beskriver allikevel at deres stemme ofte blir glemt og at representanter ikke blir inkludert i viktige høringer.

[V]i ser at i stor grad så blir det enten ikke tatt i etterretning og man glemmer å spørre og høre med råd for funksjonshemmede [...]. Vi opplever ofte at vi blir forbigått og ikke hørt [...]. Det er ikke bare en tilsidesettelse når det kommer til miljøspørsmål, men mer generelt. Det er den holdningen «at vi kan ikke ta hensyn til alle når det kommer til slutten av et tiltak som skal innføres». Så det er ikke noe bevist, men vi ønsker at funksjonshemmede sin sak skal komme bedre frem også når det gjelder miljøpolitikk. Vi vil også bidra til det. Vi må bare finne måter som gjør det praktisk mulig (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevner*).

Ifølge Mary Douglas (1984) kan eksklusjon og grensesetting forstås som en konsekvens av mennesker sitt ønske om å kontrollere, kommunisere og vedlikeholde sosiale strukturer og verdssystemer. Dette er knyttet til individer sitt behov for å markere hvem som er medlemmer av en gruppe og hvem som er «utenforstående». Flere informanter beskriver imidlertid eksklusjon av deres medlemmer som en konsekvens av manglende informasjon og forståelse av funksjonsnedsettelse fremfor en bevist ekskluderende «strategi».

Dette reflekterer Marianne Gullestad (2002, s.46-47) sine teorier rundt det norske likhetsbegrepet i sine diskusjoner omkring innvandring til Norge. Her beskriver Gullestad norske likhetsverdier som noe annet enn egalitære verdier. Ifølge Gullestad oppnås «likeverd» først og fremst mellom individer som deler et sett med «norske» trekk og verdier og anser seg selv som like. Ulikhet blir ofte ansett som en kilde til konflikt eller en trussel mot ens egne behov og medfører at individer unngår å bygge relasjoner med grupper man ikke kan identifisere seg med. Som en konsekvens, risikerer personer som anses som «annerledes» sosial eksklusjon (se Gullestad 2002). Imrie (2017) viser til lignende problematikk og forklarer hvordan romlig undertrykkelse blant grupper med nedsatt funksjonsevner utspiller seg gjennom planleggere sin kroppslige fremmedgjøring av denne gruppen. Informanter peker på tilsvarende tematikk:

Man kan skrive debattinnlegg om det er saker og ting man mener ikke fungerer, i dagbladet eller VG, men det selger ikke godt nok. Fordi diskriminering av funksjonshemmede er ikke noe som folk flest tenker så mye på. Om innvandrere blir diskriminert på arbeidsmarkeder eller kvinner på andre områder [blir de i større grad hørt] [...]. Det gjør at funksjonshemmede ikke slipper til i det offentlige ordskiftet eller når noe skal utformes. (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevner*).

Sen deltagelse og symbolsk representasjon

Sen inklusjon av representanter for grupper med funksjonsnedsettelse blir også trukket frem som en barriere for deres inklusjon i Norges «grønne» omstilling. En rekke informanter opplever også at når deres stemme blir inkludert i instanser blir deres deltagelse brukt som en «symbolsk markør» og måte å svare til lovpålagte krav². Informanter beskriver hvordan representanter uten relevant kompetanse blir inkludert sent i utformingen av tiltak, med liten mulighet til å bidra. Med dette inkluderer man stemmen til individer med nedsatt funksjonsevne, uten å risikere at det fører til praktiske endringer:

Mange perspektiver kan man få ved å snakke med mange tidligere i prosessen. Så kan man ha denne representasjonen videre med seg i prosessen, ikke bare som en høringsinstans til et forslag man har jobbet med i to år, men å inkludere organisasjonene der de faktisk kan ha noe innvirkning. Det som også kan bidra til dårlige prosesser er når man blir inkludert når man egentlig ikke har noe innflytningsmulighet, men mer som en sånt «skinnrepresentasjon» [...]. Man må sørge for å inkludere de [representanter] der de faktisk kan ha en reel innvirkning. [...]. Det er det å ha en bevist holdning til når og hvordan de blir inkludert i prosessen (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevne*).

Jeg tror ikke det er ut av vond vilje, men det er vel bare blitt en kultur at man ikke blander oss inn alt for tidlig fordi da trenger de ikke å gjøre så mye ut av det vi mener. Og det har jo ført til at arbeidet mot universal utforming er sterkt forsinket. [...]. De [myndighetene] tenker vel at det blir mer effektivt og økonomisk når de slipper oss inn senere. Men i mange tilfeller når vi kommer [inn] etterpå, da blir det jo dyrere og de må tegne opp og reorganisere og endre planer (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevne*).

Økt bevisstgjøring, kunnskap og deltagelse

Ifølge Gullestad spiller mennesker med politisk og kulturell kapital ofte en viktig rolle i å bestemme hvordan vi utformer, forstår og bruker våre omgivelser (Gullestad, 2002, s.59). Ved å inkludere en større gruppe inn i denne politiske og kulturelle «eliten» vil man bedre kunne tilrettelegge for behovene til flere mennesker.

Når det gjelder arkitektur peker Imrie (2017, s.41) på viktigheten av å stille spørsmål rundt hvem arkitektur er bygget for, hvilke konsekvenser det har på brukeren, samt hvordan feltet

² Det er viktig å påpeke at flere informanter også uttrykker at deres stemme blir hørt og tatt seriøst i flere sammenhenger.

speiler og tar del av hegemoniske strukturer. I lys av dette oppfordrer Imrie (2017, s.42) til ansettelse av flere individer med funksjonsnedsettelse og en demokratisering av arkitekt feltet. I lignende termer fremmer Gathrone-Hardy (1999) en såkalt «forskjellspolitikk» (A politics of difference), hvorav varierte grupper mennesker deltar i å utforme og redegjøre for prosesser som kommer til å påvirke livet deres. Målet med dette er å endre og belyse utbredte ideer og praksiser knyttet til hva som er ansett som «normalt». Et sett informanter belyser dette:

I stor grad så handler det om å inkludere representanter og organisasjoner på feltet og i de store overordnede prosessene. De har en rolle som politisk interesseorganisasjon og skal representere og ha oversikt og perspektiver som rommer hele bredden (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevne*).

Jeg har inntrykk at når man snakker om sosial bærekraft så snakker man ofte om folk som har dårlig råd. Man snakker om andre typer minoriteter enn funksjonshemmede. Bevisgjøringen er veldig viktig. Det er så viktig at man ikke utestenger noen fra å delta i det grønne skiftet (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevne*).

Økt bevisstgjøring handler blant annet om å tilegne funksjonsfriske kunnskap rundt kroppsliggjorte opplevelser hos grupper med funksjonsnedsettelse. I følge Bhakta og Pickerill (2016, s.42) kan dette tilrettelegge for funksjonsfriske sin evne til å identifisere problematikk som de ellers kanskje ikke hadde lagt merke til. En informant viser til dette:

I Oslo så hadde vi med oss noen fra bymiljøetaten som trillet rundt i rullestol og da får de ofte en litt sånn aha opplevelse. Liksom «er det sånn det er!? [...]». Det er mange som sier at når de begynner å trille rundt med en barnevogn så får de også en sånn aha opplevelse med hvordan det er for rullestolbrukere i noen situasjoner (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevne*).

Det er imidlertid viktig å påpeke at individer sin mulighet til å uttrykke seg og delta politisk varierer utefra deres funksjonsevne. Arifar (NFU) forklarer for eksempel hvordan enkelte med autisme ikke har mulighet til å uttrykke bestemte behov og ønsker. I slike sammenhenger er det viktig at representanter «løfter» opp perspektivene til grupper som ikke har mulighet til å gjøre det selv.

Informanter etterlyser tidlig og reel deltagelse i planlegging og beslutningsprosesser. Med dette har man muligheten til å utvikle «grønn» infrastruktur som også er sosialt bærekraftig

(Magis & Shinn, 2009, s.39; Bhakta & Pickerill, 2016, s.415). Tidlig inkludering kan bety at man i mindre grad må gå tilbake og endre utformet infrastruktur og tiltak som ikke fungerer grunnet manglete kunnskap om brukeren. Universal infrastruktur blir trukket frem som et eksempel på en slik type utforming:

Hvis man hadde vært flinkere til å ta med seg den populasjonen som trenger litt ekstra inn i prosjekteringsfasene så ville man tjene på det. Fordi ofte er det slik at hvis man inkluderer på en god måte så vinner alle. For eksempel med skyvedører det var nødvendig for oss, men det er mange andre som får glede av det også, eldre, de med barnevogner. Det er store deler av befolkningene som vil få lettet utfordringer på grunn av det. Man må lære å tenke seg mer langsiktig. Politikere må ta mer langsiktig valg (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevne*).

Universell utforming er kanskje mer kostbart når du bygger det, men jeg tror på langsikt så har det en mye bedre effekt enn å bygge noe som fungerer for noen og ikke for andre (*Representant for grupper med nedsatt funksjonsevner*).

François Mancebo (2015, s.279-280) argumenterer for at klimaindikatorer alene ikke kan fastslå hvorvidt noe er bærekraftig, da sistnevnte også inkluderer sosiale, kulturelle og økonomiske aspekter. Mancebo (2015, s.266) understreker dette ved å påpeke at nabolag ikke blir bærekraftige dersom de blir sosialt utilgjengelig for enkelte grupper. Mancebo argumenterer derfor for det han mener er en mer bærekraftig løsning: å jobbe mot å løse eksisterende samfunnsproblemer, fremfor å investere i «ny klimavennlig» infrastruktur som fremmer sosial eksklusjon.

8. Oppsummering og veien videre

Gjennom intervjuer med ni representanter fra organisasjoner for grupper med nedsatt funksjonsevner har jeg diskutert hvordan Norges bærekraftige utvikling og «grønne» skifte har påvirket deres medlemmer bruk og opplevelse av fysisk infrastruktur. I korte trekk beskriver informanter hvordan klima og miljø ofte prioriteres over sosial inklusjon. Med dette oppleves en rekke «bærekraftige» tiltak å gå på bekostning av grupper med funksjonsnedsettelse sin sosiale inklusjon og velvære. Dette utspiller seg blant annet gjennom medlemmer sin manglende evne til å delta og ta i bruk «grønn» infrastruktur.

Tiltak knyttet til å redusere bilbruk og fremme «grønne» mobilitetsformer blir trukket frem som spesielt problematisk blant informanter. Bevegelsesfrihet blant grupper med nedsatt funksjonsevne avhenger ofte av bilbruk, da transportformer som gange, sykling og bruk av kollektivtransport kan for enkelte være umulig og/eller svært belastende. Ved å innføre bilfrie sentrum og øke økonomiske kostnader ved bruk av bil oppleves derfor som problematisk blant mange med funksjonsnedsettelse. Sammen med manglende evne til å velge bort bilen, henger dette sammen med at store deler av denne gruppen er uføre og i en økonomisk sårbar situasjon.

Teoretiske perspektiver knyttet til rom, makt og ulikhet belyst i denne rapporten viser hvordan tilgang til infrastruktur kan forstås som uttrykk for en persons sosiale inklusjon innen et gitt felleskap. Empirisk data viser videre til hvordan en mengde romlige felleskap er bygget opp rundt et sett med kroppslige «idealer» knyttet til å være funksjonsfrisk. Disse idealene blir ofte brukt som utgangspunkt for hvordan vi planlegger infrastruktur og våre fysiske omgivelser. Som konsekvens av dette risikerer en stor gruppe mennesker, inklusivt individer med funksjonsnedsettelse, å bli ekskludert fra viktig samfunnsdeltagelse.

Informanter argumenterer for økt politisk inklusjon og deltagelse blant representanter for individer med funksjonsnedsettelse. I dag er slik deltagelse, ifølge informanter, ofte mangelfull, for sent inkludert eller hovedsakelig symbolsk. Med økt deltagelse ønsker informanter at deres medlemmer i større grad skal bli hørt og derav bedre kunne påvirke, dra nytte av og bidra til Norges «grønne» omstilling. Forhåpentligvis vil dette bidra til økt samfunnsdeltagelse blant en bredere gruppe individer, fremfor å skape infrastruktur rettet mot én type kropp. Videre vil økt inkludering skape mer langsiktige og derav klimavennlige

løsninger. Som flere informanter belyser, er utviklingen av slike løsninger kompleks og til tider vanskelig. Å konfrontere slik problematikk ved å ha «flere tanker i hodet samtidig» virker imidlertid fundamentalt for å kunne bidra til en bærekraftig energiomstilling.

Referanseliste

1. Ballinger, P. (2012). Borders and the Rhythms of Displacement, Emplacement and Mobility. In T. M. Wilson & H. Donnan (eds.), *A companion to Border Studies* (pp.389-404). Wiley-Blackwell.
2. Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet (BLD) (2013). *Konvensjonene om rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne*.
https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/bld/sla/funk/konvensjon_web.pdf?fbclid=IwAR3iBBXGQrwEn8j519nktR5PvG7gk-2qcoLDwfDHDTAAtk1pHTDaPlsrMaGs
3. Barne- og likestillingsdepartementet. (2020). *Hva er nedsatt funksjonsevne?*
https://www.bufdir.no/nedsatt_funksjonsevne/hva_er_nedsatt_funksjonsevne/hva_er_nedsatt_funksjonsevne/
4. Barne- og likestillingsdepartementet (BUFDIR). (2021). *Økonomi*.
https://www.bufdir.no/Statistikk_og_analyse/nedsatt_funksjonsevne/Okonomi/#heading121796
5. Bhakta, A. & Pickerill, J. (2016). Making space for disability in eco-homes and eco-communities. *The Geographical Journal*, 182(4), 406–417. <https://doi.org/10.1111/geoj.12157>
6. Bolt. (2020.16.september). *Climate positive by the end of 2020: the Bolt E-Scooter Sustainability Pledge*. https://blog.bolt.eu/en/climate-positive-by-the-end-of-2020-the-bolt-e-scooter-sustainability-pledge/?utm_source=website&utm_medium=scooter-pledge-block&utm_campaign=bolt-bolt.eu/scooters
7. Bourdieu, P. (1996). Physical space, social space and habitus. (Rapport 10:1996, Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi, Universitet i Oslo).
https://archives.library.illinois.edu/erec/University%20Archives/2401001/Production_website/pages/StewardingExcellence/Physical%20Space,%20Social%20Space%20and%20Habitus.pdf
8. Caldeira, T. P. R. (2000). *City of walls: crime, segregation, and citizenship in São Paulo*. University of California Press
9. Center for Universal Design (CUD). (2008). *Ronald. L. Mace*.
https://projects.ncsu.edu/design/cud/about_us/usronmace.htm
10. Checker, M. (2011). Wiped Out by the “Greenwave”: Environmental Gentrification and the Paradoxical Politics of Urban Sustainability. *City & Society*, 23(2), 210–229.
<https://doi.org/10.1111/j.1548-744X.2011.01063.x>
11. De Forente Nasjoner (FN) (2021). *Bærekraftige byer og lokalsamfunn*. <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal/baerekraftige-byer-og-lokalsamfunn>
12. Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ). (2019). *Innbyggerundersøkelsen 2019*.
<https://dfo.no/rapporter-og-statistikk/undersokelser/innbyggerundersokelsen-2019>
13. Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven. (2009). *Universell utforming i diskriminerings- og tilgjengelighetsloven*. (LOV-2009-01.01). Regjeringen.
<https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/bld/universellutforming/rundskrivdiskriminering.pdf>
14. Douglas, M. 1984. *Purity and danger: an analysis of concepts of pollution and taboo*. Routledge & Kegan Paul Ltd.

15. enerWE partner (2019). *Her er Oslos nye elbusser*. Hentet fra <https://enerwe.no/her-er-oslos-nye-elbusser/313088>
16. Fearnley, N., Berge, H. S. & Johnsson, E. (2020). *Delte elsparkesykler i Oslo: En tidlig kartlegging* (Transportøkonomisk Institutt rapport 1748). <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=52254>
17. Gathorne-Hardy, F. (1999). Accommodating difference: social justice, disability and the design of affordable housing. I R. Butler & H. Parr (Red.), *mind and body spaces: geographies of illness, impairment and disability* (s.240-255). Routledge.
18. Ginsburg, F. & Rapp, R. (2013). Disability Worlds. *Annual Review of Anthropology*, 42(1), 53–68. <https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-092412-155502>
19. Greenberg, M. (2015). “The Sustainability Edge”: Competition, Crisis, and the Rise of Green Urban Branding. In C. Isenhour., G. W. McDonogh. & M. Checker (eds.), *Sustainability in the Global City* (pp. 105–130). Cambridge University Press.
20. Gullestad, M. (2002). Invisible Fences: Egalitarianism, Nationalism and Racism. *The Journal of the Royal Anthropological Institute*, 8(1), 45–63. <https://doi.org/10.1111/1467-9655.00098>
21. Gupta, A. & Ferguson, J. (1992). Beyond “Culture”: Space, Identity, and the Politics of Difference. *Cultural Anthropology*, 7(1), 6–23. <https://doi.org/10.1525/can.1992.7.1.02a00020>
22. Hall, T. E. (1969). *The hidden dimension: man's use of space in public and private*. The Bodley Head.
23. Harvey, D. (2008). The Right to the City. *New Left Review*, 53, 23-40. <https://newleftreview.org/issues/ii53/articles/david-harvey-the-right-to-the-city>
24. Hubbert, J. (2015). “We’re Not that Kind of Developing Country”: Environmental Awareness in Contemporary China. In C. Isenhour, G. McDonogh. & M. Checker (eds.), *Sustainability in the Global City: Myth and Practice* (pp. 29-53). Cambridge University Press.
25. Imrie, R. (2017). The body, disability and Le Corbusier’s conception of the Radiant environment. I J. boys, (Red.), *Disability, Space, Architecture: A Reader* (s.20.30). Taylor and Francis.
26. Disability and discourses of mobility and movement. *Environment and Planning. A*, 32(9), 1641–1656. <https://doi.org/10.1068/a331>
27. Kasnitz, D. (2020). The Politics of Disability Performativity An Autoethnography. *Current Anthropology*, 61(S21), S16–S25. <https://doi.org/10.1086/705782>
28. Kvistum, I. (2021, 26.februar). *SV: Diskriminerende mangel på utslippsfrie Nav-biler*. Handikapnytt. <https://www.handikapnytt.no/sv-diskriminerende-mangel-pa-utslippsfrie-nav-biler/>
29. Lamont, M. & Molnár, V. (2002). The Study of Boundaries in the Social Sciences. *Annual Review of Sociology*, 28 (1), 167–195. <https://doi.org/10.1146/annurev.soc.28.110601.141107>
30. Langan, Celeste. (2001). Mobility Disability. *Public Culture*, 13(3), 459–484. <https://doi.org/10.1215/08992363-13-3-459>

31. Low, S. (2016). *Spatializing Culture: The Ethnography of Space and Place*. Routledge.
32. Magis, K. & Shinn, C. (2009). Emergent Principles of Social Sustainability. I J.Dillard., V.Dujon. & M. C. King (Red.). *Understanding the social dimension of sustainability, (s 15-44)* (Routledge).
33. Mancebo, F. (2015). Combining Sustainability and Social Justice in the Paris Metropolitan Region. In C. Isenhour., G. McDonogh. & M. Checker (eds.), *Sustainability in the Global City: Myth and Practice* (pp. 263-284). Cambridge University.
34. Meld-St.40 (2020-2021). *Mål med mening: Norges handlingsplan for å nå bærekraftsmålene innen 2030*. Kommunal- og moderniseringsdepartementet. <https://www.regjeringen.no/contentassets/bc9cac3469db4bb9913661ee39e58d6d/no/pdfs/stm202020210040000dddpdfs.pdf>
35. Oslo kommune. (2021, 13.juli). *Nye regler for elsparkesykler i Oslo*. <https://www.oslo.kommune.no/politikk/byradet/pressemeldinger/nye-regler-for-elsparkesykler-i-oslo>
36. Oslo kommune. (2021b). *Bilfritt byliv*. <https://www.oslo.kommune.no/slik-bygger-vi-oslo/bilfritt-byliv/#gref>
37. Otnes, B. (2010). *Helseutgifter og levekår for personer med nedsatt funksjonsevne: Analyse av data fra Levekårsundersøkelsen om helse, omsorg og sosial kontakt 2008* (Rapporter 20/2010). Statistisk Sentralbyrå. https://www.ssb.no/a/publikasjoner/pdf/rapp_201020/rapp_201020.pdf
38. Ramm, J. & Otnes, B. (2013). *Personer med nedsatt funksjonsevne: Indikatorer for levekår og likestilling* (Rapporter 8/2013). Statistisk Sentralbyrå. https://www.ssb.no/helse/artikler-og-publikasjoner/_attachment/99595?_ts=13d1b366718
39. Regjeringen. (2020). *Det grønne skiftet i Norge*. <https://www.regjeringen.no/no/tema/klima-og-miljo/klima/innsiktsartikler-klima/gront-skifte/id2076832/?expand=factbox2686986>
40. Rodman, C. M. (1992). Empowering Place: Multilocality and Multivocality. *American Anthropologist*, 94 (3), 640–656. <https://doi.org/10.1525/aa.1992.94.3.02a00060>
41. Ruter (11.2020). *Målbilde for bærekraftig bevegelsesfrihet*. <https://ruter.no/globalassets/dokumenter/ruterrapporter/malbilde-barekraftig-bevegelsesfrihet-2020.pdf>
42. Ruter (2021). *Selskapsinformasjon*. <https://ruter.no/om-ruter/selskapsinformasjon/>
43. Singer, M. & Baer, H. (2007). *Introducing Medical Anthropology*. AltaMira Press
44. Solvoll, G. (2020, 16.desember). *bompenger*. Store Norske Leksikon. <https://snl.no/bompenger>
45. Sporveien. (2019, 09.juni). *Nye trikker tilgjengelig for alle*. https://sporveien.com/inter/omtrikken/aktuelt/artikkel?p_document_id=3781346
46. TIER. (2021). *We are fully climate-neutral*. <https://www.tier.app/sustainability/>
47. Tošić, J. (2012) Migration, Identity, and Belonging: Anthropological Perspectives on a Multidisciplinary Field of Research. I: M, Messer., R, Schroeder. & R Wodak (eds.), *Migrations: Interdisciplinary Perspectives*. Springer. https://doi-org.ezproxy.uio.no/10.1007/978-3-7091-0950-2_10

48. Uribe, S. (2017). *Frontier Road: Power, History, and the Everyday State in the Colombian Amazon*. Wiley-Blackwell.
49. VOI. (2021). *Bærekraft: En klimanøytral mobilitetsløsning*. Voiscooters.
<https://www.voiscooters.com/no/sustainability/>
50. Øksenholt, V. Kjersti. & Aarhaug, J. (2018). Public transport and people with impairments - exploring non-use of public transport through the case of Oslo, Norway. *Disability & Society*, 33(8), 1280–1302. <https://doi.org/10.1080/09687599.2018.1481015>
51. Ruter (2020). *Målbilde for bærekraftig bevegelsesfrihet*. Hentet fra <https://ruter.no/globalassets/dokumenter/ruterrapporter/malbilde-barekraftig-bevegelsesfrihet-2020.pdf>
52. Sporveien. (2019). *Slik vil SL18-trikken se ut*. Hentet fra https://sporveien.com/inter/omtrikken/aktuelt/artikkel?p_document_id=3781357
53. Norges Blindeforbund. (2021). Blindeforbundet krever forbud eller regulering - Nå må Oslo kommune ta ansvar!. Hentet fra <https://www.blindeforbundet.no/om-blindeforbundet/nyhetsarkivet/blindeforbundet-krever-forbud-eller-regulering-na-ma-oslo-kommune-ta-ansvar>
54. Williams, L. (2020). *Universal Design: Creating Spaces and Places for All – Part 1*. Hentet fra <https://www.forrec.com/blog/universal-design-creating-spaces-and-places-for-all/>