



Funktek Forskningsrapport 2.0

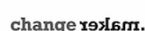
Magnus Eriksson

Interactive Institute

magnus.eriksson@tii.se

22/2 2016

Forskningsrapporten analyserar Funktek genom en forskningslins tagen från samhälls- och designforskning. Forskningsrapporten bygger både på deltagande observation under projektets gång samt intern dokumentation och information från projektdeltagare. Huvudfokus har varit arbetet med Funktekpiloterna inom stadsvandringsutvärderingarna och vad de för med sig för lärdomar för deltagande förändringsarbete och en hållbar och tillgänglig stadsutveckling



Forskningsrapportens roll i Funktek

Syftet med denna forskningsrapport är att följa Funktek-projektet och analysera det genom en forskningslins tagen från samhälls- och designforskning. Genom detta arbete kan Funktek sättas i relation till samtida teorier och angreppssätt som används av andra forskare och därför göra det lättare både för dem att förstå sig på vad som sker i Funktek-projektet och för projektdeltagarna att kunna sätta sig in i relaterade projekt och tankar.

Forskningsrapporten bygger både på deltagande observation under projektets gång samt intern dokumentation och information från projektdeltagare. Huvudfokus har varit arbetet med Funktekpiloterna inom stadsvandringsutvärderingarna och vad de för med sig för lärdomar för deltagande förändringsarbete och en hållbar och tillgänglig stadsutveckling.

Teoretisk översikt

I detta avsnitt kommer jag att presentera samtida forskning inom 4 fält som har relevans för Funktek. Det är studier kring funktionsnedsättning inom "disability studies", perspektiv på stadsutveckling från urbangeografi, teorier om deltagande och medskapande design, samt forskningsperspektiv på tillgänglighetens teknologi.

Disability Studies

Kritiska samhällsvetenskapliga studier kring funktionsnedsättning går oftast under namnet "disability studies". Historiskt sätt brukar man tala om att det från början fanns en "medicinsk modell" för funktionsnedsättning där medicinska vetenskaper dominerade och funktionsnedsättning sågs som en egenskap hos vissa individer som hade speciella nedsättningar i funktion i jämförelse med en vedertagen norm (Diedrich 2005).

Denna medicinska modell är fortfarande utgångspunkten för vissa institutioner, men har blivit utmanad av forskare och aktivister som förespråkar den "sociala modellen" (Barnes and Oliver 1993) som istället har omformulerat frågan till en fråga om lika rättigheter, demokrati och

att ge röst åt en marginaliserad del av befolkningen som av olika professioner klassas som funktionsnedsatta. Utifrån det perspektivet går det tydligt se arvet av den sociala modellen i Funktek med betoningen på deltagande av Funktekpiloterna och att se deras egna livserfarenheter av funktionsnedsättning som en källa till värdefull kunskap.

Idag finns ett antal teorier som bygger vidare på och går längre än den sociala modellen och då sätter vikt vid hur funktionsnedsättning skapas i relation till en socio-materiell omgivning, med andra ord både av en brist på perspektiv och förståelse kring vad som skapar funktionsnedsättning och hur detta reflekteras i hur städer, teknologi och produkter utformas.

Ett exempel på ett sådant nytt perspektiv är Vasilis Galis som tar hjälp av teknik- och vetenskapsstudier samt aktörsnätverksteori för att gå bortom skiljelinjen mellan den medicinska och den sociala modellen (Galis 2011). Galis lanserar en kritik mot hinder-tänkandet inom arkitektur och stadsplanering där man anser att problematiken kring funktionsnedsättning bara handlar om att ta bort fysiska hinder och sätta dit hjälpmedel. Istället vill Galis ta ett helhetsgrepp kring hur den socio-materiella miljön skapar funktionsnedsättningar. Funktionsnedsättningserfarenheter *uppstår* i speciella praktiker och miljöer. Sociala normer och den byggda miljön samskapar funktionsnedsättning. Genom att se till vilka handlingsutrymmen som skapas och förhindras i olika situationer så går det att komma ifrån föreställningen om att frånvaron av hinder leder till en slags "normalinteraktion". Möjligheten öppnar sig istället att med rätt design och praktik kunna utöka möjligheterna till handling och möten bortom det som tidigare ansågs vara gränsnivån för minimikraven.

Enligt Galis (2011) är därför funktionsnedsättning inte något som går att skapa en universell teoretisk modell kring utan måste förstås i hur det uppstår i vissa specifika sociala och materiella situationer och i samklang med speciella språkliga föreställningar. I de här situationerna där funktionsnedsättning uppstår är det inte bara sociala normer som formar den byggda miljön utan även materiella och tekniska objekt som påverkar sociala normer (Galis 2011). Galis tar upp exemplet med en person som inte har möjlighet att kunna köra bil. Är det en funktionsnedsättning? Det beror enligt Galis på bilkörandets socio-materiella status. Hur viktigt är det kulturellt med bilkörning? Hur utvecklad är kollektivtrafiken? Vilka viktiga samhällsfunktioner kräver bilkörande för

att få tillgång till dem? Hur ser man på människor som inte har bil? Förutsätter samhället att alla har tillgång till bil och möjlighet att köra bil? Först efter att man fått svar på de frågorna så går det att avgöra om just oförmåga att köra bil ledde till en funktionsnedsättning.

Funktionsnedsättning behöver därför heller inte bara handla om fysiska funktionsnedsättningar. Carol Thomas (Thomas 1999) använder till exempel begreppet "impairment effects" som skulle kunna översättas som "funktionsnedsättningseffekter". Dessa effekter kan vara fysiska, upplevelsemässiga, intellektuella eller känslomässiga. En funktionsnedsättning är enligt Thomas en "bio-social" effekt då det inte finns en direkt koppling mellan individens kropp och effekten. Att vara rullstolsanvändare får exempelvis inte bara funktionsnedsättande effekter om framkomligheten i stadsmiljön förhindras utan kan även leda till att en individ berövas möjligheten till olika upplevelser, former av deltagande eller till känslor av utanförskap och otrygghet.

Thomas tog specifikt upp begreppet "psycho-emotional disabilism" (psyko-emotionellt funktionsnedsättande) för att beskriva ord, handlingar och bilder som de som anses "normala" använder i inter-personella relationer med de som anses "funktionsnedsatta" och som bidrar till att underminera det känslomässiga välbefinnandet. Detta kan ske intentionellt i syfte att skada och kränka eller med "goda avsikter" och få som följd minskad självkänsla, självförtroende och "ontologisk trygghet". Det senare är ett begrepp från sociologen Giddens (Giddens 1991) och syftar till möjligheten till att ha en känsla av ordning och kontinuitet som möjliggör för individer att skapa mening i sina liv. Ett exempel på hög ontologisk trygghet skulle vara att jag som vit svensktalande man är säker på att om jag vill gå in på en restaurang i Göteborg och äta lunch så kommer jag kunna göra det och bli behandlad på ett respektfullt sätt. Ett exempel på låg ontologisk trygghet skulle vara att inte veta om man har möjlighet att gå in på restaurangen och äta sin lunch, känna att andra kommer uppleva att man är till besvär eller känna rädsla för att bli illa behandlad.

Griet Roets och Rosi Braidotti menar också att den sociala modellen har en uppdelning av "impairment" och "disability", alltså nedsättning och handikapp. Man accepterar alltså inom den sociala modellen att det finns en individualiserad nedsättning, men som sedan genom sociala och politiska strukturer blir till ett handikapp (Roets and Braidotti 2012). Roets och Braidotti menar däremot att också den individuella kroppen

är politisk och vill tala om funktionsvariation utan att nödvändigtvis se normbrytande funktion som en brist och en negativitet. Istället menar dem att det går att se funktionsvariationer som källan till nya sätt att uppleva och vara i världen och att samhällets funktionshinder har tvingat fram kreativa sätt att existera och kringgå dessa hinder.

Detta perspektiv ser inte heller de som blir funktionsnedsatta som passiva aktörer för vars skull hinder måste avhjälpas utan som aktiva deltagare i att forma stadsrum och göra motstånd mot funktionsnedsättningar (Hansen and Philo 2007). Genom att inte jämföra olika funktionsvariationer med en norm utan istället se dem som utforskande av ett samhälles begränsade perspektiv kan funktionsvariation enligt Roets och Braidotti användas för att upptäcka nya sätt att organisera kulturella och sociala praktiker (2012). Detta perspektiv stämmer väl överens med vad som skett inom Funktek där antaganden som låg till grund för stadsvandringarnas utformning har utmanats av Funktekpiloternas perspektiv som kommer ur erfarenheter av normbrytande funktionsvariation.

Boys (2014) menar exempelvis att arkitekter, design och stadsplanerare har en tendens att föreställa sig att alla människor fungerar lika och att de ofta inte tänker på alla sinnen när den byggda miljön skapas utan håller sig till framförallt synen som dominerande sinne. Problemet som ska åtgärdas är enligt Boys inte att genom att avhjälpa hinder få alla att leva upp till en viss norm för hur staden ska upplevas utan att genom en betoning på funktionsvariation visa på att den byggda miljön och de sociala och kulturella praktiker som är förknippade med den inte tar i beaktning den fulla komplexiteten i mänskliga förutsättningar och livserfarenheter (Boys 2014). Av den anledningen är Boys också skeptisk till att bara förlita sig på byggnadsregler och minimikrav för funktionsanpassning. Istället föreslår hon att utgå från funktionsvariation för att på ett kreativt sätt skapa miljöer som är tillgängliga och inkluderande. Dessa krav innebär också att funktionsnedsättning är något som anses bara ha att göra med en speciell del av befolkningen och inte något som är en stor del av den mänskliga erfarenheten under olika skeenden i livet. Liknande resultat har också kommit ur Funkteks utvärderingar av Urbanum-utställningen och det fokus på tillgänglig kommunikation som kom ur det arbetet.

Hållbar stadsutveckling

Tillgänglighet är numera en viktig komponent i visioner kring hållbar stadsutveckling. Göteborg har till exempel åtagit sig att verka för en stad som är hållbar och tillgänglig för alla.

Det är inte helt lätt att definiera vad en hållbar stad och en hållbar stadsutveckling är och det för den här rapportens syften kan det vara bäst att hålla det öppet för debatt och diskussion snarare än låsa ner begreppet i en formaliserad definition. Vad som är tydligt är att hållbarhet innefattar ekologisk hållbarhet men är bredare än så och inkluderar även ekonomisk hållbarhet, social hållbarhet och - som i faller Funktek - tillgänglighet till staden och deltagande i beslutsprocesser om stadens utveckling.

Hållbar stadsutveckling är ett sätt att börja söka svar på de utmaningar dagens samhälle står inför med ökad urbanisering, globaliserad ekonomi, teknologiska omställningsprocesser och nya krav på demokratiskt deltagande. Staden står i centrum för de här utmaningarna både som plats för problem och lösningar på klimatkrisen, som ekonomisk motor, och som kanske den viktigaste politiska och sociala arenan i dagens samhälle. Med detta hörs allt fler röster om rätten till staden (Harvey 2003; Lefebvre 1991; Soja 2010) - att kunna delta i stadslivet och vara med att omforma det. Hur olika människor kan röra sig i stadsrummet, att uppleva det, vara trygga i det och att delta i de aktiviteter som pågår i staden eller vara med och omforma stadslivet har lyfts som viktiga politiska frågor.

Tillgänglighet har ofta förknippats med möjlighet till obehindrad rörelse inom olika stadsrum och rörelse har historiskt sett haft olika betydelser inom stadsutvecklingen. Det dominerande transport-paradigmet i moderna städer under 1900-talet har varit privatbilismen (Cervero 1996). Med fokuset på privatbilism kom också en syn på stadens rörlighet som främst handlade om transport och mobilitet. Stadsutveckling skulle prioritera flöden från punkt A till punkt B på snabbaste sätt och då fick bilen prioritet över andra trafikslag (Planka.nu 2009).

Nackdelarna med den här utvecklingen är välkända med glesa städer med förorter långt från centrum, luft- och ljud-föroreningar, segregation och klimatpåverkan. Det här har också lett till att diskussionen svängt om från detta mobilitets-paradigm till ett som betonar tillgänglighet (Cervero 1996). Detta nya paradigm sätter relationen mellan

människor och platser i främsta rummet istället för transporter och betong då tillgänglighet, upplevelsen av staden och ett aktivt stadsliv tillsammans med en uppvärdering av andra trafikslags rörlighet så som kollektivtrafik, cyklar, fotgängare och rullstolsanvändare. Här har också den politiska och sociala rörelsen kring funktionsvariation spelat ett stor roll i att visa på vilket sätt staden exkluderar människor med olika funktionsvarianter (Fleischer, Zames, and Zames 2001).

Att delta i staden handlar från det här perspektivet inte enbart om att kunna ta sig in och ut ur staden eller från punkt A till punkt B - även om de inte upphört att vara viktiga - utan om att kunna delta i att skapa meningsfulla upplevelser, relationer och aktiviteter i staden. Rob Imrie och Claire Edwards (2007) utgår från forskning inom urban-geografi och hur man där talar om "the production of space" (Lefebvre 1991) där stadsrum inte är statiska fenomen utan genom sociala och politiska skeenden ändrar betydelse. Utifrån denna går det att skapa en teori om hur platser görs otillgängliga, snarare än att de är otillgängliga genom att ha en viss utformning. Inom Funktek finns exempel på hur platser kan göras mer eller mindre otillgängliga beroende på vilken social praktik som utspelar sig. En stadsvandring i ett högt tempo gör till exempel en plats med kullerstenar mer otillgänglig och mer funktionsnedsättande än vad den skulle vara om stadsvandringen hade ett långsammare tempo.

Idag lever staden också ett digitalt dubbelliv där navigering och intressanta platser hittas via digital teknik och där allt fler av stadens tjänster levereras via digitala plattformar (Cake and Kent 2014). En tillgänglig digital miljö kan därför bidra till att även göra den fysiska miljön mer tillgänglig. Inom Funktek återspeglas detta i hur utvärderingarna av stadsvandringarna visade att tillgängligheten kring information innan, under och efter stadsvandringen hade stor betydelse för hur tillgänglig stadsvandringen upplevdes.

Medskapande design

Att främja en medskapande samhällskultur är något som idag lyfts fram på flera håll inom forskningen. Den medskapande tendensen kan ses på flera nivåer - från kultur och design- och tjänsteutveckling (Sanders and Stappers 2008; Seravalli 2011; Simon 2010; Westerlund et al. 2003; Yoo et al. 2010) till stadsplanering (Fainstein 2010; Healey 2006) och

demokrati-ideal (Fung 2006; Fung and Abers 2003; Mouffe 1999). Gemensamt för alla dessa områden är att de vill främja aktivt deltagande från alla som berörs av någon utveckling, betonar vikten av att ta till vara på olika former av kunskap och erfarenheter och motsäger sig en uppdelning i experter med makt - vare sig det är företag, politiker, forskare, tjänstepersoner, designers eller kulturproducenter - och maktlösa mottagare av deras beslut. Tendensen till att främja medskapande kommer också från en föreställning om att samhällsproblemen är så kallade "wicked problems" (Rittel and Webber 1973) - vilda problem - som kan betraktas från många olika perspektiv, där många olika faktorer på verkar varandra, som inte har en given bästa lösning och som inte är värdemässigt neutrala. Därför kan de inte lämnas till experter inom ett visst område utan alla som berörs av dem måste vara med och besluta om hur de ska tacklas.

Det finns dock även en stark kritik mot den här tendensen som påpekar att medskapande processer ofta är skendeltagande där de som uppmantras delta i själva verket inte har något inflytande men som gör att ansvaret för en utveckling kan spridas ut till alla och makthavare kan hävda att de har ett brett stöd för deras beslut (Cooke and Kothari 2001; Dahlstedt 2006; Miessen 2011).

Tillgänglighetens teknologi

När det gäller teknikens roll i att främja tillgänglighet så finns det i princip två huvudsakliga inriktningar; "universal design" och "assistive technologies" - som kan översättas med "design för alla" och "hjälpmedelsteknik".

Universell design, eller "Design för alla", innebär att när något utformas - en produkt, en tjänst, en kulturproduktion eller en stad - så ska den utformas så att den är tillgänglig för alla. Begreppen kommer från arkitektur och stadsplanering men har sen spritt sig till andra design-fält. Inom det här forskningsområdet har man sedan utvecklat en mängd metoder för att utvärdera designlösningar men även olika lösningsförslag som tar hänsyn till olika former av funktionsvariation. Ett tidigt exempel på universell design som nu finns nästan överallt är den sluttande trottoarkanten som möjliggör bland annat rullstolar att ta sig upp och ner från trottoarer (Goldsmith and Royal Institute of British Architects. 1963).

Hjälpmedelsteknik utgår inte från omgivningen så som universell design gör utan från individen och dess förmågor. Hjälpmedelsteknik försöker sedan utveckla tekniska lösningar som gör att individen gör omgivningen tillgänglig. En rullstol är ett exempel på en hjälpmedelsteknik som möjliggör för en individ att kunna röra sig genom ett antal olika miljöer, men även teknisk utrustning som hörapparater eller falldetektorer räknas in här.

Det finns olika för- och nackdelar med att använda båda sorters lösningar och en kombination av dem kan vara det bästa (Vanderheiden 1998). Fördelen med universell design är att om den fungerar så löses problemet från grunden och inga special-lösningar behöver läggas till. Problemet är att i verkligheten är universell design ofta endast ett ideal att sträva efter men inte något som går att uppnå (Imrie 2011). Nya krav på tillgänglighet, nya sorts aktiviteter och svårigheten att sammanfoga olika former av tillgänglighetskrav gör universell design svårt att uppnå i praktiken (Lid 2014). Då kan olika former av hjälpmedelsteknik behövas. Nackdelen med hjälpmedelsteknik å andra sidan är att det krävs individuella speciallösningar och att de riskerar att peka ut vissa som i behov av speciella hjälpmedel och andra som "normala". Hjälpmedlen kan också fungera som en ursäkt för designers att inte behöva tänka på funktionsvariationer när de designar eftersom hjälpmedlen ändå ska ge alla en "normal" funktion.

Inom "disability studies" finns det också forskning kring begreppet "Enabling Technologies" som syftar på teknologier som motverkar funktionshinder. Det mest utforskade området från det perspektivet är olika sätt som teknologi används på arbetsplatser för att möjliggöra folk med olika funktionsvariationer att utföra arbetsuppgifter på lika villkor som andra kollegor.

När man använder begreppet "enabling technologies" så syftar man både på "assistive technology" som har utvecklats specifikt för ändamålet att hjälpa någon med en viss funktionsvariation, och "mainstream technology" som då är användandet av generell teknologi. Ett exempel på det tidigare skulle kunna vara en teknologi som läser upp mail för en blind person medan ett exempel på det senare skulle vara en person som är döv men som sköter kontakten med kollegorna via email (då hörseln i det fallet inte påverkar arbetet). Skillnaden mellan "assistive technology" och "mainstream technology" har dock suddats ut på senare tid då all teknologi har en tendens att integreras i den generella

informationsteknologimiljön.

Det finns dock en tendens inom "disability research", enligt Gauci, att se till teknologi som något som har en stödjande funktion och det finns mindre forskning på hur folk med olika funktionsvariationer på ett kreativt sätt använder så kallad "mainstream technology". Det verkar alltså som att forskningen, enligt Gauci i varje fall, ser teknologin som ett hjälpmedel för folk med funktionsvariationer så att de ska kunna sköta sitt arbete på samma sätt som sina kollegor som *inte* behöver teknologistöd för att klara av sitt arbete. Dock ser både arbetsmiljöer och vardagslivet ut så idag att alla är teknikberoende för att klara sig. Själv klarar jag inte ens av att veta vad mina arbetsuppgifter är om jag får slut på batterier i datorn och telefonen. Inte heller minns jag telefonnummer eller vet när bussen går. Är inte de flestas arbete och vardagsliv idag så komplext att det behöver teknologistöd? Allt fler arbetsplatser görs också beroende av olika teknologiska system. Allt från en flygplats till en McDonalds-restaurang skulle inte fungera om datorsystemen inte fungerade (Kitchin and Dodge 2011).

Det finns med andra ord anledning till att undersöka teknikens roll i att skapa eller förhindra tillgänglighet utifrån olika funktionsvariationer men utan att tänka sig att beroende av teknik som hjälpmedel är något unikt för bara en del av befolkningen. Dessutom är teknologi i dag inte bara ett hjälpmedel utan lika ofta störningsmoment som det finns olika strategier för att kämpa mot. Störningsmomenten kan bestå av vibrationer, signaler, pop-ups, notifikationer och så vidare som är införda av kommersiella anledningar (reklam), management-anledningar (olika mail-utskick), eller av feltänkta användarvänlighetsanledningar (appar som skickar notifikationer).

Utöver dessa aspekter har digital teknik också använts i flera fall för att uppmärksamma eller kartlägga tillgängligheten i exempelvis en stad och detta är något som har blivit enklare med ökad tillgänglighet till digital teknik som mobiltelefoner med positioneringstjänster, kartverktyg och enklare informationsbehandling och användargränssnitt (Craig, Harris, and Weiner 2002; Neumann and Uhlenkueken 2001). Nya teknologier har dock både visat sig kunna skapa tillgänglighet men även bli nya verktyg för exkludering då samhället blir mer och mer beroende på tekniska system som i sig funktionshindrar vissa människor från att använda dem (Sheldon 2001). Att både använda medskapande designutveckling samt att designa teknik som kan anpassas till specifika situationer och av

användarna själva blir då en viktig faktor (De Couvreur and Goossens 2011).

Tillgänglighet inom Funktek

Funktekpiloternas utvärderingar

Funktekpiloterna är en grupp personer som är anställda av Funktek för att utvärdera och bidra till att omforma Göteborgs stadsmuseums utställningar och stadsvandringar utifrån hur tillgängliga de är. Funktekpiloterna har rekryterats utifrån ett mångfaldstänk med fokus på att hitta personer med så många olika funktionsvariationer som möjligt. Gruppen har samlats in via ett öppet call med hjälp av det kontaktnät som finns hos Utopia och deltar som avlönade deltagare.

Funktekpiloterna deltog under första året i museets stadsvandringar på temat 1600-tal och utvärderade dem enligt ett frågeformulär och genom att delta på workshops som syftade till att samla idéer för att förbättra stadsvandringarnas utformning. Utvärderingarna låg sedan till grunden för museets omformningar av stadsvandringarna inför år två, då de nya formaten återigen testades av Funktekpiloterna. Förutom utvärderingarna av stadsvandringarna har Funktekpiloterna också gått igenom utställningen Urbanum och kommit med synpunkter på den ur tillgänglighetsperspektiv. Funktekpiloternas arbete har också tillgängliggjorts på projektets hemsida i form av videosnuttar och blogginlägg. På så vis har man försökt nå ut till andra målgrupper än de inom projektet och de som kommer att läsa projektets rapporter.

Under utvärderingarna från första året gav Funktekpiloterna synpunkter på allt från hur staden var utformad längs rutten till hur väl det gick att följa pedagogens berättelser till hur långa vandringarna var, vilket tempo de hade och vilka problem det ställde till för människor i olika livssituationer.

Utvärderingarna av stadsvandringarna gjordes först genom att Funktekpiloterna deltog i vanliga stadsvandringar tillsammans med andra deltagare. De upplevdes till en början negativt av flera piloter eftersom tempot ofta var för högt för de som använde rullstol och underlaget i de historiska delarna av staden dessutom ofta bestod av gatsten.

Det gjorde att de hamnade efter huvudgruppen och kom sist till nästa hållpunkt och då hade resterande deltagare redan format en mur av kroppar runt guiden. Det gjorde att Funktekpiloterna i rullstol hade svårt att se och höra guiden samt svårt att göra sig hörde för att ställa frågor.

Senare utvärderingar gjordes istället med enbart Funktekpiloter längs nya rutter och då togs tid vid varje stopp att utvärdera platser ur ett Funktek-perspektiv, exempelvis gällande längd, platsens tillgänglighet och störande moment i närheten. Om vandringen upplevdes för lång eller ej hade inte enbart med tiden att göra. Otillgänglig terräng, behovet att fokusera på informationstunga berättelser under långa tidsperioder och svårigheter med att följa guidens berättelse över flera hållplatser bidrog till att vandringarna kändes extra långa.

Ett annat resultat från utvärderingarna var att stadsvandringarna, förutom mobilitet, hade betoning på syn och hörsel. De baserades på att en guide pratade till en grupp samtidigt som andra ljud i staden delade på utrymmet och ofta refererade guiden till byggnader som man kunde se, ibland bara på långt håll. Detta gjorde vandringarna svåra att ta till sig för de som hade problem med syn eller hörsel, men det påpekades också att detta bara var ett av många sätt att uppleva ett historiskt sammanhang i ett stadsrum där fokus ligger på dominerande arkitektur och på betydelsefulla historiska skeenden. Vissa Funktekpiloter undrade hur det skulle vara att leva i tidsperioden och efterfrågade mer levande berättelser som utgick från specifika personers livsöden.

Stadsvandringarnas utformning

Efter utvärderingarna av stadsvandringarna som skedde under Funkteks första år gick projektet över i en designfas där museets pedagoger samarbetade med Funktekpiloterna för att ta fram en ny utformning av stadsvandringarna. Resultatet har blivit att stadsvandringen har delats upp i tre koncept som inkluderar den vanliga stadsvandringen men med förnyat tillgänglighetsperspektiv, en kortare stadspromenad, och en stadssittning som sker på museets innegård.

Stadsvandringen är fortfarande baserad på ett antal hållpunkter längs en rutt, men tempot är lägre, det är mindre grupper, berättelserna är mer levande och den nya ljudlösningen Whispers används. Stadspromenaden är en kortare promenad under kortare tid och sträcka som kan

vara bra att testa på först för de som är osäkra på om de klarar en hel stadsvandring.

Stadssittningen slutligen är utan förflyttning utan sker på stadsmuseets innegård eller inne i museet vid dåligt väder och bygger i högre grad på reflektion och förnimmelse av stadsmiljön under 1600-talet. Stadssittningen använder sig mycket av olika sinnen som lukt, smak och känsel genom att ha med föremål, klädesplagg och substanser som var vanliga på 1600-talet. Även i vandringen och promenaden har flera sinnen nyttjats, exempelvis har deltagarna fått känna på den gamla stadsmuren vid Esperantoplatsen och fått smaka på kamomillté vid pedagogen för att påminna om byggnadens historiska roll som sjukhus.

I Funkteks utvärdering av stadsvandringarna kommer man fram till att berättelserna på vandringarna och på promenaden nu är mer sammanhängande och att gå till nästa steg i vandringen innebär också att man förflyttar sig till nästa steg i berättelsen. På så vis är det enklare att följa ett narrativ genom att koppla det till olika platser längs vägen. På stadssittningen å andra sidan är man alltid kvar på samma plats och det kan vara lättare att ställa frågor i efterhand eftersom man inte hoppat vidare till ny plats och ny del av berättelsen.

De olika formaten komplementerar varandra genom att framhäva olika rumsliga, tidsliga och sinnliga skalor. Exempelvis bygger vandringen på det talade ordet som försvinner i samma ögonblick som det uttalas och är därför lätt att missa och tappa bort. En kommentar från Funktekpiloterna var just att de önskade ha extramaterial med sig för att lättare kunna minnas vad som sades. I stadssittningen däremot finns föremål som går att lukta, känna och smaka på och som därmed tillåter deltagaren att ta sin egen tid med dem och uppleva dem på egna villkor. Det går att gå tillbaka och jämföra mellan olika föremål och ha dem närvarande samtidigt på ett sätt som inte går med en talad berättelse.

Genom att jämföra det tidiga stadsvandringarna med de nya koncepten går det att bekräfta vissa av de teoretiska modellerna som tas upp i rapportens första stycke. Exempelvis är de fysiska funktionshindren i form av gatstenar som blev ett problem under den tidiga stadsvandringen fortfarande kvar, men det är inte längre funktionsnedsättande i en stadspromenad eftersom de sociala mönstren i rummet har förändrats (Jämför Galis 2011). Tvärtom kan de i rätt sammanhang bli en del av den upplevelsen och förhöja inlevelsen istället för att vara ett distra-

herande moment. Stadssittningen är också ett exempel på att genom att arbeta med normbrytande funktionsvariation så uppenbarade sig ett nytt sätt att tänka kring historiskt material och ett nytt sätt att strukturera kulturella upplevelser (Jämför Roets och Braidotti 2012).

Tillgänglig teknik i Funktek

I början av Funktek fanns förhoppningar om att en teknisk lösning skulle kunna göra stadsvandringarna mer tillgängliga för personer med normbrytande funktionsvariationer. Det fanns en föreställning om att utveckla det man kan kalla "enabling technology" både genom att ta fram speciallösningar, så kallad "assistive technology", och att använda tillgänglig mainstream-teknologi på ett sätt som skulle kunna öka tillgängligheten. Efter de första utvärderingarna gjorts stod det däremot klart att det inte skulle gå att skapa tillgänglighet med enbart en teknisk lösning utan att den stora vinsten låg i att omforma själva koncepten för stadsvandringarna och hur pedagogiken var upplagd och därmed röra sig mer mot en slags "universell design" som passar alla.

Det har också funnits skäl att så långt som möjligt undvika särlösningar, dels för att inga personer skulle känna sig utpekade och inte kunna dela upplevelsen med andra men också att vissa upplevelser inte skulle ses som de riktiga upplevelserna och de andra som en sämre variant. De tre stadsvandringskoncepten är alltså alternativ, inte en riktig vandring och två andra upplevelser för de som inte kan. Det gör också att alla kan ta del av samma upplevelse och de nya lösningarna för med sig fördelar för alla.

Detta gäller även det ljudsystem, Whispers, som användes i stadsvandringarna. Whispers är ett mikrofon- och hörlurs-baserat system som bygger på radiokommunikation på ett avstånd av ungefär 50 meter. Guiden man pratar in i mikrofonen och så skickas det ut till alla deltagare. För att ställa frågor går det att trycka på en knapp på sin sändare så hör alla den personen. Istället för att systemet bara skulle användas av de som kände att de hade problem med att höra guiden så användes systemet av alla deltagare och guiden gick över till att prata in i mikrofonen istället för att prata ut över hela gruppen. Det fick inte bara fördelen att alla hörde och att guiden kunde prata i samtalston istället för att behöva höja rösten för att höras—vilket kan vara slitsamt—utan även att deltagarna inte behövde trängas runt guiden som därmed

stänga ute andra utan de kunde samlas i en utspridd klunga på platsen utan att riskera att höra sämre för att de inte stod närmast. Det gjorde att det gick att fokusera bättre på omgivningen under tiden som guiden pratade. Guiderna hade också tränat på att använda syntolkning och beskriva miljöerna mer i ord så att miljöerna runt om även blev begripliga för de med synnedsättning.

Systemet förändrar också dynamiken i hur frågor och synpunkter från deltagarna tas upp eftersom bara en i taget kan ställa frågor och kan göra detta i sin vanliga samtalston. Dock tyckte några Funktekpiloter att det var hämmande att använda tekniken för att ställa frågor och några tyckte att det var svårt att uppfatta var frågan kom ifrån när den bara hördes i hörluren utan riktning.

Förutom Whispers har det också skett en utvärdering av informationen som finns tillgänglig inför och efter en stadsvandring. Information fanns på museets hemsida, på ett dubbelsidigt informationsblad och i en annons i GP. Utifrån den utvärderingen kom kommentarer om att tillgänglighetsnivån på stadsvandringarna var otydlig. Det var oklart om det gick bra att ha rullstol eller om teckenspråkstolk fanns tillgänglig. Att kunna planera sitt deltagande i förväg genom att veta hur lång vandringen är, vart den börjar och slutar och vilken tid den är klar var också synpunkter som kom upp. Detta är inte minst viktigt för de som behöver beställa färdtjänst eller annan assistans vid vandringens slut.

Medskapande inom funktek

Arbetet med medskapande och att se till att det går rätt till har varit i fokus i Funktek-projektet. Att Funktekpiloterna är anställda i projektet och har samma lönenivå som projektledaren har ansetts vara av betydelse. Funktek-piloterna har haft stort inflytande över de frågeställningar som de tar upp i utvärderingarna och vilka typer av idéer som kommer fram till pedagogernas arbete med att omforma stadsvandringarna. Det har också skapats en kultur av en ifrågasättande attityd och självsäkerhet i sitt perspektiv och den kunskapen som kommer ur erfarenheter av funktionsvariation. Den kulturen har till stor del befästs av Utopias arbete som jobbar i den stilen i övrigt, men även generellt av den aktivistiska rörelsen kring funktionsvariation som har skapat aktivitet, synlighet och en begreppsapparat kring funktionsfrågor.

Funktekpiloterna når dock bara så långt, sedan är det andra som är mer inne i museets organisation som måste ta över det förändringsarbete som Funktek initierat. Den aktivistiska attityden finns dock även hos andra på museet som jobbat med Funktek. Detta har gjort att Funktek inte bara stannat vid att vara ett projekt där alla tillgänglighetsfrågor förpassas utan arbetet med tillgänglighet har spridit sig i museets organisation. Det är många på museet som berörs av tillgänglighet, inte bara pedagoger och de som jobbar med utställningarna utan även kommunikatörer och grafiker. Funktek har därför satt igång arbetet med att ta fram en tillgänglighetspolicy som kan göra att Funkteks perspektiv får större spridning inom museet.

Det är dock en utmaning att sprida erfarenheter från ett förändringsarbete inom ett projekt till att genomsyra arbetsättet inom en hel organisation. Det kan vara värdefullt att personer med erfarenhet av arbetet finns kvar i organisationen, så att det inte bara blir organisatoriskt minne i form av dokument, checklistor, rutiner och program. Dessa kan aldrig innehålla all kunskap som krävs för deras fortlevnad utan projektets kunskap måste kunna leva vidare om överförd, upplevd kunskap.

Slutsats: Funktek som metod för hållbar stadsutveckling

Funktänk

När det gäller Funkteks bidrag till en vision om hållbar stadsutveckling är det främst spridandet av metoden och arbetsättet—det så kallade Funktänket—som står i centrum.

Funkteks erfarenheter med att arbeta med Funktekpiloterna och att arbeta iterativt med att omdesigna stadsvandringarna skulle kunna användas för att tänka nytt kring gåturer och liknande metoder för att utvärdera stadsmiljöer. I arbetet med att skapa medborgardialoger kan stadsutvecklare också lära av den deltagardrivna metoden från Funktekpiloterna och hur man använder meningsfulla aktiviteter som utvärderingsmaterial.

Funktänket innebär också ett perspektivskifte i hur man tänker kring tillgänglighet. Ställer vi rätt frågor kring tillgänglighet när vi planerar städer? Funktek ger många exempel på vad hinder för tillgänglighet

kan vara och de möjligheter som finns när planering av stadsrum och verksamheter utgår ifrån Funktionsvariation.

Stadsvandringar i sig kan också vara ett verktyg för att kartlägga och presentera kulturella värden i staden. Alla har sina "stadsvandringar" som man visar och rekommenderar för besökare och nya göteborgare. Ett nätverk av stadsvandrare skulle kunna jobba med lokala föreningar och minoritetsorganisationer för att visa upp olika perspektiv på staden.

Tillgänglig kommunikation

Funktek förändrade också utställningspedagogiken i museet. Efter utvärderingarna infördes kontraststråk för att lättare kunna navigera utställningen; olika sÄrlösningar som tidigare anvÄnts för de med funktionsnedsÄttningar togs bort och blev istället till likvärdiga alternativ för att ta sig till och genom utställningen; information presenterades i 45 graders lutning för att kunna läsas lättare om man sitter i rullstol; språket som användes av museets pedagoger förändrades till att bli enklare och mer tillgängligt och man började använda multimodal kommunikation. De standardmÅtt på bredd på korridorer som utgör juridiska minimikrav på framkomlighet visade sig vid utvärderingar av Funktekpiloterna Ändå bidra till upplevelse av otillgänglighet om de var omgivna av höga väggar.

En utvärdering utifrån upplevd otillgänglighet uppmärksammade med andra ord en mängd funktionshinder som museet inte hade tänkt på. Hur kommunicerar kommunen och hur ställer man ut sina planer och beslut? Här finns möjlighet att dra nytta av museipedagogikens erfarenheter.

När det gäller stadsvandringarna har förändringar gjorts genom att anpassa rutterna och tempot efter deltagarnas förutsättningar i förhållande till staden som den ser ut idag. Men stadsvandringarna har också samlat in synpunkter och förslag på hur staden skulle kunna förändras för att bli mer tillgänglig. Flera av dessa förändringar är små och kostar lite, och skulle kunna ha undvikits helt om ett tillgänglighetsperspektiv fanns med i planeringen från början. Exempelvis har Funktekpiloterna identifierat lämpliga platser för utplacering av övergångsställen som drastiskt skulle öka tillgängligheten.

Kulturens roll i stadsutveckling

Kulturens roll i stadsutveckling har blivit mer uppmärksammas i och med att "mjuka" och humanistiska frågor börjar ta plats vid sidan av de "hårda" disciplinernas beräkningar. Numera genomförs ofta social konsekvensanalys vid stadsutvecklingsprojekt som syftar till att fånga upp de sociala och historiska värden som finns på en plats (Tahvilzadeh 2015). Culture planning är en annan metod som lyfter fram kultur och meningsskapande som essentiellt för en plats (Evans 2002). Här har tillgängligheten en given plats att även den komma in tidigt i planeringsprocesser istället för att läggas in som en "quick fix" i slutet av en process.

Kulturverksamheter i sig är också en viktig komponent i utvecklingen av städer. Göteborgs stadsmuseum är också en del av staden och ett demokratiskt rum där samtal om stadens framtid kan föras. Museipedagogiken kan i sig användas för att kommunicera kring platser och skeenden på ett pedagogiskt och deltagande vis. Det handlar alltså om att både om "tillgänglighet till kultur" och skapa och sprida en "kultur av tillgänglighet".

Från Funkteks perspektiv har också kulturverksamheter fungerat som en testbädd för att prova nya lösningar och nya sätt att relatera till platser. Museet blev ett slags urbant laboratorium (Eriksson and Palmås 2016). För Funktek var det den iterativa designen i stadsvandringarna som gjorde att flera cykler av test, utvärdering, omdesign och nytt test kunde utföras. Denna cykliska modell skiljer sig ofta från den linjära vattenfallsmodell som stadsplaneringsprocesser bygger på.

Referenser

- Barnes, Colin, and Michael Oliver. 1993. *Disability: A sociological phenomenon ignored by sociologists*. University of Leeds.
- Boys, Jos. 2014. "Doing disability differently." *The Architectural Review* 236(1411): 30-31, 4.
- Cake, David, and Mike Kent. 2014. "Hacking the City: Disability and Access in Cities Made of Software." In *City Imaging: Regeneration, Renewal and Decay*, Springer, p. 103-116.
- Cervero, Robert. 1996. *Paradigm shift: from automobility to accessibility planning*.
- Cooke, Bill, and Uma Kothari. 2001. *Participation: the New Tyranny?* Zed Books.
- Craig, William J., Trevor M. Harris, and Daniel Weiner. 2002. *Community Participation and Geographical Information Systems*. CRC Press.
- Dahlstedt, Magnus. 2006. "Viljan att aktivera." *Utbildning & Demokrati* 15(3): 83-106.
- De Couvreur, Lieven, and Richard Goossens. 2011. "Design for (every)one: co-creation as a bridge between universal design and rehabilitation engineering." *CoDesign* 7(2): 107-121.
- Diedrich, Lisa. 2005. "Introduction: genealogies of disability." *Cultural Studies* 19(6): 649-666.
- Eriksson, Magnus, and Karl Palmås. 2016. "Laboratory urbanism in Schladming." In *Deleuze and the City*, Edinburgh: Edinburgh University Press.
- Evans, Graeme. 2002. *Cultural Planning: An Urban Renaissance?* Routledge.
- Fainstein, Susan S. 2010. *The Just City*. Ithaca, NY: Cornell University Press.
- Fleischer, Doris Zames, Fleischer Doris Zames, and Frieda Zames. 2001.

The disability rights movement: From charity to confrontation. Temple University Press.

Fung, Archon. 2006. "Varieties of Participation in Complex Governance." *Public Administration Review* 66: 66-75.

Fung, Archon, and Rebecca Abers. 2003. *Deepening Democracy: Institutional Innovations in Empowered Participatory Governance.* Verso.

Galis, Vasilis. 2011. "Enacting disability: how can science and technology studies inform disability studies?" *Disability & Society* 26(7): 825-838.

Giddens, Anthony. 1991. *Modernity and Self-identity: Self and Society in the Late Modern Age.* Stanford University Press.

Goldsmith, Selwyn., and Royal Institute of British Architects. 1963. *Designing for the disabled: a manual of technical information.* London: Royal Institute of British Architects.

Hansen, Nancy, and Chris Philo. 2007. "The Normality of Doing Things Differently: Bodies, Spaces and Disability Geography." *Tijdschrift voor economische en sociale geografie* 98(4): 493-506.

Harvey, David. 2003. "The right to the city." *International Journal of Urban and Regional Research* 27(4): 939-941.

Healey, Patsy. 2006. *Collaborative Planning, Second Edition: Shaping Places in Fragmented Societies.* Palgrave Macmillan.

Imrie, Rob. 2011. "Universalism, universal design and equitable access to the built environment." *Disability and Rehabilitation* 34(10): 873-882.

Imrie, Rob, and Claire Edwards. 2007. "The Geographies of Disability: Reflections on the Development of a Sub-Discipline." *Geography Compass* 1(3): 623-640.

Kitchin, Rob, and Martin Dodge. 2011. *Code/space: Software and Everyday Life.* MIT Press.

Lefebvre, Henri. 1991. *The production of space.* Oxford, OX, UK; Cambridge, Mass., USA: Blackwell.

Lid, Inger Marie. 2014. "Universal Design and disability: an interdisciplinary perspective." *Disability and Rehabilitation* 36(16): 1344-1349.

Miessen, Markus. 2011. *The Nightmare of Participation*. Sternberg Press.

Mouffe, C. 1999. "Deliberative democracy or agonistic pluralism." *Social research* 66(3).

Neumann, Peter, and Christoph Uhlenkueken. 2001. "Assistive Technology and the Barrier-free City: A Case Study from Germany." *Urban Studies* 38(2): 367-376.

Planka.nu. 2009. *Trafikmaktsordningen*.

Rittel, Horst W. J, and Melvin M Webber. 1973. *Dilemmas in a general theory of planning*. Berkeley: Institute of Urban and Regional Development, University of California.

Roets, Griet, and Rosi Braidotti. 2012. "Nomadology and subjectivity: Deleuze, Guattari and critical disability studies." In *Disability and social theory*, Springer, p. 161-178.

Sanders, Elizabeth B.-N., and Pieter Jan Stappers. 2008. "Co-creation and the new landscapes of design." *CoDesign* 4(1): 5-18.

Seravalli, A. 2011. "Democratizing production: challenges in co-designing enabling platforms for social innovation." In *The Tao of Sustainability, an International Conference on Sustainable Design Strategies in a Globalization Context, Proceedings*, Beijing: Academy of Arts and Design, Tsinghua University, China.

Sheldon, Alison. 2001. "Disabled people and communication systems in the twenty first century." phd. University of Leeds.

Simon, Nina. 2010. *The Participatory Museum*. Museum 2.0.

Soja, Edward W. 2010. *Seeking Spatial Justice*. University of Minnesota Press.

Tahvilzadeh, Nazem. 2015. "Socialt hållbar stadsutveckling? Stadsdelsnämnderna, stadsutvecklarrollen och sociala konsekvensanalyser i planeringen av Göteborgs stad."

Thomas, Thomas. 1999. *Female Forms: Experiencing and Understanding Disability*. McGraw-Hill Education (UK).

Vanderheiden, Gregg C. 1998. "Universal Design and Assistive Technology in Communication and Information Technologies: Alternatives or Complements?" *Assistive Technology* 10(1): 29-36.

Westerlund, Bo et al. 2003. "Co-design methods for designing with and for families." *Academy of Design* 5, (April).

Yoo, Daisy et al. 2010. "Understanding the Space for Co-design in Riders' Interactions with a Transit Service." In *Proceedings of the SIGCHI Conference on Human Factors in Computing Systems, CHI '10*, New York, NY, USA: ACM, p. 1797-1806.