



MASTEROPPGAVE

Mangfold og likeverdig bruk gjennom planlegging og fysisk utforming

- En studie av offentlige rom langs bybanestopp i Bergen

Diversity and equal use through planning and physical design

- *A study of public spaces along light rail stops in Bergen*

Ane Opsahl Magnussen

Areal og eiendom

Fakultet for ingeniør og naturvitenskap/Institutt for byggfag

20. mai 2022

Jeg bekrefter at arbeidet er selvstendig utarbeidet, og at referanser/kildehenvisninger til alle kilder som er brukt i arbeidet er oppgitt, jf. Forskrift om studium og eksamen ved Høgskulen på Vestlandet, § 12-1.

Mangfold og likeverdig bruk gjennom planlegging og fysisk utforming

En studie av offentlige rom langs
bybanestopp i Bergen

Forord

Denne masteroppgaven markerer slutten på den toårige masterutdanningen areal og eiendom ved Høgskulen på Vestlandet i Bergen. Oppgaven utgjør 30 studiepoeng, og har blitt jobbet med vårsemesteret 2022.

Denne våren har vært en berg-og-dalbane med mange nye utfordringer og en bratt læringskurve som jeg aldri ville vært foruten. Gjennom denne perioden har jeg vært så heldig å få møte personer med nedsatt funksjonsevne som opplever byen på en annen måte, enn det majoriteten av befolkningen gjør. Møtet med disse menneskene har ført til at jeg ser byen på en ny måte, enn det jeg gjorde før jeg begynte med oppgaven. Med utgangspunkt i en studie av offentlige rom langs bybanestopp i Bergen kommune ønsker jeg gjennom denne masteroppgaven å sette søkelys på viktigheten med å planlegge offentlige rom som alle kan delta i. Likestilling, mangfold og inkludering er noe som appellerer meg, og jeg ser viktigheten med å tilrettelegge et samfunn for alle.

Med dette ønsker jeg å takke veilederne mine Carolyn Ahmer og Connie Harriet Kapstad Reksten som har bistått med kunnskap, konstruktive tilbakemeldinger og gode innspill underveis. Jeg ønsker også å rette en stor takk til informantene som har deltatt i denne oppgaven, som har gitt meg mye nyttig kunnskap og nye perspektiver som jeg ønsker å videreføre til arbeidslivet.

God fornøyelse!

Ane Opsahl Magnussen
Drammen, mai 2022

Sammendrag

Kompakt byutviklingen handler om å øke kollektivtilbudet, redusere transportbehovet, bygge tettere, samt skape gode møteplasser for sosial kontakt, avslapning og uformelle møter. Når man planlegger kompakte byer, er det viktig at arealet ikke går på bekostning av viktige offentlige rom, som skaper møteplasser for samhandling, felleskap, rekreasjon og sosialt liv. Statistikk viser at mange mennesker med nedsatt funksjonsevne i dagens samfunn føler seg ekskludert på grunn av samfunnets barrierer, som hindrer deltakelse og sosialt liv. FNs bærekraftsmål legger føringer for regjeringens politikk både på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå, der prinsippet om at ingen skal utelates står sterkt. For å kunne nå bærekraftsmålene er det viktig å planlegge et samfunn der alle kan delta i. Universell utforming er en allmennverdi og en strategi for likeverd gjennom planlegging og fysisk utforming. Sentralt for universell utforming er at hensynet til at alle brukergrupper skal innarbeides i en og samme løsning, og målsettingen er å planlegge med utgangspunktet i mangfoldet av befolkningen.

Denne masteroppgaven er en casestudie, som tar for seg hvordan offentlige rom langs bybanestopp i Bergen kommune er tilrettelagt for mangfold og likeverdig bruk, samt hvordan de er tilrettelagt for personer med nedsatt bevegelse, syn og hørsel i den kompakte byen. Masteroppgaven bygger på ulike kvalitative metoder som gå-intervju, ikke-deltagende observasjon, dokumentstudie og kartlegging av status og mangler i henhold til universell utforming.

Masteroppgaven viser at det er et behov for kompetanseheving i arbeidet med universell utforming etter plan- og bygningsloven. Funn fra gå-intervjuer med personer med nedsatt bevegelse, syn og hørsel, som kartlegger status og mangler med hensyn til universell utforming i offentlige rom, viser at fysiske barrierer resulterer i begrenset samfunnsdeltakelse. Oppgaven konkluderer med at gå-intervju med representanter fra ulike brukerorganisasjoner kan være viktig supplement til medvirkningsparagrafen i plan- og bygningsloven og i arbeidet med å nå nasjonale mål om likeverdig bruk gjennom planlegging og fysisk utforming.

Abstract

Compact urban development is about increasing public transport, reducing the need for transport, building more densely, and creating good meeting places for social contact, relaxation, and informal meetings. When planning compact cities, it is important that the area does not come at the expense of important public spaces, which create meeting places for interaction, community, recreation, and social life. Statistics show that many people with disabilities today feel excluded due to society's barriers, which prevent participation and social life. The UN's sustainability goals provide guidelines for the government's policy at national, regional, and local level, where the principle "leave no one behind" is important. To achieve the sustainability goals, it is important to plan a society everyone can participate. Universal design is a general value and a strategy for equality through planning and physical design. Central to universal design is that the consideration that all user groups should be incorporated in one and the same solution, and the goal is to plan based on the diversity of the population.

This master's thesis is a case study, which deals with how public spaces along urban railway stops in Bergen municipality are adapted for diversity and equal use, as well as how they are adapted for people with reduced movement, vision, and hearing in the compact city. The master's thesis is based on various qualitative methods such as a walking interview, non-participatory observation, document study and mapping of status and shortcomings in accordance with universal design.

The master's thesis shows that there is a need for competence development about universal design according to the Planning and Building Act. Findings from go-along interviews with people with reduced mobility, vision, and hearing, which map the status and deficiency regarding universal design in public spaces, show that physical barriers result in limited community participation. The thesis concludes that walking interviews with representatives from various user organizations can be an important supplement to the participation section in the Planning and Building Act and in the work of achieving national goals of equal use through planning and physical design.

Innholdsfortegnelse

Forord	3
Sammendrag	4
Abstract	5
Kapittel 1. Introduksjon	8
1.1 <i>Bakgrunn for oppgaven</i>	9
1.2 <i>Formålet med oppgaven</i>	10
1.3 <i>Oppgavens problemstilling</i>	10
1.4 <i>Begrepsforklaring</i>	11
Kapittel 2. Caseområder	12
2.1 <i>Danmarks plass</i>	13
2.2 <i>Sletten</i>	14
2.3 <i>Nestun sentrum</i>	15
2.4 <i>Lagunen</i>	16
Kapittel 3. Metode	17
3.1 <i>Casestudie</i>	18
3.2 <i>Gå-intervju</i>	19
3.3 <i>Vurdering av status og mangler</i>	21
3.4 <i>Dokumentstudie</i>	23
3.5 <i>Ikke-deltagende observasjon</i>	24
3.6 <i>Etiske retningslinjer og forskerens rolle</i>	25
Kapittel 4. Kunnskapsgrunnlag	26
4.1 <i>Teoretiske perspektiver</i>	27
4.2 <i>Offentlige rom i den kompakte byen</i>	31
4.3 <i>Gåbyen Bergen</i>	34
4.4 <i>Norsk lovverk og handlingsplaner innen universell utforming</i>	37
Kapittel 5. Presentasjon av datamaterialet	42

<i>5.1 Danmarks plass</i>	43
<i>5.2 Sletten</i>	63
<i>5.3 Nesttun sentrum</i>	78
<i>5.4 Lagunen</i>	96
Kapittel 6. Diskusjon, konklusjon og veien videre	109
<i>6.1 Diskusjon</i>	110
<i>6.2 Konklusjon</i>	116
<i>6.3 Veien videre</i>	117
Referanser	118

Kapittel 1. Introduksjon

1

1.1 Bakgrunn for oppgaven

Kompakt utvikling er en strategi for bærekraftig utvikling, og har vært en modell i nasjonal politikk for norsk arealplanlegging siden 90-tallet. Strategien handler om å bygge tettere, øke kollektivtilbudet, redusere transportbehovet, samt skape gode områder for sosial kontakt og uformelle møter (Hanssen, et al., 2015, s. 20).

Bergen kommune lanserte Byvisjon 2020 i 1995, som skisserte visjonen om blant annet fortetting av bydelssentrene langs bybanetraseen. Samme året ble det bestemt at Bybanen skulle være førende i fremtidens kollektivtransport, og siden har kompakt utvikling langs bybanetraseen vært et av det viktigste klima-, kollektiv- og byutviklingsprosjektet i kommunen (Spigseth, 2013). I 2015 satte kommunen mål om å være en kompakt gåby, som legger grunnlaget for videre byutvikling. Hovedgrepene for gåbyen i Bergen er kompakte senterområder, der innbyggerne har gangavstand fra boligen til de fleste hverdagsaktivitetene, med et nettverk av gode gange- og sykkelforbindelser og et velfungerende kollektivtilbud. Kommunen legger også vekt på at alle områder skal planlegges på fotgjengernes premisser, samt viktigheten med offentlige rom som tilrettelegger for uformelle møter og sosial kontakt (Bergen kommune, 2015, s. 12).

Konsekvensene av å planlegge for kompakt utvikling er flere innbyggere, mindre plass og større byer (Hanssen, et al., 2015, s. 22). Da er det viktig å stille spørsmålet om hvordan fysisk utforming og planlegging skal ivareta viktige møteplasser for sosialt liv, samhandling, rekreasjon og felleskap. Statistikk viser at unge personer med nedsatt funksjonsevne i dagens samfunn har lavere livskvalitet sammenlignet med resten av befolkningen (Ramm & Otnes, 2017). En faktor som kan påvirke dette er fysiske og sosiale barrierer som kan føre til redusert samfunnsdeltakelse. Å planlegge offentlige rom slik at alle har likeverdige muligheter til å delta i det sosiale felleskapet, er et steg i riktig retning for å kunne nå bærekraftsmålene (Lid, 2014).

1.2 Formålet med oppgaven

På bakgrunn for valg av tema er det blitt gjennomført en kvalitativ casestudie, hvor formålet er å undersøke hvordan offentlige rom i den kompakte byen er tilrettelagt for mangfold og likeverdig bruk, og i hvilken grad offentlig rom langs bybanestopp i Bergen er tilrettelagt for personer med nedsatt syn, bevegelse og hørsel. De fire caseområdene, Danmarks plass, Sletten, Nesttun sentrum og Lagunen, er valgt på bakgrunn av at det i mange år har vært områder for fortetting og utvikling.

1.3 Oppgavens problemstilling

Med bakgrunn i formålet har jeg utarbeidet følgende hovedproblemstilling:

Hvordan er offentlige rom i den kompakte byen tilrettelagt for mangfold og likeverdig bruk?

Problemstillingen tar utgangspunkt i hvordan planlegging og fysisk utforming av offentlige rom er tilrettelagt for mangfold og likeverdig bruk i den kompakte byen. På bakgrunn av dette har jeg en underproblemstilling, som lyder følgende:

I hvilken grad er offentlige rom langs bybanestopp i Bergen tilrettelagt for personer med nedsatt bevegelse, syn og hørsel?

Ved å belyse brukerperspektiv om status og mangler med hensyn til universell utforming av offentlige rom, ønsker jeg å undersøke i hvilken grad offentlig rom langs bybanestopp i Bergen er tilrettelagt for personer med nedsatt bevegelse, syn og hørsel.

1.4 Begrepsforklaring

Det er hensiktsmessig å forklare og definere et par begreper innledningsvis for å tydeliggjøre hva disse begrepene betyr.

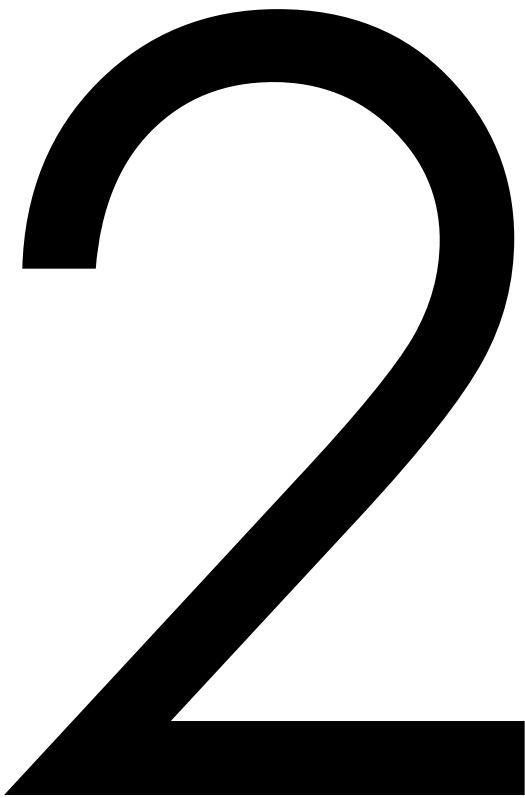
Offentlige rom

Ordet *offentlig* stammer fra det tyske ordet *offen*, som betyr åpent. På engelsk brukes begrepet *public space*, som sier noe om hvem som bruker rommet (Lid, 2014, s. 18). I boken *Public Space* (1992, s. 50) blir offentlige rom definert som åpne, offentlig tilgjengelige områder hvor mennesker deltar i felleskapet eller individuelt. Offentlige rom kommer i mange ulike former, som for eksempel kjøpesentre, lekeplasser, parker eller torg. Offentlige rom kan også være menneskeskapt eller naturskapt, privateide eller under offentlig eierskap og forvaltning. Fellestrekket for offentlige rom er at de er vanligvis er tilgjengelige og åpne for allmennheten (Carr, et al., 1992, s. 50). I boken *Production of Space* (1991) mener Lefebvre at retten til offentlig rom må sees i sammenheng med retten til urbant og sosialt liv, og påpeker at omgivelsene er skapt av menneskers samhandling og handling. Videre understreker han at ingen eier eller bestemmer over offentlige rom, men at alle i prinsippet skal kunne føle seg velkommen (Lefebvre, 1991). Habermas (1971, s. 79) på den andre siden, mener at plasser der bestemte grupper mennesker er ekskludert fra å delta, ikke kan regnes som offentlige rom.

Universell utforming

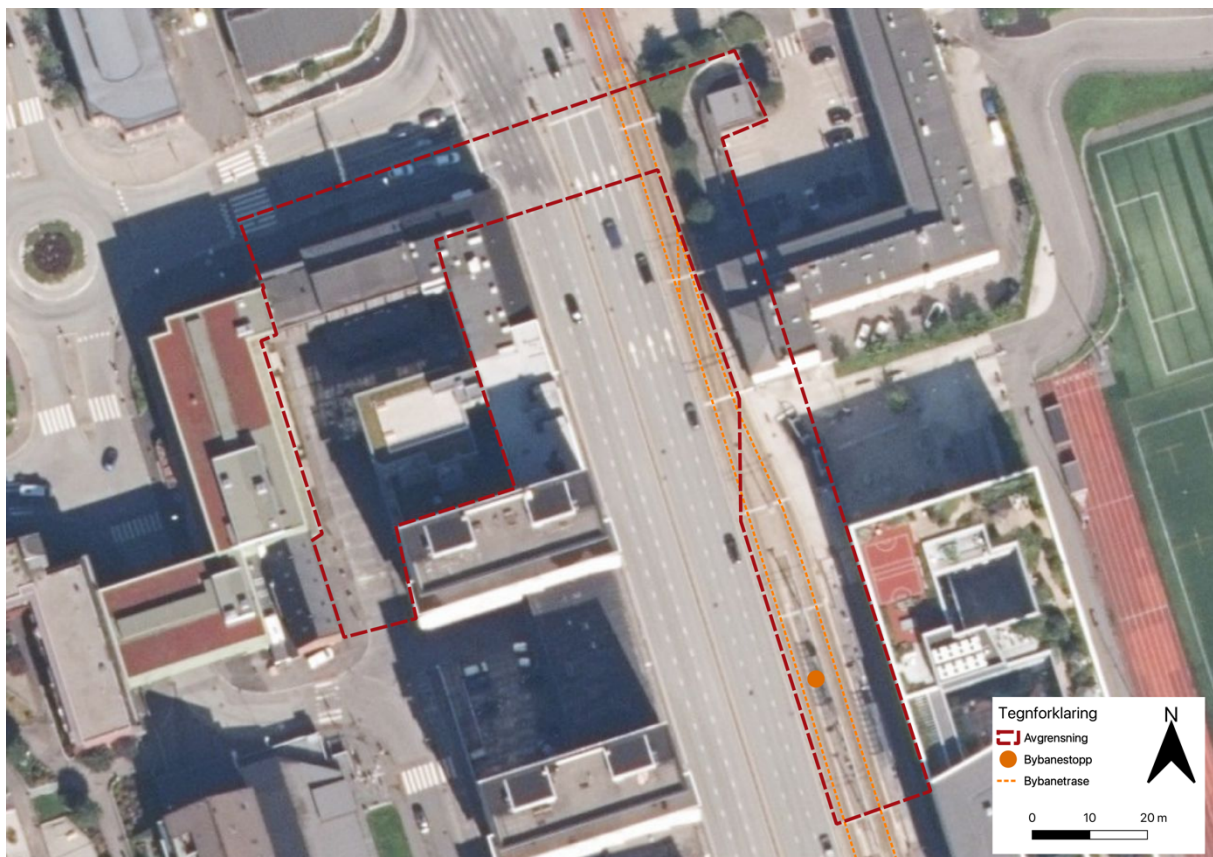
Det norske begrepet universell utforming er en direkte oversettelse av det amerikanske begrepet *universal design*, som ble introdusert av den amerikanske arkitekten Ronald L. Mace i USA i 1985. I rapporten *Universell utforming Begrepsavklaring* (2006), er begrepet universell utforming omtalt som et mål, en strategi, et virkemiddel og et tiltak. Begrepet er omtalt som et mål for samfunnsutvikling, hvor formålet er å planlegge et samfunn alle kan delta på like vilkår, uavhengig av evne og forutsetning. For å nå dette målet er begrepet omtalt som en strategi, ved at universell utforming skal bidra til at alle har tilgang til bygde omgivelser. Universell utforming er også et virkemiddel og konkrete tiltak for å øke sikkerheten og bedre tilgjengeligheten. Begrepet er internasjonalt, tverrsektorielt og handler om alt fra produkter til bygninger, fra IKT-løsninger til tjenester (SINTEF Byggforsk, 2006, s. 6).

Kapittel 2. Caseområder



2.1 Danmarks plass

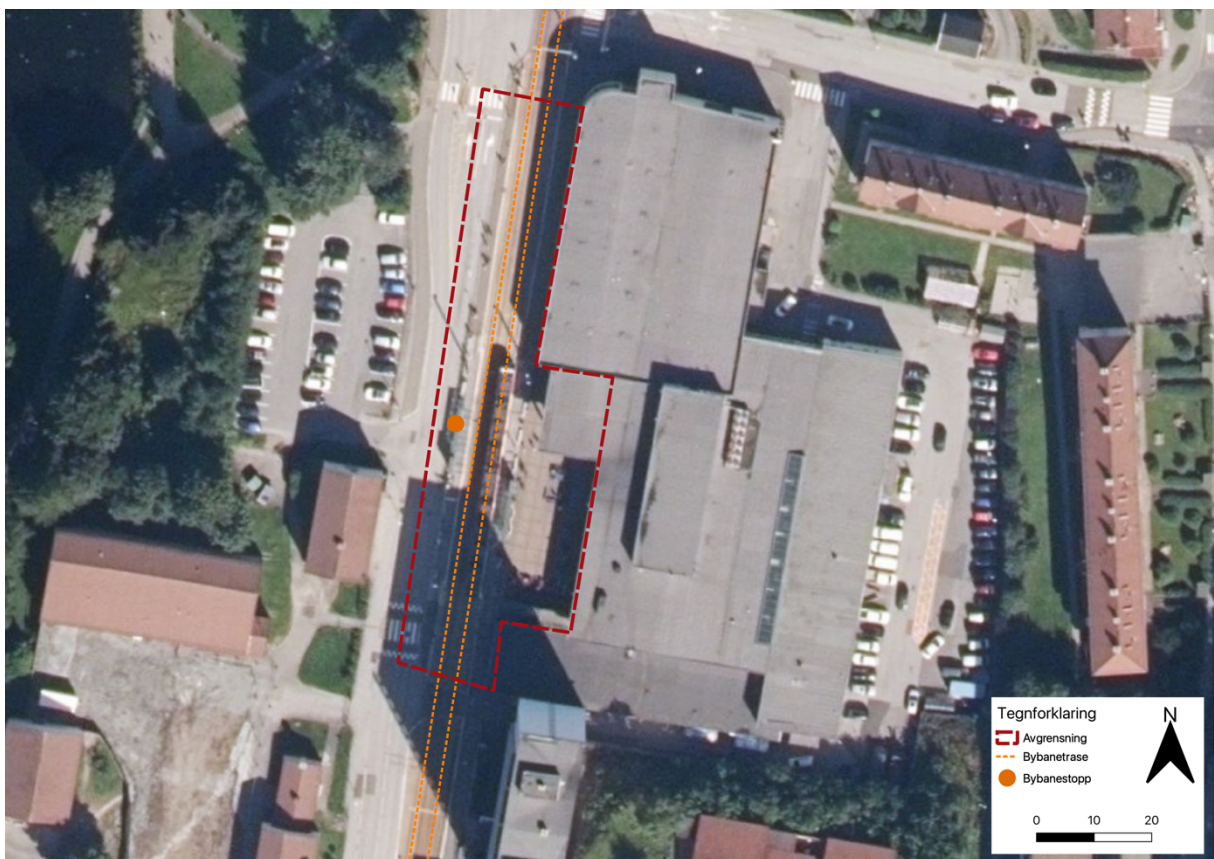
Danmarks plass er et område som er preget av høyt nivå av trafikkstøy, eksos og svevestøv (Bergen kommune, 2020). Byvisjon 2020, la frem fremtidsvisjonen om et nesten bilfritt Danmarks plass, med egen bybanetrase og der den gjennomgående trafikken ville bli lagt i tunnel (Bergen Miljøby, 1995). Selv om visjonen om bybanen har blitt gjennomført, er området i dag fortsatt dominert av biltrafikk. Like ved bybanestoppet på Danmarks plass, ligger Solheimsgaten 23, et bygningskompleks med et bredt utvalg av tilbud, som blant annet legesenter, slakteri, treningscenter, tannlege, restauranter og andre forretninger, som er av allmenn interesse. I 2017 var området gjennom en utvikling, som la til rette for nytt hotell, restaurant og offentlig torg for å løfte området som et offentlig møtested (Bergen kommune, 2018). Figur 1 viser Danmarks plass bybanestopp og avgrensning til caseområdet.



Figur 1: Avgrensning til caseområdet Danmarks plass. Kartgrunnlag: Norge i bilder WMS-Ortofoto.

2.2 Sletten

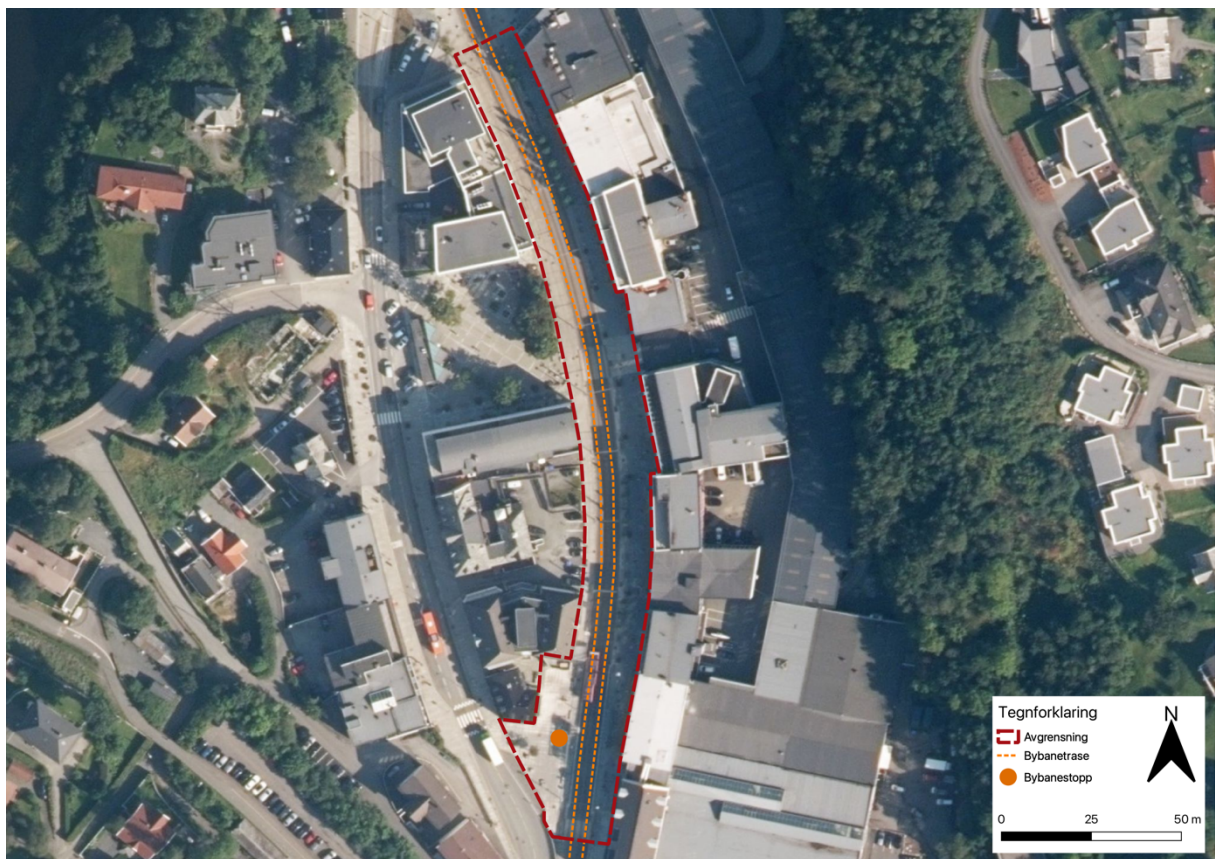
På Sletten ligger Norges første kjøpesenter, Sletten senter, som åpnet 11. mars 1964 (Kragseth, 2012). I 2005 var området og senteret under utvikling, som blant annet la til rette for utvidelse av senteret og boligutvikling (Rambøll AS, 2005). Uteområdet som tidligere var parkeringsplass, ble redusert og regulert til torg som i dag fungerer som et sosialt møtested med utsikt over Tveitevannet og bybanestoppet i vest (Kragseth, 2012). Sletten Senter rommer i dag 28 butikker, samt tannlege, lege, frisør, vinmonopol, kiropraktor og akupunktør (Sletten senter, 2022). Figur 2 viser Sletten bybanestopp og avgrensning til caseområdet.



Figur 2: Avgrensning til caseområdet Sletten. Kartgrunnlag: Norge i bilder WMS-Ortofoto.

2.3 Nesttun sentrum

Nesttun har i over 100 år hatt tradisjon som handelssted og trafikkknutepunkt, og mye av handelen og aktiviteten i området skjer i dag langs gågaten og torget (Gullstein, 2018). Bybanetraseen er anlagt gjennom gågaten, som består av butikker, serveringssteder, samt ulike kulturtilbud. I 2005 gikk Nesttun gjennom en utvikling, hvor formålet blant annet var å legge til rette for et mangfoldig sentrumsområde og boligutvikling (Bergen kommune byutvikling, 2004). Figur 3 viser Nesttun sentrum bybanestopp og avgrensning til caseområdet.



Figur 3: Avgrensning til caseområdet Nesttun sentrum. Kartgrunnlag: Norge i bilder WMS-Ortofoto.

2.4 Lagunen

Siden åpningen 7. september 1985 har Lagunen Storsenter utviklet seg til å bli et av Norges største handlesentre, og er i dag et viktig knutepunkt og et populært handelsområde med over 200 virksomheter. I 2017/2018 ble det gjennomført en stor utvikling av Lagunen og senteret ble utvidet med rundt 50 000 kvadratmeter, med nye spisesteder, butikker, kontorer og servicetjenester (Lagunen Storsenter, 2022). Det første byggetrinnet åpnet november 2018, sammen med et offentlig uteområde i tilknytning til senteret og bybanestoppet (Arkitektgruppen Cubus, 2022). Figur 4 viser Lagunen bybanestopp og avgrensning til caseområdet.



Figur 4: Avgrensning til caseområdet Lagunen. Kartgrunnlag: Norge i bilder WMS-Ortofoto.

Kapittel 3. Methode

3

3.1 Casestudie

Robert K. Yin skriver i boken *Case Study Research: Design and Methods* (1984) at casestudier er den mest foretrukne metoden når man skal studere dagsaktuelle fenomener i den virkelige konteksten. Metoden blir blant annet brukt til en studie av et eller flere områder, og formålet med metoden er å få en helhetlig forståelse og kunnskap om caseområdene sine karakteristikk (Yin, 1984). Metoden gjør det også mulig belyse brukerperspektivet om status og mangler med hensyn til universell utforming av offentlige rom, og gir anledning til å drøfte likheter eller forskjeller mellom caseområdene. En begrensning ved bruk av flere caseområder er at man er nødt til å gjøre en detaljert beskrivelse av alle områdene, som gjør at casestudie er en arbeidskrevende metode (Lid, 2020, s. 77). En casestudie kan også danne grunnlag for utvikling av nye hypoteser og oppdagelser, som deretter kan undersøkes nærmere og testes ved hjelp av kvantitative studier. Ved å studere universell utforming i strategisk utvalgte områder kan man også si noe om dynamikken i andre offentlige rom i Norge (Grønmo, 2020).

3.1.1 Valg av case

Yin (1994) påpeker videre at funn som er felles for caseområdene kan analytisk generaliseres. Caseområdene er valgt på bakgrunn av eksisterende arealbruk, god dekning av kollektivtilbud, et variert tjenestetilbud, tetthet i senterområde og omkringliggende nærområde (Bergen kommune, 2019, s. 13). Som tidligere introdusert ligger caseområdene langs bybanestoppene, hvor kompakt byutvikling legger føringer for utviklingen (Bergen kommune, 2019, s. 7). De fire caseområdene ligger innenfor sentrumskjernen, hvor det ifølge planbeskrivelsen (2019, s. 14) for kommuneplanens arealdel 2018 (heretter KPA2018) er viktig å tilrettelegge for funksjonsblanding og offentlige rom for innbyggerne. Kommuneplanens arealdel er en overordnet plan som viser sammenhengen mellom framtidig arealbruk og samfunnsutvikling (Plan- og bygningsloven, 2008, § 11-5). På bakgrunn av hovedgrepene for byutviklingen, legger bestemmelsene for KPA2018 (2019, s. 7) vekt på at offentlige byrom og bygninger som har viktige allmenne funksjoner skal være universelt utformet (Bergen kommune, 2019, s. 7).

En annen grunn for valg av case er at bybanen vant Design og arkitektur Norge sin Innovasjonspris for universell utforming i kategorien Transport i 2015, en pris som har som mål å skape inkluderende løsninger som alle kan bruke (Design og arkitektur Norge, 2020). Selv om det er lagt stor vekt på universell utforming når det kommer til utformingen av bybanevognene og bybanestoppene, er det like viktig å se om prinsippet om universell utforming er videreført til de offentlige rommene. Som Asmervik påpeker i boken *Universell utforming - byer, hus, parker og transport for alle* (2009, s. 6) hjelper det lite at transportsystemet er universelt utformet, hvis ikke strekningen til nærbutikken, arbeidsplassen, eller de offentlige rommene er det.

3.2 Gå-intervju

Gå-intervjuene vil i denne oppgaven kunne gi svar på hvordan offentlige rom er tilrettelagt for personer med nedsatt bevegelse, syn og hørsel. Når man møter menneskelige erfaringer med ulike aspekter, mener Kvale og Brinkmann (2015, s. 135) at et kvalitativt intervju vil være en god metode for å samle inn data. Gå-intervju er en variant av et kvalitativt intervju og en kombinasjon av deltakende observasjon og intervju, hvor forskeren går sammen med personen som intervjues (Kusenbach, 2003). Lid (2020, s. 75) påpeker at gå-intervju er en verdifull metode når man ønsker å fremme ulike individuelle perspektiver, som kan prege produksjonen av kunnskap. Kunnskap har en grense, og noen ganger er det vanskelig å få en forståelse om hvilke løsninger som passer best for mennesker som har andre behov enn seg selv. En person uten funksjonsnedsettelse har ikke de samme opplevelsene og synspunktene, som en person med nedsatt funksjonsevne. For en som ikke sitter i rullestol er det vanskelig å forstå hvordan mennesker som bruker dette hjelpemiddelet opplever omgivelsene. Det er fordi at rullestolen er knyttet til en stor del av personen sin måte å bevege seg rundt på, noe som gir både begrensninger, men også muligheter (Lid, 2020, s. 83). Det er også viktig for at funnene skal være valide, for å kunne få en forståelse av hvordan de offentlige rommene faktisk fungerer for mennesker med nedsatt funksjonsevne (Lid, 2020, s. 75). I boken *Samproduksjon i forskning* (Lid, et al., 2019, s. 101) påpekes det at det ikke går an å ta utgangspunkt i en gjennomsnittlig person med nedsatt funksjonsevne i henhold til universell utforming av uteområder, produkter, bygninger og IKT. Videre blir det poengtert at man ikke burde ha forutsetningen om at alle personer med nedsatt funksjonsevne har like behov og

forutsetninger, men at det derimot er viktig å ta utgangspunkt i et mangfold av ulike perspektiver (Lid, et al., 2019, s. 101).

For å få ulike perspektiver er det gjennomført gå-intervjuer med person med nedsatt bevegelse, syn og hørsel i hvert caseområde. Formålet for metoden er å få forståelse om hvordan caseområdene fungerer og oppleves for ulike brukergrupper, gjennom en uformell samtale. Med denne metoden får man et annet synspunkt og vinkling enn hva man ville fått gjennom separert observasjon og intervju (Kusenbach, 2003). Gjennom gåturen tar jeg opp ulike samtaleemner som dukker opp underveis og forhåndsbestemte temaer. Det er på forhånd laget en intervjuguide (se vedlegg 1) med både konkrete og åpne spørsmål. Jeg velger å innlede alle intervjuene med å spørre om informantenes forhold til begrepet universell utforming og om de bruker byens offentlige rom i Bergen. På forhånd er det også satt opp en bevegelsesrute for hvert caseområde. Jeg velger å ikke informere om bevegelsesruten til informantene på forhånd, fordi målet med gå-intervjuene er at hver informant skal reflektere over den umiddelbare opplevelsen av det offentlige rommet.

3.2.1 Valg av informanter

Jeg velger å intervju tre ulike brukerrepresentanter med ulike behov for tilrettelegging. For å finne informanter er tre ulike brukerorganisasjoner som jobber med rettigheter for personer med funksjonsnedsettelse i Bergen kontaktet:

- Hørselshemmedes landsforbund
- Norges blindforbund
- Norges handikapforbund

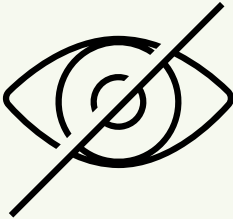

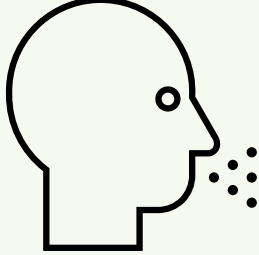
3.3 Vurdering av status og mangler

Med utgangspunkt i brukerperspektivet er det i oppgaven nødvendig å vurdere status og mangler med hensyn til universell utforming i offentlige rom langs bybanestopp i Bergen. En slik vurdering er første steget temaanalysen håndbok V129 *Universell utforming av veger og gater*, som er utarbeidet av Statens vegvesen. Temaanalysen er en analyse av en strekning, et avgrenset område eller en reisekjede med hensyn på universell utforming. Formålet med temaanalysen er å få frem status og mangler, mulige utbedringstiltak og samlede statusanalyser og prioriterte forslag til tiltak (Statens Vegvesen, 2011). En svakhet er at temaanalyse kan gå i for mye detalj om temaene, som kan gå ut over helheten. I tillegg kan fleksibiliteten i en temaanalyse føre til mangel på sammenheng ved utvikling av temaene, og ulempene i analysen kan bli mer tydeligere i forhold til andre kvalitative metoder (Moules, et al., 2017).

Formålet med metoden er å kartlegge gapet mellom de ytre omgivelsenes krav til funksjon og individets forutsetninger ved å registrere dagens situasjon i caseområdene. Forskrift om tekniske krav til byggverk (TEK17) legger grunnlaget for vurdering av status og mangler (se vedlegg 2), og blir supplert med håndbok V129 *Universell utforming av veger og gater*. TEK17 setter minimumskravet til egenskaper byggverk og tilhørende uteområder må ha for å kunne oppføres lovlig i Norge (Byggeteknisk forskrift, 2017). Håndbok V129 (2014, s. 7) inneholder ulike anbefalinger som tar vare på de ulike brukergruppene sitt hensyn i transportsystemene, gågater, fortau, og gangfelt, gjennom bruk av universell utforming ved bygging, planlegging og drift av vegsystemet. Det er viktig å poengtere at Statens vegvesen sine håndbøker og byggeteknisk forskrift ikke er entydige når det gjelder krav og bruk av begrepet (Universell Utforming AS, 2019).

Lid (2013, s. 61) påpeker at en kartlegging av status og mangler kan bidra til teoriutvikling om tilgjengelighet, universell utforming og metodeutvikling. Resultatet kan føre til en større forståelse av studien i en større kontekst, for eksempel hvor lite minimumskravet til universell utforming i de tekniske forskriftene er.

Figur 5 illustrerer de tre dimensjonerende gruppene innenfor begrepet nedsatt funksjonsevne, som veiledere vanligvis baserer seg på (SINTEF Byggforsk, 2006, s. 16).

Nedsatt orientering	Nedsatt bevegelse	Astma- og allergikere
		
Omfatter mennesker med nedsatt hørsel, døve, blinde, svaksynte og mennesker med forståelseshandikap. Eldre, barn, og mennesker med et annet språk kan også ha vanskeligheter med å orientere seg og oppfatte omgivelsene.	Omfatter rullestolbrukere, kortvokste, personer som er avhengig av gåstol og krykker eller nedsatt kraft i bein og armer, personer med revmatisme eller hjerteproblemer. Mange eldre har også redusert bevegelse, balanse og lengre reaksjonstid.	Omfatter personer som har en overfølsomhet overfor materialer som berøres, forurensning og stoffer i luften, som veistøv og pollen. Allergifremkallende planter langs gater- og veger kan gi også problemer for astma- og allergikere.

Figur 5: Tre dimensjonerende grupper innenfor begrepet nedsatt funksjonsevne.

3.1.1 Gjennomføring av kartleggingen

Kartleggingen gikk over tre dager, og verktøyene jeg hadde med meg var kamera, målebånd og notatblokk. Jeg unnlater å gjøre en vurdering av bybanestoppene med tilhørende overgangsfelt fordi holdeplassene er utformet nesten identisk (Bybanen utbygging, 2011, s. 30) og følger de samme standardprinsippene som er presentert i Prosjektering og utbyggingsveileder for Bybanen (2011). I tillegg til dette har det tidligere blitt gjennomført en evaluering av bybanestoppene fra Byparken til Lagunen, som ble gjennomført av Norges Handikapforbund Bergen og regionskontoret NHF Sørvest.

3.4 Dokumentstudie

Formålet med studiens dokumentstudie er å evaluere visjonene og intensjonene, og undersøke om det samsvarer med den fysiske utformingen og planleggingen med tanke på universell utforming, likeverdig bruk og mangfold. Dokumenter som er studert er veiledere, handlingsplaner, kommuneplaner og reguleringsplaner med bestemmelse og planbeskrivelse. Ved å gjøre en kvalitativ analyse tolker man meningsinnholdet av det som står skrevet i dokumentene (Andersen, 2020). Ved å vurdere status og mangler i caseområdene og vurderer det opp veiledere, handlingsplaner, kommuneplaner og reguleringsplaner, kartlegger man terskelen mellom de fysiske omgivelsene og dokumentene.

Kartlegging av dokumenter kan også gi et detaljert og konkret grunnlag for framtidige utvikling (Lid, 2020, s. 75). En begrensning ved dokumentstudie er om de valgte dokumentene blir analysert på riktig måte. Dokument kan feiltolkes, så derfor er det viktig at denne metoden blir satt i sammenheng med andre metoder (Andersen, 2020).

3.5 Ikke-deltagende observasjon

For å underbygge funn fra gå-intervjuet, vurdering av status og mangler og dokumentstudie er metoden ikke-deltagende observasjon gjennomført. Det er gjennomført skjult ikke-deltagende observasjon for å observere menneskelig aktivitet i offentlige rom. Å ha en rolle som ikke-deltagende observatør innebærer at man ikke involverer seg i samhandlingen, men kun observerer (Fangen, 2010, s. 77). En utvendig forskerrolle vil ikke ha noen innvirkning på det man observerer, men det er en selvfølge at man oppfører seg på samme måte som de andre menneskene i det offentlige område. Under observasjonen satt jeg på en benk eller latet som jeg ventet på noen. For å gli mer naturlig inn i omgivelsene skrev jeg feltnotatene på mobilen. Å sitte i et hjørne og notere på en notatblokk eller kikke gjennom en busk virker ikke naturlig, og kan påvirke oppførelsen til menneskene man observerer. Følelsen av naturlighet og frihet kan bli påvirket, og derfor er det vesentlig å gli naturlig inn i omgivelsene slik at oppførelsen til observatøren ikke påvirker de andre menneskene (Fangen, 2010, s. 78).

Gjennom metoden er det registrert hvem som oppholder seg, hvordan offentlig rom brukes, og lengden på oppholdet. For å kunne diskutere mangfoldet er også alder, kjønn og funksjonsevne registrert. Alle observasjonene er gjennomført 3. mars 2022, mellom klokken 11-15, og alle caseområdene er observert i en time. Observasjonene er også gjennomført på en dag med oppholdsvær. Underveis er det også skrevet feltnotater, og i forkant er det laget en liste over ting som blir observert. Dette gjør det enklere å skrive feltnotatene underveis. Notatene fra feltobservasjonene er brukt i etterkant for å skrive ned observasjonene for hvert caseområde.

3.6 Etiske retningslinjer og forskerens rolle

Det er viktig å følge etiske prinsipper ved datainnsamling om menneskelig atferd, fordi det ikke skal gå på bekostning av menneskeverd, rettigheter og integritet. Ved kvalitative intervjuer er det også viktig å ivareta anonymiteten til intervjuobjektet, både under og i etterkant av intervjuet, samt når resultatene skal analyseres og presenteres. Fangen (2015) mener at det kan være vanskeligere å bevare anonymiteten i et kvalitativt intervju, enn en spørreundersøkelse. Det er fordi personene som blir intervjuet gjerne forteller om sine egne erfaringer med egne ord, som kan føre til at andre mennesker drar kjensel på historien til informanten. Det er også viktig å behandle sensitive opplysninger med varsomhet, samt anonymisere detaljer som kan være gjenkjennelige. Under studien er det også tatt mange bilder av caseområdene. Mennesker og bilskilt som er med på bilene er blitt sladdet, som Gehl og Svarre (2013, s. 6) poengterer er viktig for å ivareta anonymiteten.

Opplysninger som er behandlet i denne oppgaven er navn for å innhente samtykke fra informantene på bakgrunn av gjennomførelse av intervjuet, samt lydopptak av informantene slik at det er lettere å trekke ut informasjon i ettertid. Målet er også at begge parter skal oppleve fleksibilitet under intervjuet. Det er også nødvendig å innhente personopplysninger om informantenes fysiske helse, herunder hvilken funksjonsnedsettelse informanten har. Helseopplysninger er informasjon som Høgskulen på Vestlandet er pålagt å begrense tilgangen til i avtaler, forskrift, lov, reglementer og annet regelverk. Personopplysningene og forskningsdata skal alltid lagres på SILAF som er Høgskulen på Vestlandet sin sikre lagringsplass for forskningsdata, jf. HVL sin lagringsguide. Etter oppgaveinnleveringen er data destruert. Problemstillingen og formålet med studien er blitt meldt inn til Norsk senter for forskningsdata (NSD), og er godkjent på bakgrunn av hensynet og de etiske vurderingene som er gjort.

Kapittel 4. Kunnskapsgrunnlag

4

4.1 Teoretiske perspektiver

4.1.1 Begrepet universell utforming

Som nevnt innledningsvis introduserte Ronald L. Mace begrepet *universal design* på midten av 80-tallet i USA. Begrepet *universal design* oppsto fra to beslektede, men separate bevegelser. Den ene bevegelsen jobbet med å endre definisjonen på god design for brukeren i en mer demokratisk retning. Den andre bevegelsen jobbet for å endre holdninger om personer med nedsatt funksjonsevne, ved å gå i vekk ifra oppfatning om de og oss. Begreper innen *inkludering* og *tilgjengelighet* eksisterte før begrepet *universell utforming* ble introdusert. På 60-tallet ble det i USA satt søkelys på økt tilgjengelighet for personer med nedsatt funksjonsevne, primært for de med nedsatt bevegelse. Fokuset resulterte i det internasjonale symbolet for tilgjengelighet, også kalt for rullestolsymbolet. Det resulterte også i spesielløsninger for personer med nedsatt funksjonsevne, som for eksempel større toaletter, spesielle heiser og ramper. Selv om flere av disse tiltakene var med på å forbedre tilgjengeligheten, resulterte det også i at befolkningsgruppen ofte ble stigmatisert på en negativ måte (Asmervik, 2009, s. 14).

På begynnelsen av 80-tallet ble begrepet *accessible design* mye brukt, som betyr tilgjengelig design på norsk. Over tid ble begrepet oppfattet som *accessibility* og *accessible*, som ble assosiert med personer med nedsatt funksjonsevne, som førte til at begrepsformålet, tilgjengelighet for alle, mistet noe av sin betydning. Begrepet universell utforming ble introdusert for å gjennomføre en holdningsendring som ikke begrepet tilgjengelighet klarte å oppfylle (Asmervik, 2009, s. 14). Selv om det er viktig å få kunnskap om ulike brukergrupper, krav og behov når man arbeider med universell utforming, mener Asmervik (2009, s. 6) at begrepet universell utforming skal være med på å redusere eller fjerne oppfattelsen av «vi og dem». Vavik (2009, ss. 9-10) mener at formålet med begrepet er å designe omgivelser, tjenester, programmer og produkter som er tilgjengelige for alle, og som er for fri overflødige designelementer og tilpassinger i ettertid.

Det er også viktig å skille mellom begrepene universell utforming og tilgjengelighet. Lid (2020, s. 14) mener at tilgjengelighet betyr å ha tilgang til noe, for eksempel tilgang til ressurser, som utdanning og kulturtilbud. Tilgjengelighet handler også om rettigheter, plikter og medborgerskap. En mulighet for å kunne benytte seg av noe, må bygge på respekten av at alle mennesker er likeverdige. Derfor mener Lid (2020, s. 14) at det er viktig at tilgjengelighet forstås som likeverdig tilgjengelighet. Man kan på mange måter si at begrepet tilgjengelighet er et svakere uttrykk fordi det er begrenset til tilgjengelighet for en bestemt gruppe, for eksempel for personer som sitter i rullestol. Universell utforming av tjenester, produkter, uteområder, bygninger, og transportmidler betyr at det kan brukes av alle (Lid, 2020, s. 14).

Mace utviklet også de syv prinsippene for universell utforming, som har som formål å legge til rette for universell utforming i et videre perspektiv. Figur 6 gjengir de syv prinsippene oversatt til norsk (Lid, 2013, s. 65).

1. Like muligheter for bruk

Utformingen skal være brukbar og tilgjengelig for personer med ulike ferdigheter

2. Fleksibel i bruk

Utformingen skal tjene et vidt spekter av individuelle preferanser og ferdigheter

3. Enkel og intuitiv i bruk

Utformingen skal være lett å forstå uten hensyn til brukerens erfaring, kunnskap, språkferdigheter eller konsentrasjonsnivå

4. Forståelig informasjon

Utformingen skal kommunisere nødvendig informasjon til brukeren på en effektiv måte, uavhengig av forhold knyttet til omgivelsene eller brukerens sensoriske ferdigheter

5. Toleranse for feil

Utformingen skal minimalisere farer og skader som kan gi ugunstige konsekvenser, eller minimalisere utilsiktede handlinger

6. Lav fysisk anstrengelse

Utformingen skal kunne brukes effektivt og bekvemt med et minimum av besvær.

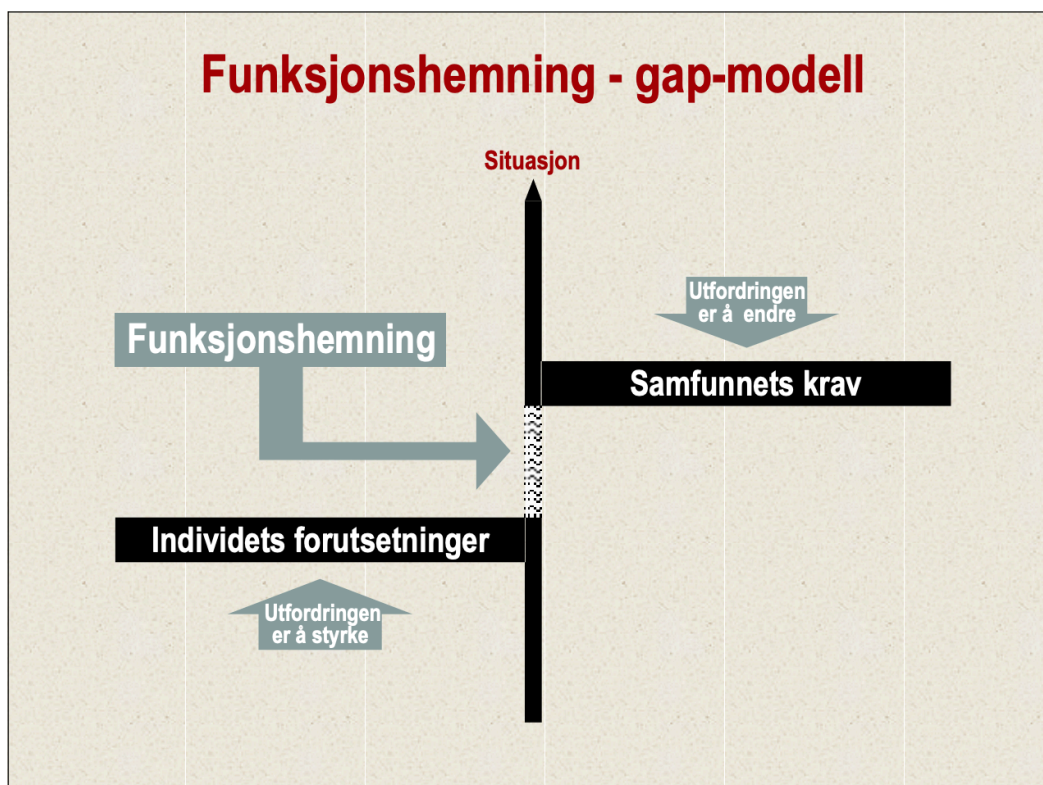
7. Størrelse og plass for tilgang og bruk

Hensiktsmessig størrelse og plass skal muliggjøre tilgang, rekkevidde, betjening og bruk, uavhengig av brukerens kroppsstørrelse, kroppsstilling eller mobilitet.

Figur 6: Ronald L. Mace sine syv prinsipper om universell utforming.

Asmervik (2009, s. 20) mener at de syv prinsippene er godt egnet for industriell design og arkitekter og landskapsarkitekter når det kommer til arbeidet med konsepter med grunnlag for prosjektering. I rapporten *Universell utforming Begrepsavklaring* (SINTEF Byggforsk, 2006, s. 29) er det påpekt at de syv prinsippene er utilstrekkelige i sammenheng med plan- og bygningsfag og innenfor arkitekturen.

I Norge ble begrepet universell utforming for første gang introdusert i publikasjonen *Universell utforming: planlegging og design for alle*, utgitt av Statens råd for funksjonshemmede i 1997 (Aslaksen, et al., 1997). Begrepet universell utforming ble presentert som en direkte oversettelse av det amerikanske begrepet *universal design* (Lid, 2020, s. 13). Publikasjonen utfordret de stigmatiserte og unødvendige særløsninger, og målet var å utvikle prinsipper, teorier og løsninger slik at alle har samme mulighet til å bruke utearealer, produkter, bygninger eller transportmidler i så stor grad om mulig (SINTEF Byggforsk, 2006, s. 16). *Manneråksutvalget NOU: Fra bruker til borger* (NOU 2001: 22) er også en viktig utredning innenfor begrepet universell utforming (Risan, 2013), og førte til at diskriminerings- og tilgjengelighetsloven trådte i kraft 1. januar 2009 (Lid, 2020, s. 33). Utredningen, *Fra bruker til borger* (NOU 2001: 22), setter søkelys på mennesker med nedsatt funksjonsevne sin mulighet for deltakelse og likestilling i samfunnet. Denne oppfatningen kan knyttes til gap-modellen (figur 7), som tar utgangspunkt i gapet mellom de ytre omgivelsenes krav til funksjon og individets forutsetninger (St.meld. nr. 40 (2002-2003), s. 8).



Figur 7: Gap-modellen. Figuren er hentet fra (St.meld. nr. 40 (2002-2003), s. 9).

I stedet for å belyse det komplekse samspillet mellom menneske og miljø, legger gap-modellen mer vekt på misforholdet mellom samfunnet eller omgivelsene sine ytre krav og menneskets funksjonsevne for å leve et sosialt og selvstendig liv (Lid, 2013, s. 26). Det betyr at funksjonsnedsettelsen oppstår på grunn av samfunnets og omgivelsenes fysiske rammer. Når man planlegger nye offentlige rom er det viktig å ta utgangspunkt i et bredt menneskelig mangfold, fordi mye av samfunnsdeltakelsen og det sosiale livet foregår mellom byens rom (Lund & Lid, 2005). Med universell utforming kan man redusere gapet eller misforholdet ved å planlegge bygninger, omgivelser og produkter som alle kan bruke (Aslaksen, et al., 1997, s. 11). Ved å lage løsninger som legger til rette for alle, kan man også oppnå mer helhetlige og billige løsninger, samtidig som man unngår dyre tilleggsløsninger, som for eksempel egne innganger eller ramper, som kan virke stigmatiserende (Asmervik, 2009, s. 12).

4.2 Offentlige rom i den kompakte byen

Det som kjennetegner begrepet kompakt by er tett bebyggelse i urbane områder hvor innbyggerne har kort avstand mellom arbeidsplasser, bolig og servicetilbud, med et nettverk av kollektivtransport. Funksjonsblanding er også et kjennetegn, som at områdene utvikles som en blanding av bolig, næring og andre tilbud (Hanssen, et al., 2015, s. 19). Siden 90-tallet har kompakt byutvikling vært en strategi for bærekraftig utvikling og en strategi innen nasjonal politikk innen by- og tettstedplanlegging. Kompakt byutvikling handler om å bygge tettere, øke kollektivtilbudet, redusere transportbehovet, samt skape gode tilbud for rekreasjon (Hanssen, et al., 2015, s. 20). Den kompakte byen skal også være inkluderende, trivelig og attraktiv der mennesker går og sykler mer, som bidrar til bedre livskvalitet (Millstein, 2021, s. 137).

Større byer, flere innbyggere, og mindre plass er noen av konsekvensene ved å planlegge kompakte byer, og kan føre til at planleggingen legger press på grønne og offentlige rom (Hanssen & Bergsli, 2016), samt at økologiske og økonomiske mål går på bekostning av sosial bærekraft (Millstein, 2021, s. 137). Inger Marie Lid (2020, ss. 115-116) påpeker at sosial bærekraft handler mye om samfunnsdeltakelse. Universell utforming kan forstås som en sosial dimensjon ved bærekraftbegrepet, fordi begrepet berører faktorer som arbeid, samfunnsnettverk, menneskelige behov, deltakelse, rettferdighet og verdighet. På bakgrunn av dette er det vesentlig at universell utforming realiseres sammen med andre gode hensyn og viktige verdier, og at det ikke prioriteres på bekostning av alt annet (Lid, 2020, ss. 115-116).

Teoretiske perspektiver om offentlige rom innenfor designteorien ser på hvordan forholdet mellom det sosiale og fysiske påvirker menneskers daglige aktiviteter (Sirowy, 2018, s. 194). Den amerikanske stedaktivisten Jane Jacobs mente at nye utbyggingsprosjekter ofte ødela for det sosiale livet, og trakk frem viktigheten med gater som var mangfoldige og fotgjengervennlige, samt bygninger med blandede funksjoner og bruksområder. Et offentlig rom uten blanding av funksjoner, mente Jacobs var lite attraktivt og skjemmende (Sirowy, 2018, s. 195). I boken *The Social Life of Small Urban Spaces* (2001) undersøker den amerikanske journalisten og urbanisten William W. Whyte hvilke faktorer som fører til at noen offentlige rom tiltrekker seg flere mennesker, enn andre steder. Med bruk av

observasjon som metode, viser funnene til Whyte at offentlige rom med flest sitteplasser er stedene som blir mest brukt. Funksjonsblanding på gatenivå, samt gode tilgjengelige aktiviteter som er gratis eller koster lite, som senker terskelen for forbipasserende å bruke byrommet, mener Whyte også er en viktig faktor. Whyte (2001, s. 33) trekker også frem at tilrettelegging for personer med nedsatt funksjonsevne, fører til at det offentlige rommet mest sannsynlig egner seg for flere personer. Den danske arkitekten Jan Gehl bruker også observasjon som metode i studier av offentlige rom. Gehl mener at urbane miljøer med høy tetthet, funksjonsblanding og korte avstander er en viktig faktor for å tiltrekke seg mennesker. Gehl mener også at gode offentlige rom er behagelige og tilgjengelige, som inviterer til hyppigere valgfrie aktiviteter og lengre opphold (Sirowy, 2018, ss. 197-198).

I tillegg til de fysiske faktorene som er presentert, har forskning de siste årene vist at økt kommersialisering og følelsen av mistillit og frykt påvirker nedgangen i offentlige rom. Sirowy mener at privatiseringen av offentlige rom kan føre til et synligere maktforhold, marginalisering av bestemte grupper i samfunnet, og i den ytterste konsekvens, føre til begrensning av muligheten til sosial bærekraftig byutvikling (Sirowy, 2018, s. 194).

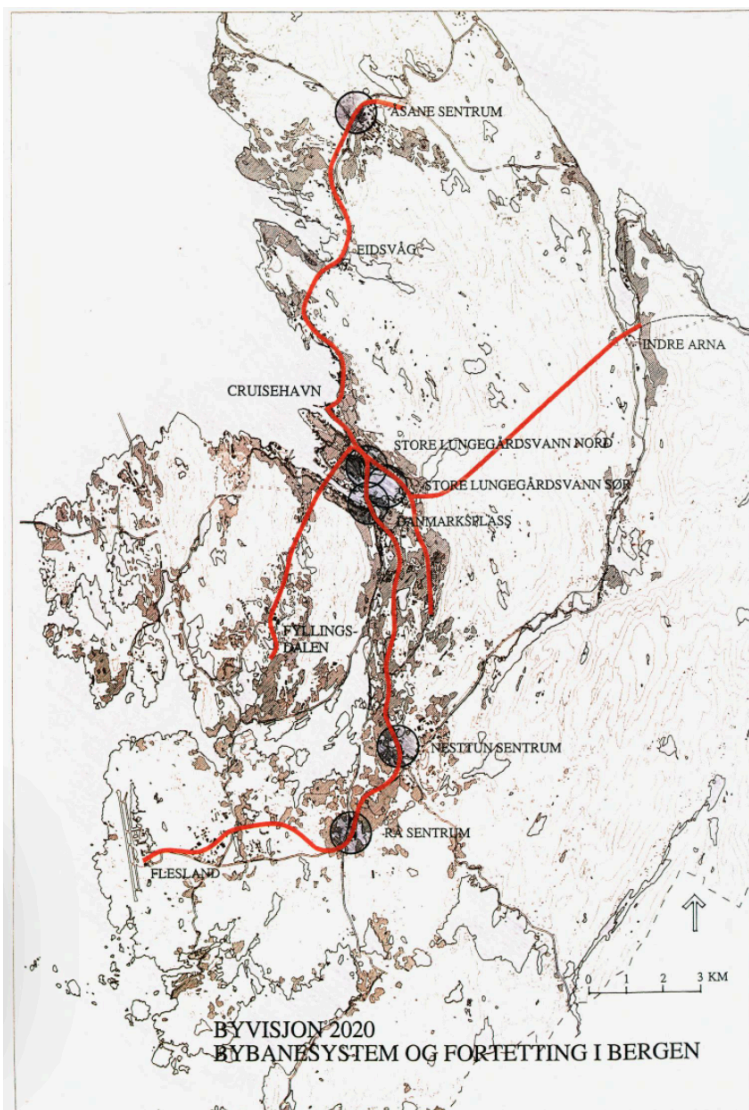
I 2017 publiserte Statistisk sentralbyrå en artikkel om at personer med nedsatt funksjonsevne har lavere livskvalitet enn resten av befolkningen. Statistisk sentralbyrå melder at 40 prosent av personer med funksjonsnedsettelse i alderen 25-44 år synes livet de lever er meningsfylt, sammenlignet med resten av de jevnaldrende i befolkningen der 75 prosent mener det samme. Arne Jensen, som er seniorrådgiver i Statistisk sentralbyrå, sier at livskvalitet kan defineres ut ifra om man deltar i samfunnet eller ikke. Det som gir glede og mening for de fleste er blant annet sosial omgang med andre mennesker. Det er flere faktorer som spiller inn, som blant annet mangel på sosial omgang, helseforhold, psykiske vansker, mulighet for jobb (Ramm & Otnes, 2017). Lid (2020, ss. 64-65) trekker frem at samfunnsdeltakelse har en positiv innvirkning på enkeltindividets helse og livskvalitet, fordi mye av det sosiale livet foregår i bygde og planlagte omgivelser. Dessverre er det mange personer med nedsatt funksjonsevne i dagens samfunn som føler de ikke har mulighet til å delta i samfunnet på grunn av diskriminering, utestenging, fordommer og fysiske barrierer, som strukturelle hindringer i menneskeskapte eller naturlige miljøer som blokkerer eller hindrer mobilitet eller tilgang.

Disse faktorene kan føre til at flere grupper i befolkningen får dårligere vilkår for utdanning, arbeid og sosialt liv.

Når man planlegger er det viktig at både barn, voksne og eldre trenger tilgjengelige bygninger og offentlige rom som fungerer godt uavhengig av funksjonsevne. Et godt argument for universell utforming er også den store eldrebølgen som vi står ovenfor (Asmervik, 2009, s. 16). Seniorforsker Astri Syse som leder arbeidet med befolkningsframskrivingene i Statistisk sentralbyrå, sier at det i 2030 vil være flere eldre, enn barn i Norge. Ifølge statistikk fra befolkningsframskrivingens hovedalternativ er det forventet at personer som er 70 år eller eldre vil øke fra dagens 670 000 til rundt 1,4 millioner i 2060 (Gleditsch, 2020). På grunn av den store eldrebølgen vi står ovenfor er det viktigere enn noen gang å designe og legge til rette for universell utforming for hele livsløpet.

4.3 Gåbyen Bergen

Tanken om tett bebyggelse langs bybanetraseen i Bergen kommune ble åpnet for debatt i 1995, da *Byvisjon 2020* ble presentert. *Byvisjon 2020* som var et initiativ av kommunen, ga grunnlaget for offentlig debatt for den fremtidige byutviklingen av Bergen mot år 2020 (Spigseth, 2013). Gode levekår og bærekraftig utvikling var to sentrale hovedtematikker for visjonen for det fremtidige samfunnet, i tillegg til utvikling av knutepunkter langs bybanetraseen (figur 8). I 1995 ble det vedtatt at Bybanen skulle være førende for fremtidens kollektivtransport og byutviklingen (Spigseth, 2013).

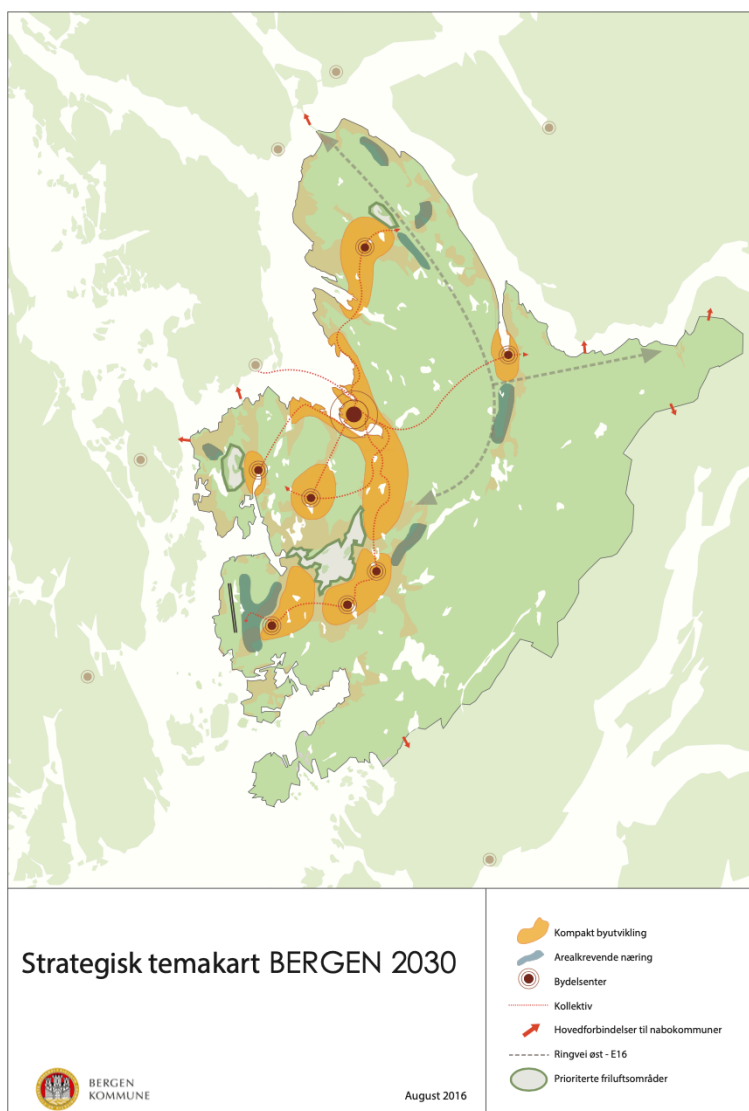


Figur 8: Visjonen som viser bybanetraseen og fortetting i Bergen. Figuren er hentet fra *Byvisjon 2020* (1995).

Både kommuneplanens arealdel fra 2001, 2008 og 2013 viderefører strategien om tett bebyggelse av knutepunktene langs bybanetraseen. Gjennom kommuneplanens samfunnsdel, som synliggjør kommunens strategiske valg og utfordringer, satte Bergen i 2015 mål om å være en gåby, hvor «alle områder skal planlegges på fotgjengernes premisser» (Bergen kommune, 2015, s. 12). I Gåstrategien 2020-2030 for Bergen kommune defineres fotgjengeren slik:

Strategien tar utgangspunkt i trafikkreglens definisjon av fotgjenger og gående, der gående også inkluderer den som går på ski, rulleski, fører rullestol, spark/ake/kjelke, leier/triller sykkel og barnevogn. Dette inkluderer folk som er avhengig av hjelpemidler (Miljøløftet, 2020, s. 10).

Kommuneplanens arealdel 2018 for Bergen kommune, ble vedtatt i 19. juni 2019 og gjør seg fortsatt gjeldende i dag. Hovedgrepene for KPA2018 er å gå fra en bilbasert til en kompakt gåby, for å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken. Planen legger også føringer for arealutviklingen i kommunen, hvor målet om kompakt byutvikling i senterområdene langs bybanetraseen (figur 9) er videreført. Målet for senterområdene er at innbyggerne skal ha gangavstand fra boligen til hverdagslige aktiviteter. Sykkel og gange skal også være den viktigste formen for transport, sammen med et velfungerende kollektivtilbud. For å ivareta fotgjengere er kravet om universell utforming vektlagt i bestemmelsene til arealdelen (Bergen kommune, 2019).



Figur 9: Strategisk temakart for Bergen kommune som viser utviklingen frem mot 2030. Hentet fra Bergen Kommuneplanens arealdel 2018 (2019, s. 11).

4.4 Norsk lovverk og handlingsplaner innen universell utforming

Dette delkapittelet synliggjør lovverk og handlingsplaner som tar for seg universell utforming i Norge.

4.4.1 FN-konvensjonen om rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne

30. mars 2007 undertegnet Norge FNs konvensjon om rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne, som skal bidra til å hindre diskriminering på bakgrunn av nedsatt funksjonsevne. I 2013 ratifiserte Norge konvensjonen, som gjorde Norge forpliktet til å etterleve konvensjonens bestemmelser i alle samfunnstiltak og politikken. Å tilrettelegge omgivelser for universell utforming er en måte å følge forpliktelsen på (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2021, s. 37).

Konvensjonen har følgende definisjon av universell utforming:

Med universell utforming menes utforming av produkter, omgivelser, program og tjenester på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpasning og en spesiell utforming. Universell utforming skal ikke utelukke hjelpemidler for bestemte grupper av mennesker når det er behov for det. (Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet, 2013)

4.4.2 FNs bærekraftsmål og 2030-agendaen

I 2015 ble 2030-agendaen med de 17 bærekraftsmålene og 169 delmål vedtatt av FNs medlemsland, som er en felles plan for å stoppe klimaendringene, utrydde fattigdom og bekjempe ulikhet. Bærekraftsmålene ser økonomi, miljø og sosial utvikling i sammenheng og er det viktigste politiske styringsverktøyet både internasjonalt og i Norge. Et viktig prinsipp for 2030-agendaen og bærekraftsmålene er at ingen skal utelates, som innebærer at den fremtidige utviklingen ikke skal gå på bekostning av de mest marginaliserte og sårbare menneskene og gruppene i Verden (Regjeringen, 2022).

Flere av bærekraftsmålene omhandler universell utforming på en direkte og indirekte måte, men jeg ønsker å trekke frem mål 10 og 11. Bærekraftsmål 10 handler om å redusere ulikhet, og ved å planlegge omgivelser som er tilrettelagt for universell utforming kan det bidra til å utjevne forskjellene og gi lik mulighet til samfunnsdeltakelse, uansett funksjonsevne. Bærekraftsmål nummer 11 handler om å skape robuste, bærekraftige, trygge og inkluderende byer og samfunn. Målet handler om at alle skal ha tilgang til tilgjengelige, trygge og bærekraftige transportsystemet og styrke muligheten for en integrert, deltakende og bærekraftig samfunnsplanlegging og forvaltning. En inkluderende medvirkningsprosess er også vesentlig for sistnevnte delmål. For min masteroppgave er delmål 11.7 viktig fordi det omhandler allmenn tilgang til inkluderende, trygge og lett tilgjengelige offentlige rom og grøntområder. Dette gjelder særlig kvinner, barn og eldre, men også mennesker med permanente eller midlertidig funksjonsnedsettelse (United Nations, 2015).

4.4.3 Regjeringens handlingsplan for universell utforming

Regjeringens handlingsplan for universell utforming er et viktig verktøy knyttet til samfunnsplanlegging og koordinert gjennomføring av strategien i ulike sektorer. Planen knytter seg forpliktelsen Norge har til FNs konvensjonen for rettigheter til mennesker med nedsatt funksjonsevne, FNs bærekraftsmål og FNs barnekonvensjon. Siden den første handlingsplanen kom i 2004 er det blitt publisert fire handlingsplaner. Regjeringens handlingsplan for universell utforming Bærekraft og like muligheter – et universelt utformet Norge (2021–2025) er den nyeste og ble lansert 16. august 2021. Handlingsplanen skal bidra til et likestilt og bærekraftig samfunn, der alle har mulighet for å leve selvstendige liv. Planen

omfatter tiltak innen transport, bygg, infrastruktur og arealplanlegging. I handlingsplanen er også *Universell utforming. Tilstandsanalyse og kunnskapsstatus* presentert, som er en analyse over status for universell utforming i Norge (Regjeringen, 2021). Analysen er utarbeidet av Barne-, ungdoms- og familiedirektoratet (Bufdir), og vurderingen peker på at det er behov for kompetanse i kommunene om ivaretagelse av universell utforming i planleggingen, samt behov for å skape mer sammenhengende universelt utformede reisekjeder (Barne-, ungdoms- og familiedirektoratet, 2020, s. 67).

Det er flere lover som både direkte og indirekte handler om likestilling, diskriminering og universell utforming. Videre ønsker jeg å trekke frem likestillings- og diskrimineringsloven og plan- og bygningsloven av 2008, som er de viktigste lovene som omhandler betydningen av universell utforming i det offentlige rom.

4.4.4 Likestillings- og diskrimineringsloven

Den nye likestilling- og diskrimineringsloven trådte i kraft 1.januar 2018, som erstattet den gamle diskriminerings- og tilgjengelighetsloven. Formålet med likestilling- og diskrimineringsloven (2018, § 1) er å fremme likestilling og hindre diskriminering på grunn av kjønn, alder religion, etnisitet, livssyn, graviditet, permisjon ved fødsel eller adopsjon, omsorgsoppgaver, seksuell orientering, kjønnsidentitet, kjønnsuttrykk, funksjonsnedsettelse og andre vesentlige forhold ved en person. Ifølge loven (2018, § 6) menes diskriminering som direkte eller indirekte forskjellsbehandling. Direkte forskjellsbehandling er ifølge loven (2018, § 7) når en person vil bli, har blitt eller blir behandlet dårligere enn en annen person i en tilsvarende situasjon. Indirekte forskjellsbehandling er når en person vil stille dårlige enn andre, på bakgrunn av betingelser, handlinger, unnlater eller tilsynelatende nøytrale bestemmelser (Likestillings- og diskrimineringsloven, 2018, § 8). Om det er strengt nødvendig for å nå et mål, om formålet er saklig eller om det ikke er uforholdsmessig inngripende for personen eller personene som opplever forskjellsbehandlingen, åpner loven opp for at det kan forekomme forskjellsbehandling i enkelte tilfeller (Likestillings- og diskrimineringsloven, 2018, § 9).

Begrepet universell utforming defineres slik i loven:

Med universell utforming menes utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen i de fysiske forholdene, slik at virksomhetens alminnelige funksjoner kan benyttes av flest mulig, uavhengig av funksjonsnedsettelse (Likestillings- og diskrimineringsloven, 2018, § 17).

4.4.5 Plan og bygningsloven

Plan- og bygningsloven av 2008 ble vedtatt 27. juni 2008 og erstatter den gamle plan- og bygningsloven av 1985. Loven (2008, § 1-1, femte ledd) sikrer at hensynet til universell utforming legges til grunn for all arealplanlegging og byggesaksbehandling. Fra overordnet plannivå til detaljnivå, skal universell utforming være et gjennomgående perspektiv i planprosessen. Viktigheten med tidlig, åpen og transparent medvirkning for alle berørte interesser og myndigheter, er presisert i formålsparagrafen til plan- og bygningsloven (2008, § 1-1 fjerde ledd). Bakgrunnen for dette er å synliggjøre viktige interesser og relevant kunnskap så tidlig som mulig, som bidrar med å styrke planlegging som en demokratisk arena og forbedre grunnlaget for interesseavveining. En sikker, åpen og transparent medvirkningsprosess kan også være med på å styrke reguleringsplanenes kvalitet, samt redusere konflikter. I plan og bygningsloven (2008, § 5-1 første ledd) er det presisert at statlige, regionale, kommunale og private planleggere skal tilrettelegge for medvirkning. Det er presisert i plan- og bygningsloven (2008, § 5-1 andre ledd) at kommunen har et ekstra ansvar for å sikre medvirkning fra grupper som har behov for spesiell tilrettelegging, og for grupper som ikke har mulighet til å delta. Alle kommuner og fylkeskommuner skal ha råd for personer med nedsatt funksjonsevne, som er et rådgivende medvirkningsorgan (Kommuneloven, 2018, § 5-12). Formålet med rådet er å sikre en åpen, bred og tilgjengelig medvirkning i saker som omhandler personer med nedsatt funksjonsevne. På bakgrunn av viktigheten med å sikre medvirkning er det viktig at rådene for personer med nedsatt funksjonsevne blir trukket tidlig inn i planprosessen (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2021, ss. 12-13).

4.4.6 Byggteknisk forskrift

Byggteknisk forskrift (TEK) setter minimumskrav til hvilke egenskaper et byggverk må ha for å kunne oppføres i Norge lovlig. Forskriftene gir en presisering og faglig begrunnet beskrivelse av hvordan universell utforming i plan- og bygningsloven skal forstås. TEK17 trådte i kraft 1. juli 2017, som erstattet TEK10. Formålsparagrafen til TEK17 sikrer «at tiltak planlegges, prosjekteres og utføres ut fra hensyn til god visuell kvalitet, universell utforming og slik at tiltaket oppfyller tekniske krav til sikkerhet, miljø, helse og energi» (Byggteknisk forskrift, 2017, § 1-1).

Begrepet universell utforming defineres slik i kapittel 12 av Byggteknisk forskrift (2017) med veiledning:

Universell utforming: utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen i de fysiske forholdene slik at virksomhetens alminnelige funksjon kan benyttes av flest mulig
(Byggteknisk forskrift, 2017)

Som nevnt innledningsvis består de offentlige rommene av allmenne funksjoner som publikumsbygg og uteområder som er rettet mot publikum. Kapittel 8 i TEK17 inneholder detaljerte krav til utformingen av opparbeidete utearealene og hvilke uteareal som skal være universelt utformet. Opparbeidet uteareal for byggverk for allmennheten, boligbygninger med krav om heis, byggverk for publikum og for arbeidsbygning, skal etter byggteknisk forskrift (2017, § 8-2) være universelt utformet. Eksempel for bygninger for publikum er legekontor, butikker, offentlig kontor, kino, overnattingsbygg og lignende (Byggteknisk forskrift, 2017). Uteareal for allmennheten er uteareal med publikumstilgang, som for eksempel lekeplasser, parker, torg og lignende (Universell Utforming AS, 2019).

Til slutt er det viktig å presisere at det både er lovlig og fornuftig å bygge og prosjektere bedre enn minimumskravene i byggteknisk forskrift. Som Lid (2013) peker på, er det viktig at man ikke reduserer universell utforming til tekniske forskrifter, men at det også handler om å gi flere mennesker mulighet til å delta i samfunnet, som kan være med på å styrke folkehelsen og sosial bærekraft.

Kapittel 5. Presentasjon av datamaterialet

5

I dette kapittelet presenterer jeg hvert caseområde hver for seg, med tilhørende data og funn fra de ulike metodene som er presentert i kapittel 3. Når jeg videre refererer til Danmarksplass, Sletten, Nesttun og Lagunen, referer jeg ikke til hele områdene som helhet, men de utvalgte caseområdene som tidligere er presentert. Alle fotografiene er tatt av meg, hvis ikke annet er nevnt.

5.1 Danmarksplass

5.1.1 Planens visjon og intensjon

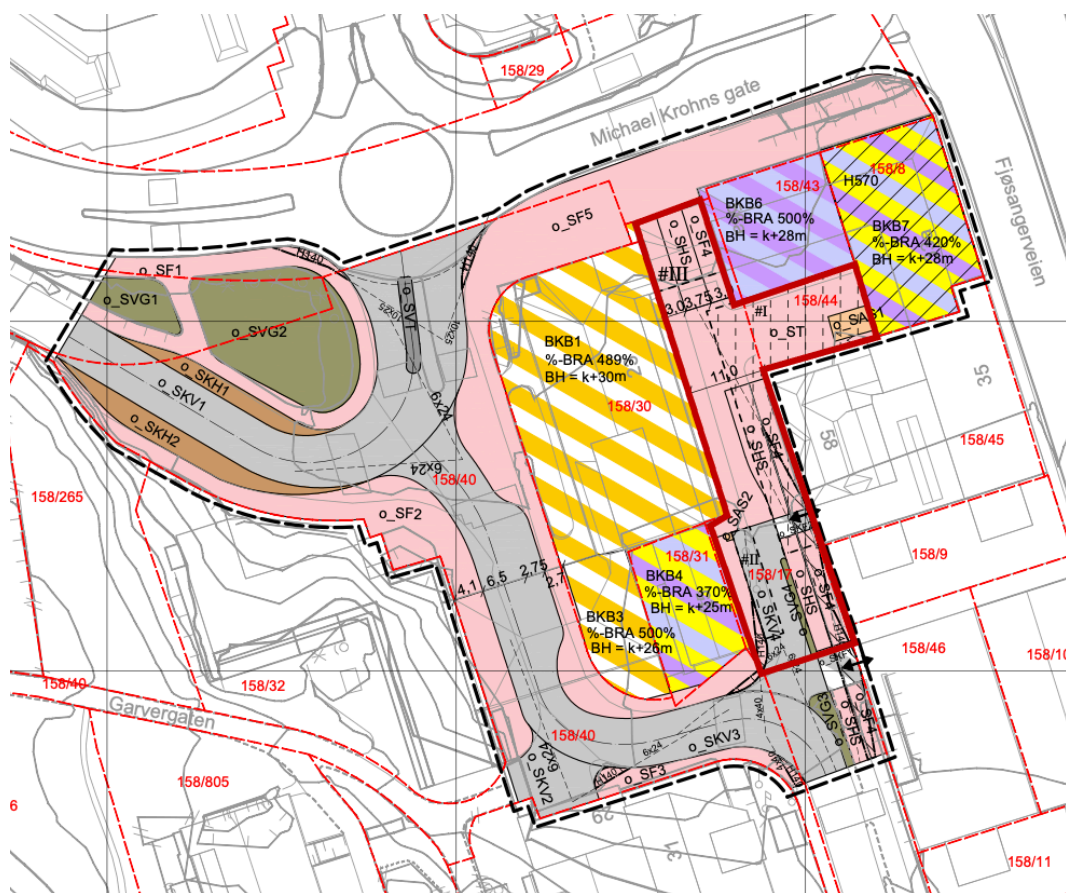
Navn på plan	Årstad, gnr. 158 bnr. 30 mfl., Solheimsgaten 23
Ikrafttredelsesdato	21.06.2017
PlanID	64300000

I kommuneplanens arealdel 2001 (Bergen kommune, 2001) var området regulert til senterområde 37. I dag er området regulert til S4 sentrumskjerne (Bergen kommune, 2019).

Ifølge bestemmelsene til reguleringsplanen (2017, s.1) er intensjonen «å legge til rette for hotell, handel og blokkbebyggelse, med tilhørende parkering, uteareal og infrastruktur». Ifølge bestemmelsene (2017, s. 2) skal prinsippet om universell utforming legges til grunn i området, samt at gangarealet skal «utformes som torg med fotgjengerprioritet». I tillegg til dette skal det være «trinnfri adkomst til hovedtrapperom og butikker», og inngangspartiene «skal markeres med visuelle og taktile oppmerksomhetsfelt». I samme bestemmelse fremgår det også at nye stengsler eller trinn i gatelegemet ikke skal lages fordi det kan føre til skade for personer med nedsatt orientering. I planbeskrivelsen til reguleringsplanen (2016, s.4) fremgår det at torget trenger en oppgradering fordi området er preget av varelevering og ulovlig parkering som kommer i konflikt med myke trafikanter. Det fremgår også i bestemmelsene (2017, s. 5) at det «er tillatt med nødvendig kjøring for varelevering» på torget, men at «torget skal skjermes mot trafikk med nedsenkbare pullerter». I samme bestemmelse fremgår det at torget «skal fungere som shared space» og opparbeides «til et attraktivt uteoppholdsareal for allmennheten». I planbeskrivelsen (2016, s. 4) fremgår det at

formålet med *shared space* er å «gi Solheimsgaten et løft». Ifølge rapporten *Evaluering av «Shared space»-områder i Norge*, som utarbeidet av Transportøkonomisk institutt, betyr *shared space* at området skal deles mellom ulike trafikantgrupper, med et begrenset bruk av oppmerking, skilt og fysisk separering. Ideen bak *shared space* er at fotgjengerne må samhandle om hvem som skal passere først eller vike (Bjørnskau, et al., 2016, s. 4). Ifølge rapporten (2016, s. 1) er ikke *shared space* godt egnet for personer med nedsatt funksjonsevne, eldre eller personer som ikke føler seg trygge i trafikken.

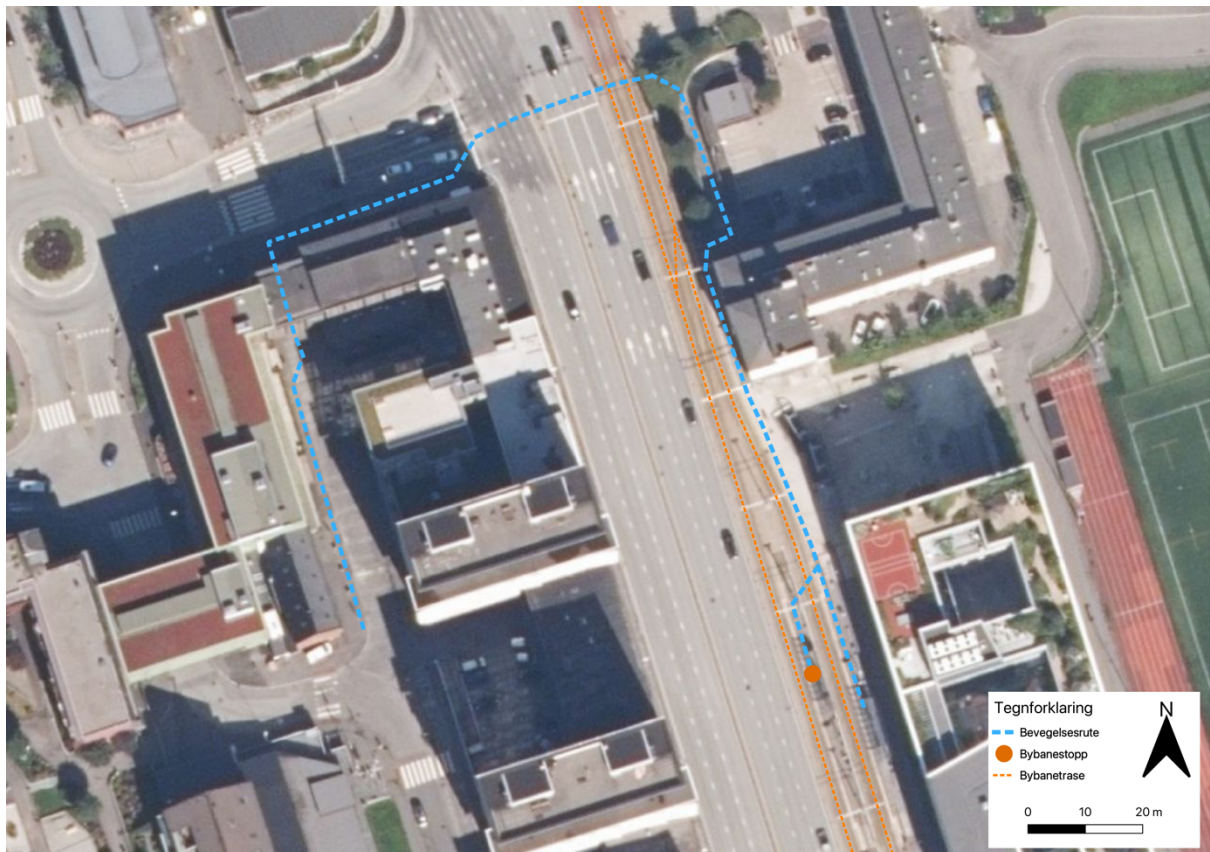
Avgrensningen til det offentlige området er vist i figur 10.



Figur 10: Areaplankart over Solheimsgaten 23. Hentet fra reguleringsplanen med PlanID 64300000.

5.1.2 Brukerperspektiv på Danmarks plass

I dette delkapittelet blir funnene fra gå-intervjuene presentert sammen med kartlegging av status og mangler med hensyn til universell utforming av offentlige rom. Figur 11 viser bevegelsesruten.



Figur 11: Bevegelsesrute på Danmarks plass. Kartgrunnlag: Norge i bilder WMS-Ortofoto.

Gå-intervju på Danmarks plass med person med nedsatt bevegelse

2. mars 2022

Jeg møter informanten med nedsatt bevegelse ved bybanestoppet på Danmarks plass, og vi beveger oss først mot undergangen i sørøst (figur 12).



Figur 12: Åpningen til undergangen i sørøst.

Informant: Jeg syns at den er i det bratteste laget. Jeg vet ikke hva slags helling det er på dette her, egentlig. Det er nok helt i grenseland. Jeg tror ikke den hadde vært bygget sånn som dette i dag, for dette er jo et gammelt kryss (...). Men jeg har en stol som jeg kan regulere ryggen opp og ned og frem og tilbake, sånn at jeg ikke vipper fremover og detter av.

Informanten påpeker at stigningen ned til undergangen ser bratt ut og før vi beveger oss nedover, regulerer personen ryggen på rullestolen. En av utfordringene knyttet til undergangen er den bratte stigningen (figur 12), som ifølge håndbok V129 (2014, s. 17) kan være med på å redusere framkommelighet, både for rullestolbrukere, men også for andre personer med nedsatt bevegelse. Informanten påpeker at stigningen er bratt, men siden informanten bruker elektrisk rullestol med mulighet for regulering, kan informanten kjøre nedover uten å ramle ut av rullestolen. Ifølge håndbok V129 (2014, s. 38) klarer personer med elektrisk rullestol større stigninger enn personer med manuell rullestol. Den elektriske rullestolen kan være med på å øke framkommeligheten og reduserer fallulykker. Informanten påpeker også at undergangen stammer fra et eldre kryss. På grunn av lite empiri har jeg funnet mangelfull informasjon om når undergangen ble anlagt, men med bakgrunn av flyfoto fra norgebilder.no og arkivbilder, ble den anlagt før plan- og bygningsloven av 2008 trådte i kraft. I undergangen spør jeg informanten om hen har noen kommentarer angående bredden og dekke i undergangen (figur 13).



Figur 13: Dekke i undergangen består av store steinheller.

Informant: Her er det vel ikke så mye å si på ...

Intervjuer: Er det bredt nok her?

Informant: Ja ja.

Intervjuer: Og det er greit å trille på også?

Informant: Ja, dette underlaget synes jeg er veldig greit. Jeg liker sånn skifer eller sånne store skifersteiner som dette, så det er omtrent å kjøre på asfalt. Det er ikke så store forskjeller, så jeg synes det er veldig greit.

Dekke i undergangen består av store steinheller, som informanten synes er tilstrekkelig å kjøre på. Ifølge byggt teknisk forskrift (2017, § 8-7) er det lettere å bevege seg på sklisikkert og jevnt dekke med god friksjon, som ifølge håndbok V129 (2014, s. 16) kan bidra til å redusere fallulykker. Informanten synes også at bredden i undergangen er tilstrekkelig, som i utgangspunktet er knyttet til bruk av utstyr og bevegelse, men som også er viktig for personer med nedsatt syn.

Fra undergangen beveger vi oss oppover mot Solheimsgaten 23. Vi står utenfor JAJA restaurant og Milepæl Squash og jeg gjør informanten oppmerksom på rampen (figur 14) som tilhører bygningen.



Figur 14: Rampe utenfor JAJA restaurant og Milepæl Squash.

Informanten kjører opp rampen, og kommenterer; «den var ikke så gale allikevel, når du kom opp her». På bakgrunn av kommentaren opplever informanten ingen utfordringer med stigningen, som tyder på at stigningen og bredden er tilstrekkelig for informanten. Rampen utenfor JAJA restaurant og Milepæl Squash har en bredde på om lag 1,20 meter, som oppfyller minimumskravet til byggt teknisk forskrift (2017, § 12-16). Rampen har både et sklisikkert og jevnt dekke, som også oppfyller minimumskravet (Byggt teknisk forskrift, 2017, § 12-16). Men rampen har ikke håndløper, som betyr at rampen ikke oppfyller minimumskravet § 12-16 tredje ledd. For personer med gangvansker kan det være nyttig med håndløper.

Videre spør jeg informanten om hen har møtt på noen andre fysiske barrierer på strekningen, utenom den bratte stigningen i undergangen. Informanten forteller at hen ikke møter på noen fysiske barrierer, men kommenterer at Danmarks plass er dominert av biler. Selv om torget ifølge planbestemmelsene skal prioritere fotgjengere, fører shared space til at mange ulike trafikantgruppene må tilpasse seg hverandre. Som også rapporten *Evaluering av «Shared space»-områder i Norge* (2016, s. 1) nevner, kan *shared space* komme i konflikt med hensynet til mennesker med nedsatt funksjonsevne.

Gå-intervju på Danmarks plass med person med nedsatt syn

14. februar 2022

Jeg møter informanten ved bybanestoppet på Danmarks plass og vi begynner først å bevege oss mot undergangen. Vi står i Solheimsgaten 23 og jeg spør informanten om hva hen legger i begrepet universell utforming.

Informant: *Jeg tror greien er at jeg skal kunne bruke ting på lik linje som alle andre, uten at jeg har med ekstra utstyr (...) Det viktigste for meg er at det faktisk er universelt utformet og at jeg skal kunne bruke området, plassen eller tingen uten å måtte være avhengig av andres hjelp eller å måtte liksom ty til IKT utstyr, altså hjelpemidler da.*
Intervjuer: *Men for eksempel kunstige ledelinjer, er det noe du pleier å bruke?*
Informant: *Nei, men det handler ikke om at jeg ikke er positiv til det, men det handler om at det er altfor lite av det. De er liksom bare der for å finne kryssa mot hverandre, og du vet ikke hvor det er og det er ikke overalt (...).*

Informanten trekker frem at det viktigste er at hen kan bruke omgivelsene eller gjenstanden på lik linje som alle andre, uten å måtte bruke hjelpemidler. Jeg spør også informanten om hen benytter seg av kunstige ledelinjer, som er taktile og visuelle elementer konstruert i dekke, som skal gjøre det enklere for personer med nedsatt syn å orientere seg. Bakgrunnen for spørsmålet er at det ifølge håndbok V129 (2014, s. 20) er viktig med gjenkjennbare elementer for personer med nedsatt syn, slik at man kan lære og huske en reiserute. Ledelinjer er et eksempel på identifiserbare elementer, som enten kan være en kjede av naturlige eller bygde ledende elementer i gategulvet. Det finnes både naturlige og kunstige ledelinjer, og i henhold til håndbok V129 bør det legges vekt på naturlige ledelinjer, som kan bestå av gjerder, kantstein, bygningsfasade (uten trappeutspring), kanter av ulike slag som murer eller tydelige forskjeller i dekke. På områder hvor naturlige ledelinjer ikke er mulig eller nok, bør man bruke kunstige ledelinjer. Det er meningen at man skal gå oppå de kunstige ledelinjene, og derfor er det viktig at ledelinjene har en tydelig taktil og visuell kontrast til det tilstøtende arealet. Som informanten nevner er det alt for lite av de kunstige ledelinjene, og det kan være vanskelig å oppdage ledelinjene fordi de ikke er sammenhengende.

Et annet eksempel på arkitektonisk virkemiddel som kan lede fotgjengere, er prinsippet om soneinndeling, som håndbok V129 anbefaler. Ifølge håndboken (2014, s. 66) kan man dele gangarealet inn i fire ulike soner: ferdselssone, møbleringssone, veggsoner og kantsteinssoner. Ferdelsssonen er for gående, og skal være fri for fysiske barrierer, samt enkel å følge for personer med nedsatt syn. Møbleringssonen kan fungere som en buffer mot biltrafikken, og er et felt inntil bygninger eller innramming av søppelstativ, vegetasjon, informasjon, benker eller annen gatemøblering. Møbleringssonen har et ruglete dekke som er følbart avvikende, som for eksempel gatestein. Veggsonen er sonen mot veggen, og er ikke ment for ferdsel og bør ha taktil og visuell kontrast til tilstøtende dekke. Denne sonen kan inneholde trapper, fasadeutspring og andre elementer som kan føre til snublefare for personer med nedsatt syn. Kantsteinssonen gir plass til biloverheng og er fri for fysiske barrierer.

Utenfor Solheim Kjøtt gjør jeg informanten oppmerksom på tre reklameskilt som står plassert midt på fortauet (figur 15).



Figur 15: Reklamebukker utenfor Solheim Kjøtt på Danmarks plass.

Informant: (...) for her er det jo også lovverk som sier at det er i hvert fall halvannen meter fra fortauskant og inn, skal det ikke være noen hindringer, men det blir jo nesten aldri fulgt. Men det er enda dummere når kommunen og fylket anlegger nye fortau og veier, også havner permanente veiskilt og stolper i samme området, når man burde kunne finne andre løsninger.

Intervjuer: Mhm, kanskje ved å ha sånn møbleringssone for eksempel?

Informant: Ja, men det er jo ofte det at møbleringssone ofte ikke alltid er på samme sted. Hvis du går langs en strekning, så plutselig er møbleringssonen på innsiden av fortauet, andre har plassert dem mer midt i. Og dette er jo problemet med universell utforming og sånn at man trenger en standard, sånn at det ikke er mindre variasjon i det jeg møter. Men sånn som det er så er det helt tilfeldig hvor ting er plassert. Det er opp til designeren, arkitekten og byplanleggeren hva de synes var fint akkurat på dette lille stedet, men resultatet blir jo en veldig fragmentert opplevelse når man ikke ser.

Med utgangspunkt i reklamebukkene er det viktig at ferdselsarealet er fri for fysiske barrierer, som informanten påpeker. Videre spør jeg informanten om møbleringssone hadde vært en løsning, men informanten poengterer at møbleringssonen ikke alltid er på samme plass, og opplever veier og gater ulikt utformet. Informanten mener at omgivelser bør utformes etter en standard for å få mindre variasjon av veier og gater. Når man skal utforme gode omgivelser er standarder ved plassering av utstyr og utforming og gjenkjennbar skilting vesentlig, ifølge håndbok V129 (2014, s. 24). Som følge av reklamebukkene har fortauet i vest en fri bredde på omtrent to meter, som tilfredsstillende minimumskravet i byggt teknisk forskrift (2017, § 8-7 d). Men som følge av plasseringen av reklamebukkene kan det øke snublefaren for personer med nedsatt syn, ifølge håndbok V129 (2014, s. 25). Ifølge håndbok V129 (2014, s. 21) bør også reklamebukker plasseres i veggsonen eller møbleringssone med langsiden i gatens lengderetning, som ikke er tilfelle her.

I øst er ikke veibanen og fortauet tydelig avgrenset, og figur 16 viser at det er lagt asfalt oppå arealet, noe som kan føre til nedsatt orientering for personer med nedsatt syn.



Figur 16: Utydelig fortauskant.

Informant: Det er sikkert praktisk gjort, for det er sikkert fint for biler å kjøre ut og inn. Men så må man ta tiden til hjelp, og da blir det veldig mye vimsing fordi at når jeg skal prate med deg og tenke, så er jeg ikke veldig fokusert på det jeg gjør. Men når jeg er fokusert, så går en feil og en må prøve seg fram, og så må man stoppe opp litt og lytte: Okey, nå er jeg så langt unna bilveien og jeg vet jo hvor jeg er hen.

Informanten trekker frem at området på Danmarks plass ikke har så gode kanter å orientere seg etter. Ifølge byggt teknisk forskrift (2017, § 8-4 andre ledd) er det vesentlig at gangarealet avgrenses tydelig med en godt markert kantlinje, som er fri for farer og fysiske barrierer. I tillegg til dette skal gangatkomst til uteoppholdsareal med krav om universell utforming ha taktil og visuell avgrensing (Byggt teknisk forskrift, 2017, § 8-7, g). For at gangatkomsten skal oppfylle minimumskravene er det viktig at avgrensingen er følbart med mobilitetsstokk eller med føttene, samt at kantsteinen har en annen farge enn det tilstøtende arealet og dekket på gangatkomsten (Byggt teknisk forskrift, 2017, § 8-7).

I henhold til håndbok V129 (2014, s. 22) kan gangatkomst som ikke er tydelig avgrenset føre til nedsatt orientering for personer med nedsatt syn. Informanten forteller også at det noen ganger er nødvendig å lytte etter lyder som er gjenkjennbare, for eksempel lyder fra bilveier, som kan bidra til å finne ut hvor langt unna bilveien man står. Det offentlige rommet er også preget av gravearbeid, som figur 17 viser.



Figur 17: Gravearbeid preger området.

Ifølge håndbok V129 (2014, s. 54) er det viktig at midlertidige anleggsarbeid utformes og markeres tydelig i to høyder med tilstrekkelig kontrast, slik at det ikke utgjør en fare for personer med nedsatt syn. Gravearbeidet er gjerdet inn og det er plassert tre røde pullerter på innsiden, men ifølge håndboken er ikke gravearbeidet markert tydelig nok.

Videre spør jeg jeg hva informanten mener om bruken av sykler og el-sparkesykler i byens offentlige rom.

Informant: *Nei, jeg synes dem burde ha sin plass, men de er alltid i veien da, for de står jo enten midt i eller langs mine såkalte naturlige ledelinjer. For det blir jo ikke lagt ledelinjer ... i min ideelle verden mener jeg, selv om jeg ikke tror det er så mange blinde som er enige i, men der synes jeg godt at midten av hvert fortau burde hatt ledelinjer hele veien. Og om du krysser inn eller over, så var det retningsendring. Så hvorfor ikke? Bilene har fått det, uten hindringer. Men jeg som fotgjenger får ikke klare og åpne veier å gå. Men utover det så synes jeg at parkeringsplass til bil, burde også bli lov til å parkere sparkesykler, og så får heller folk flytte sparkesyklene. Eller at de setter av noen parkeringsplasser der man kan sette av flere sykler inne på ett felt, og at de ikke er overlatt til kanter og fortau. Men jeg tror jeg får ingen med på det, for da hadde politikerne blitt altfor upopulære. Men jeg synes liksom det at det alltid er fotgjengerne som må vike da.*

Informanten poengterer at de alltid er i veien i ferdselsarealet, men at de også har sin plass i det offentlige rommet. Informanten synes derimot at det burde vært egne parkeringsplasser for sparkesykler, og trekker frem at fotgjengerne alltid må vike på grunn av bilene. Ved utformingen av gater og veier, bør det ifølge håndbok V129 (2014, s. 98), sikres parkeringsplass både for sykler, el-sparkesykler og andre ting utenfor den naturlige ferdselssonen. Selv om det ikke var noen el-sparkesykler i veien under gå-intervjuet, påpeker informanten at de alltid er i veien.

Informant: *Og det er jo sånn at Danmarks plass er en av de verre plassene å gå, både med Bybane og sånt, fordi det er så veldig mye støy fra bilveien og sånt. Jeg skulle ønske at de hadde støyskjerming på utsiden av Bybanen mot bilveien. Det er også veldig trist at dem ikke ble lysregulering på overgangsfeltene som skal krysse banesporene, for å høre at en Bybane kommer er ganske problematisk.*

Videre trekker informanten frem at Danmarks plass er en av de verre plassene å gå, grunnet mye støy fra bilveien, som fører til at hen har vanskeligheter med å høre om bybanen kommer eller ikke. Ifølge håndbok V129 (2014, s. 24) kan informasjon gis på flere måter. Personer med nedsatt syn bruker hørselen sin til å orientere seg, og på grunn av dette er det viktig å skjerme best mulig mot støy slik at hørselsinntrykk kan bli lettere å oppfatte.

Til slutt spør jeg informanten om hen føler seg inkludert på strekningen vi har gått på Danmarks plass.

Intervjuer: Men føler du deg inkludert i dette offentlige rommet, altså på den strekningen vi har gått nå?

Informant: Halvveis, er det lov til å si det? Jeg synes det er en del ting som fungerer og sånn, men den undergangen her. Du finner at det er en kant ned og det er et tydelig materialskifte, og det er mange signaler på at det er det. Det er noen kanter å følge selv, om det kunne vært bedre, men så er det veldig mye svinger og vinkler, så det er liksom ikke ideelt lagt opp. Jeg føler spesielt der vi har gått ved Solheimsgaten, så er ikke hele fortausområdet rehabilitert, mens det har gjort noe, men ikke fullstendig. For ting blir tatt i stykkevis og delt, så føler at noen steder da hvor det kanskje mangler sånn hundre meter med oppussing av fortauskanter for å få det bra, så blir det ikke gjort da, for det var liksom utenfor det som det forrige anleggsarbeidet som skulle gjøres.

Informanten forteller at det er noen faktorer på Danmarks plass som er bra, som tydelig materialskifte fra gangarealet og til undergangen. Men på grunn av mye vinkler og svinger på strekningen kan det være vanskelig å orientere seg, poengterer informanten. I undergangen er man også nødt til å gå i en bue, som kan føre til at personer med nedsatt syn mister kontrollen over himmelretningen, ifølge håndbok V129 (2014, s. 21). Personer med nedsatt syn baserer orientering mye på erfaring fra tillært rute, og midlertidige forandringer som for eksempel gravearbeid og reklamebukker er typiske overraskelser som reduserer orienteringen. I tillegg til dette trenger også fortauskanten i Solheimsgaten 23 å bli tydeligere, mener informanten.

Gå-intervju på Danmarks plass med person med nedsatt hørsel

10. februar 2022

Vi beveger oss fra bybanestoppet og mot undergangen på Danmarks plass. Jeg spør først informanten hva hen tenker om hvordan det er å orientere seg ut fra undergangen uten å være kjent i området.

Informant: Jeg ser jo skiltet herifra, men det kunne absolutt gjort på mange bedre måter. Og her finnes det ikke ledelinjer heller. Så her er det mange feller. Veldig mange feller. Ja, det burde absolutt vært en oppgradering her i forhold til universell tilrettelegging, for det kan jeg egentlig ikke se her nå i særlig grad. Men lysforholdene kunne vært verre da. Det er jo veldig mange lamper her, og det er jo helt greit. Men i forhold til hvor man skal det er nesten håpløst å finne ut herfra. For en som ser dårlig er det jo helt håpløst. Her må man faktisk være litt kjent og vite hvor man skal. Det å ha skikkelig god skilting og tilrettelegging på alle mulige måter er jo bra for alle. Og her vil jo de som ikke er kjent rote litt.

På grunn av dårlig informasjon poengterer informanten at det kan være vanskelig for personer med nedsatt syn eller personer som ikke er kjent i området å orientere seg. Ifølge håndbok V129 (2014, s. 19) er det vesentlig at informasjonskilder er godt visuelt tilrettelagt for personer med nedsatt orientering. Lysforholdene i undergangen mener informanten er greit, men at det burde vært ledelinjer i dekke som øker muligheten for orientering for personer med nedsatt syn. Vi beveger oss opp fra undergangen til Solheimsgaten 23 i sørvest.

***Informant:** Her er det jo heller ikke ledelinjer. Det finnes jo ingenting. Og sett i forhold til snublemuligheter, så har man jo et snublepotensiale her for en som ser dårlig. Her er det vanskelig å orientere seg. For meg sant, som er hørselshemmet ... Akkurat her så klarer jeg å forholde meg med øynene. Jeg kan jo se hvor jeg skal, men for en som ser dårlig så er dette vanskelig.*

***Intervjuer:** Men er det noe som er bra med dette offentlige rommet med tanke på nedsatt hørsel?*

***Informant:** Jeg synes ikke det er oversiktlig, ikke er det rett nok, og det er for mange elementer til at det blir oversiktlig. Så her er det veldig store forbedringspotensialer. Danmarks plass som det er nå, så er det veldig mye trafikk og folk, så det burde vært bedre (...) Det er så mye ting og så mange feller alle veier, som man ikke kan se for de som ser dårlig. Hvis man tar på seg de brillene så ser man alle fellene. Så det er jævlig dårlig, håpløst.*

Informanten kommenterer at det ikke er noen ledelinjer i området, samt at det er uoversiktlig på grunn av mange elementer. Elementer, som for eksempel reklamebukkene og gravearbeidet, kan ifølge håndbok V129 (2014, s. 21) føre til at forutsigbarheten blir redusert. I tillegg til dette kan for mange elementer øke snublefaren for personer med nedsatt syn, som også informanten poengterer. Som informanten med nedsatt hørsel påpeker, er ikke gaten rett nok, som kan sees i sammenheng med at det ikke er helhetlig fortau på begge sidene av gaten. Ifølge håndbok V129 (2014, s. 20) fører dette til et ulogisk oppbygd gateforløp.

Under intervjuet fikk jeg festet på en liten mikrofon som gjorde det lettere for vedkommende å høre meg. «Hvis ikke du hadde hatt på deg den mikrofonen, så hadde jeg ikke hatt sjans til å snakke med deg her», påpeker informanten. Danmarks plass er preget av mye støy fra Fjøsangerveien, og informanten påpeker at hen ikke hadde hatt sjans til å snakke med meg hvis jeg ikke hadde hatt på meg mikrofonen.

Oppsummering av brukerperspektivet på Danmarks plass

På Danmarks plass kommenterer informanten med nedsatt bevegelse den bratte stigningen i undergangen, men på grunn av muligheten til å regulere rullestolen kan informanten kjøre den bratte stigningen uten å falle av. Informanten med nedsatt syn påpeker at tydelig kant og materialskifte fra gangarealet til undergangen er bra. Informanten med nedsatt hørsel mener at undergangen på Danmarks plass trenger en oppgradering med tanke på universell utforming, ved blant annet å legge til rette for ledelinjer. På grunn av dårlig informasjon i undergangen kan det også være vanskelig å orientere seg for personer nedsatt syn og de som ikke er kjent. Informasjonskilder som er godt visuelt tilrettelagt, er et viktig element som kan øke tilgjengeligheten. I tillegg til dette trekker informanten med nedsatt hørsel frem at god informasjon og skilting er god tilrettelegging for alle mennesker. På grunn av mange elementer synes informanten med nedsatt hørsel at Danmarks plass er uoversiktlig, og understreker at det burde vært bedre tilrettelagt for universell utforming. For informanten med nedsatt syn er det vesentlig at gangatkomsten er fri for fysiske barrierer, og plasseringen av reklamebukkene i området fører til at brukbarheten blir redusert betraktelig. Utydelige fortauskanter og mange retningsforandringer på strekningen fører også til nedsatt orientering for personen med nedsatt syn. Informanten med nedsatt bevegelse trekker frem at Danmarks plass er dominert av biler, som kan redusere muligheten til bevegelse. Informanten med nedsatt syn og hørsel kommenterer støyen på Danmarks plass som kan føre til redusert orientering, men også være til hjelp for å vite hvor langt unna bilveien man står.

5.1.3 Ikke-deltagende observasjon på Danmarks plass

3. mars 2022

Jeg går fra bybanestoppet, gjennom undergangen og til Solheimsgaten 23. Under observasjonen er det flere unge mennesker som oppsøker treningsstrene, SATS og Itrain, som ligger i Solheimsgaten 23. Det blir også observert flere mennesker som sykler rett igjennom området. Sykkelveien er ikke helhetlig, og syklistene er nødt til å krysse kjørearealet for å komme seg igjennom gaten. Som tidligere nevnt fremgår det at torget trenger en oppgradering fordi området er preget av varelevering og ulovlig parkering som kommer i konflikt med myke trafikanter (Opus Bergen AS, 2016). I tillegg til dette fremgår det i bestemmelsen (2017, s. 5) at torget «skal fungere som shared space», hvor gangarealet skal prioritere fotgjengere. Formålet med dette er ifølge planbeskrivelsen (2016, s. 4) å «gi Solheimsgaten et løft». Under observasjonen blir det registrert få mennesker som oppholdt seg i byrommet over lengre tid, og overvekten av mennesker bruker området for å bevege seg igjennom, som syklistene på figur 18. Det kommer frem i bestemmelsen (2017, s. 5) at nødvendig kjøring for varelevering er tillatt, men at «torget skal skjermes mot trafikk med nedsenkbare pullerter». Under observasjonen blir det observert flere privatbiler, som også figur 18 viser.



Figur 18: Syklister og private biler.

I bestemmelsene (2017, s. 5) står det også at torget skal opparbeides «til et attraktivt uteoppholdsareal for allmennheten». En del av området som er regulert til torg er under observasjonen preget av gravearbeid. I det offentlige rommet er det ingen hvilemuligheter, som minsker brukbarheten, visjonen og intensjonen for området. For et område som skal fungere som et offentlig rom for allmennheten og som har så stor gangtrafikk, burde det vært flere hvilemuligheter. Når jeg går tilbake til bybanestoppet observerer jeg to eldre kvinner, en med rullator og en uten, som kommer opp fra undergangen. Det er tydelig at de har vanskeligheter med å bevege seg, fordi den ene kvinnen støtter seg mot den andre kvinnen med rullatoren.

5.1.4 Oppsummering av funn på Danmarks plass

Prinsippet om universell utforming er lagt til grunn for reguleringsplanen. Ifølge planbeskrivelsen (2016, s. 4) fremgår det at torgområdet trenger en oppgradering fordi området før utviklingen var preget av varelevering og ulovlig parkering som kom i konflikt med myke trafikanter. I planbeskrivelsen (2016, s. 42) er det også presisert at utviklingen av området skal være med på å løfte Solheimsgaten 23 til et offentlig byrom. Gangarealet fungerer som «shared space», der fotgjengere er prioritert. Derimot viser funnene at den eksisterende situasjonen fortsatt er preget av gravearbeid, varelevering og parkering som kommer i konflikt med fotgjengerne. Selv om informanten med nedsatt bevegelse synes det er greit å kjøre i området med rullestol, mener hen også at bilene kan være en fysisk barriere, som reduserer tilgjengeligheten i området. Informanten med nedsatt hørsel mener det er for mange elementer i området, som også fører til at tilgjengeligheten reduseres og gjør gatebildet kompleks. Under den ikke-deltagende observasjonen var det mange syklistene som raste gjennom området, og på grunn av usammenhengende sykkelvei oppsto det konflikt mellom de parkerte bilene og syklistene. Når torget skal fungere som *shared space* må de ulike trafikanter tilpasse seg hverandre, og det kan være fare for sammenstøt hvis ikke syklistene senker farten. Funnene viser at *shared space* fungerer dårlig og kan være med på å ekskludere mennesker med nedsatt funksjonsevne. Funnene fra brukerperspektivet viser også at området mangler gode fortauskanter å orientere seg etter, og informanten med nedsatt syn trekker frem at orienteringen blir redusert på grunn av fortauskanten ikke er fullstendig rehabilitert. I tillegg til dette kan reklamebukkene som står i det naturlige ferdselsarealet føre til sammenstøt for personer med nedsatt syn, og oppfyller ikke kravet i byggt teknisk forskrift. For å skape et mer enklere språk kan kunstige ledelinjer i dekke vært et alternativ for å gjøre det lettere å orientere seg. I tillegg til dette bør reklamebukkene flyttes inntil fasaden, og møbleringssone bør etableres. For å øke tilgjengeligheten burde man lage et tydeligere skille mellom de myke trafikantene og biltrafikken, med tydeligere fortauskanter med taktil og visuell avgrensning.

Funnene viser at det er få hvilemuligheter i området som kan ha en innvirkning på de korte oppholdene som preger området. Funnene fra den ikke-deltagende observasjonen viser at de fleste menneskene som oppholder seg på Danmarks plass bruker området til å bevege seg igjennom. Det burde vært opparbeidet flere hvilemuligheter på strekningen som kan øke brukbarheten. Informanten med nedsatt hørsel opplever undergangen som uoversiktlig, og det er vanskelig å orientere seg grunnet dårlig informasjon. Informanten med nedsatt syn er positiv til de tydelige kantene og materialskifte i undergangen, som gjør det lettere å orientere seg. Informanten med nedsatt bevegelse synes stigningen opp og ned fra undergangen er bratt. Under den ikke-deltagende observasjonen var det også to eldre kvinner som hadde vanskeligheter med å bevege seg oppover den bratte stigningen. Grunnet få hvilemuligheter og bratt stigning kan ståstøtter være et alternativ i undergangen. Støy er også en faktor som både informanten med nedsatt syn og hørsel påpeker.

5.2 Sletten

5.2.1 Planens visjon og intensjon

Navn på plan	Årstad. Gnr. 160 Bnr. 783 mfl., Slettebakken, Sletten senter
Ikrafttredelsesdato	19.06.2006
PlanID	18380000

I kommuneplanens arealdel 2001 var Sletten regulert til lokalsenter, i overgangen mellom et bydelssenter og et lokalsenter (Bergen kommune, 2001). I dag er området regulert til S23, større lokalsentre (Bergen kommune, 2019).

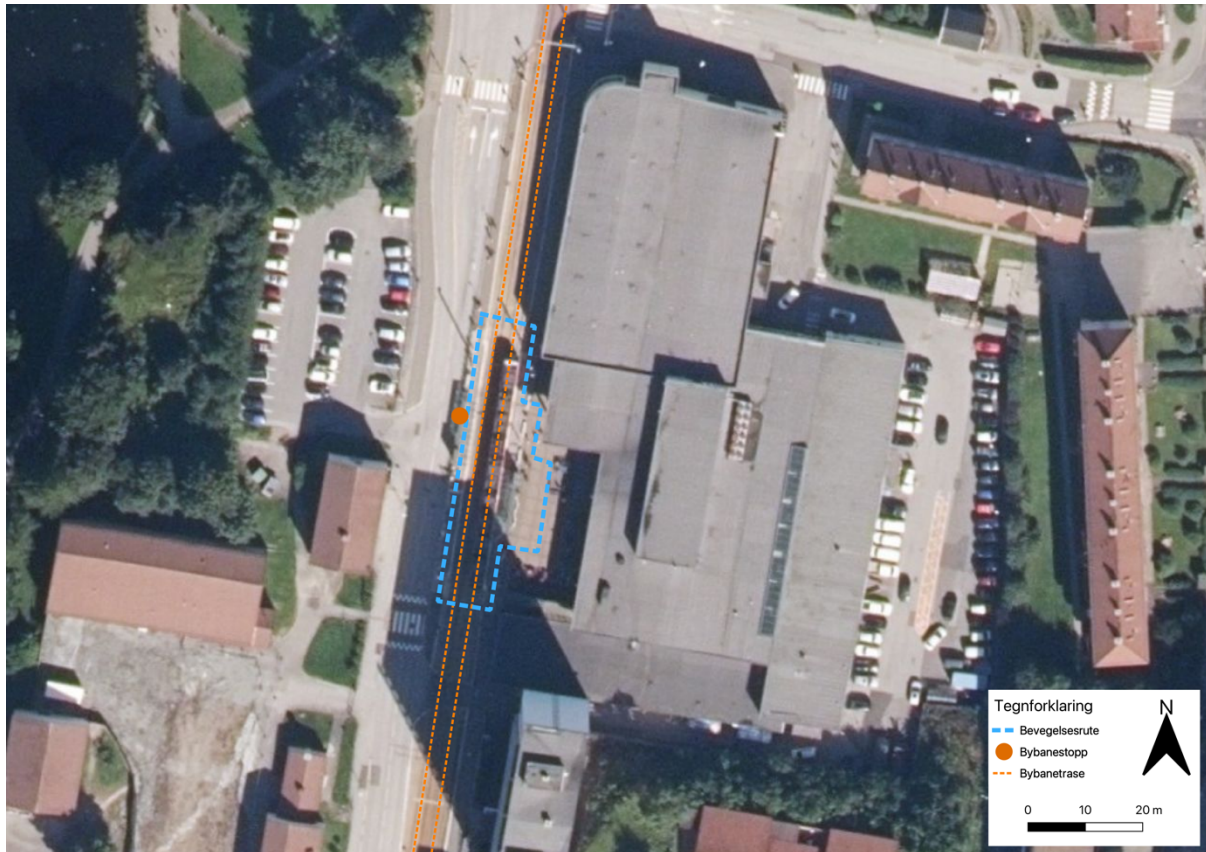
I 2006 gikk Sletten igjennom en utvikling, der formålet ifølge planbeskrivelsen (2005, s. 5), er å «legge til rette for etablering av 3 boligetasjer over kjøpesenteret.» Planbeskrivelsen (2005, s. 14) understreker også at planforslaget ikke fører til noen konsekvenser for «bevegelses- og orienteringshemmede». Torget (FT) i figur 19, er felles for senteret og fungerer i dag som et sosialt møtested (Kragseth, 2012).



Figur 19: Arealplan for Sletten Senter. Hentet fra reguleringsplanen med planID 18380000.

5.2.2 Brukerperspektiv på Sletten

I dette delkapittelet blir funnene fra gå-intervjuene presentert sammen med vurdering av status og mangler. Figur 20 viser bevegelsesruten med blå stiplet linje.



Figur 20: Bevegelsesruten på Sletten. Kartgrunnlag: Norge i bilder WMS-Ortofoto.

Gå-intervju på Sletten med person med nedsatt bevegelse

21. februar 2022

Jeg og informanten går av bybanen og står på holdeplassen på Sletten. Det er plassert benker, søppelkasser og betongelementer mellom bybanestoppet og torget på Sletten senter (figur 21).



Figur 21: Fysiske barrierer mellom bybanestoppet og torget på Sletten Senter.

Først spør jeg informanten om hen synes det er tilstrekkelig med plass og lett å kjøre mellom de fysiske barrierene med rullestol. «Nei, her er det smalt med benker, bosspann og noe kanter og noe greier. Så her kunne de gjort det bedre», påpeker informanten og opplever elementene som fysisk barriere på grunn av smal åpning. Informanten påpeker at det burde vært en bredere passasje mellom de fysiske barrierene. Ifølge håndbok V129 (2014, s. 18) er det nødvendig med tilstrekkelig bredde for rullestolbrukere, men også de med rullator og barnevogn. Selv om behovet for tilstrekkelig plass er knyttet til bruk av utstyr og bevegelse, er det også like viktig for personer med nedsatt syn, som blir diskutert senere i oppgaven.

Statens vegvesen sin håndbok N100 gir dimensjonerende mål for myke trafikanter, og ifølge håndboken (2021, s. 121) har rullestolbrukere behov for en bredde på 0,9 meter og en lengde på 1,5 meter. men finner en passende åpning i sør for holdeplassen. Videre spør jeg informanten om det er noen andre fysiske barrierer som hen møter på.

Intervjuer: *Men er det noen hindringer her du møter?*

Informant: *«Nei, ikke for meg så. Det er bord og benker her, men de er ikke i veien for meg fordi det er såpass bredt og greit (...) Nei, jeg har ikke noen store utfordringer her. Men jeg tror at blinde kan bli litt forvirret fordi det er ikke noen ledelinjer her, det er noen andre steiner, men de går jo på kryss og tvers begge veier. Det er ikke noe spesielt system på det.*

På torget er det også plassert ut bord og benker, som figur 22 viser.



Figur 22: Benker med ulik utforming utenfor Sletten senter.

Bordet og benkene er ikke i veien for informanten, siden det er tilstrekkelig plass for bevegelse. I tillegg til dette er det viktig å påpeke at rullestolbrukere også skal ha plass der sitteplasser anlegges, der likestilt deltakelse er hensikten (Byggteknisk forskrift, 2017, § 8-3). Informanten understreker også mangelen på ledelinjer utenfor senteret, som kan skape forvirring for personer med nedsatt syn.

Gå-intervju på Sletten med person med nedsatt syn

14. februar 2022

Jeg og informanten går av Bybanen og beveger oss til torget utenfor Sletten senter. Informanten forteller at det er vanskelig å finne en god åpning til senteret på grunn av de fysiske barrierene. «Ja, dette her er et forferdelig område å finne åpningen innimellom her. Her kunne de ha kostet på seg noe som indikerte at du kunne gå inn, men jeg vet ikke helt hvorfor det er gjort sånn», forteller informanten og påpeker at de fysiske barrierene og mangelen på ledelinjer gjør det vanskelig å orientere seg. På torget (figur 23) utenfor senteret mener også informanten at det burde vært lagt ledelinjer til hovedinngangen i øst og inngangen til Baker Brun i sør.



Figur 23: Torget i sør.

***Informant:** Men her er det en stor åpen plass også, som jeg synes at det burde ha vært ledelinjer til inngangen borte ved Baker Brun, og inn også. (...) Finne noe du kan hekte deg på for å komme fram. For her det masse folk som gjør det krevende, men det er liksom litt lettere å føle at her er det noen som har tenkt på meg og jeg kan gå her fordi det er lagt opp linje. (...) Også må jeg navigere rundt masse støy og mye mennesker og sånne ting, men det å vite at du har en vei du kan bruke også. Ja, det gjør det mye, mye lettere fordi jeg var veldig mange ganger her, fordi synes det var komfortabelt å gå rundt her, fordi man må en måte leve med at jeg slår borti til mennesker med stokken, og veien rundt. Jeg bruker veldig mye energi på å finne fram, gå litt feil og sånne ting, og det er akkurat det der sånn, hvorfor må jeg hele tiden gå feil fordi noen ikke gidder eller ikke har tenkt på at det var greit å legge ned noen få meter med ledelinjer til de viktigste stedene rundt?*

Torget fungerer som en åpen plass og som informanten poengterer, burde det vært ledelinjer til inngangene. Området er også preget av mange elementer som for mennesker med nedsatt syn kan oppleve som fysiske barrierer. For å øke brukbarheten, burde det være lagt ledelinjer slik at de med nedsatt syn kan orientere seg utenom de fysiske barrierene. Ifølge byggt teknisk forskrift (2017, § 8-4 første ledd) er det viktig at gangatkomsten er fri for utstikkende elementer fra byggverket og fri for fysiske barrierer for å unngå sammenstøt.

Blomsterkassene (figur 24) som er plassert i det offentlige rommet kan føre til økt snublefare for personer med nedsatt syn.



Figur 24: Blomsterkasser utenfor Sletten senter.

For å øke tilgjengeligheten burde de fysiske barrierene heller flyttes inntil fasaden og prinsippet om soneinndeling burde bli innført. Baker Bruun som ligger i sør, har også møblering utendørs. Selv om det er et gjerde som rammer inn møbleringen, burde det vært lagt et følbart avvikende dekke rundt kafeen. Ifølge håndbok V129 (2014, s. 63) burde gjerdet være i en annen farge enn omgivelsene, slik at personer med nedsatt syn kan få lettere øye på det.

Informanten trekker også frem at mye mennesker og støy kan gjøre det vanskelig å orientere seg rundt. Personer med nedsatt syn bruker blant annet hørselen sin til å orientere seg, og håndbok V129 (2014, s. 24) understreker at støy kan ødelegge hørselsinntrykket som gir omgivelsene spesielle kjennetegn. På grunn av dette er det viktig å skjerme best mulig mot støy slik at hørselsinntrykk kan være lettere å oppfatte. Videre spør jeg informanten om det er noen andre tiltak på Sletten som kan øke tilgjengeligheten.

Informant: Hvis man kunne droppet å tenke lederlinjer da, så kunne dem ha lagd gangfelter. At det var annen type stein med litt kanter, liksom inn her og bort til neste hovedinngangen, sånn at det ble lagd gangveier, som ikke da trenger å være spesielt for blinde, men som alle kan bruke. At det er lagd åpenbare gangveier da (...).

Med tanke på framtidig oppgradering av Sletten bør området, ifølge byggt teknisk forskrift (2017, § 8-4 andre ledd) ha ledelinje eller tydelig avgrenset gangsoner. I tillegg til dette skal mønstre i dekke ikke gi villedende retningsinformasjon. Som nevnt tidligere består dekke på torget (figur 25) av et mønster av ulik type stein.



Figur 25: Dekke utenfor Sletten Senter i vest.

Sett i sammenheng med informanten sin kommentar gir dekke villedende retningsinformasjon og oppfyller ikke kravet i byggt teknisk forskrift (2017). Ifølge håndbok V129 (2014, s. 62) er bevisst bruk av arkitektoniske virkemidler en viktig forutsetning for at personer med nedsatt syn skal kunne orientere seg. anbefalte tiltak på Sletten kan være etablering av egne gangsoner med annen type stein og kanter, som informanten påpeker. For at gangarealet skal være formålstjenlig er det viktig at sonene har et dekke som står i kontrast både visuelt og taktilt til det tilgrensete arealet. I henhold til byggt teknisk forskrift (2017) er det også viktig at ledelinjene fører helt inntil bygningen, for eksempel inngangspartiet til Sletten senter og

Baker Brun, som også informanten understreker. En positiv faktor med området som informanten trekker fram, er at det er et område for mennesker, en plass hvor man kan sitte ute, samt at det er så nærme bybanestoppet. «Ja, det er at det er et sted for mennesker og det er benker og en kan sitte ute på en måte, og det er rett i nærheten, og at det er satt av plass til mindre område tenker jeg et positivt utgangspunkt. Men det er bare det at det er vanskelig for meg å bruke det.», oppsummerer informanten.

Gå-intervju med person med nedsatt hørsel på Sletten

10. februar 2022

Jeg og informanten går av Bybanen og står på torget utenfor Sletten senter. Utenfor senteret spør jeg informanten om hen synes at inngangspartiet (figur 26) er godt visuelt tilrettelagt.



Figur 26: Inngangspartiet på Sletten Senter

Informant: (...) jeg har vært på noen befaringer opp igjennom. Og i forbindelse med universell utforming og hva skal man se etter når det kommer til universell utforming (...) Og spesielt det der med skilting blir ofte syndet mot, og det at inngangspartiet skal helst være et blikkfang. Og det skal komme klart fram av veien eller omgivelsene hvordan du skal komme deg bort til den døren. Det skal være godt merket, som det

ofte veldig ofte blir syndet mot. Men den der synes jeg ikke var så gale. Det var jo ett lyst hvitt skilt over sant, men sidefeltene kunne kanskje vært markert bedre da for en som er synshemmet kan det bli litt vanskelig å finne midten der holdt jeg på å si. Så tror jeg det blir generelt med kontrastfarger, side kunne ofte vært veldig mye bedre for en synshemmet.

For en person med nedsatt hørsel er det viktig å få informasjon ved å se, ifølge håndbok V129 (2014, s. 19). Informanten synes at skiltet over inngangspartiet er greit visuelt tilrettelagt, men at det kunne vært bedre tilrettelagt for personer med nedsatt syn. Dette kan ha sammenheng med at omgivelsene rundt tar oppmerksomhet fra skiltet, og som informanten understreker, skal inngangspartier være et blikkfang. Ifølge byggteknisk forskrift (2017, § 12-4 første ledd), skal inngangspartier være godt synlige, sentralt plassert og oversiktlige i forhold til atkomst. I henhold til kravene skal også bakgrunnsfarge på skilt ha god kontrast i forhold til teksten, for å sikre at inngangspartiet trer tydelig frem i fasaden og er enkelt å oppdage (Byggteknisk forskrift, 2017, § 12-4). Selv om den svarte skriften står i kontrast til den hvite bakgrunnen, burde omgivelsene rundt utformes på en enklere måte. I tillegg til dette trekker informanten frem at det skal være godt markert i dekke eller av omgivelsene som indikerer retningen til inngangspartiet.

Informant: *Ellers så er det jo det med lyd miljøet når man kommer inn på sånne sentre, om det er støydempende tiltak. Det kan være ofte syndet mot. Det kan være for mye bråk. Både for synshemmet og hørselshemmet kan det være vanskelig å orientere seg hvis det blir for mye bråk og det blir vanskelig å finne fram. Lysforhold også. Alle sånne ting spiller inn.*

Informanten trekker også frem at støy og belysning kan påvirke evnen til orientering, og bruker Sletten senter som eksempel. Informanten poengterer at det kan være vanskelig for både for personer med nedsatt syn og hørsel å orientere seg hvis området er påvirket av mye støy. Selv om informanten bruker arealet innendørs som eksempel, er det også viktig med god belysning og støytiltak i uteområder. For å kunne fange opp hørselsinntrykkene bedre, bør man ifølge håndbok V129 (2014, s. 24) skjerme best mulig mot støy.

Med bakgrunn av mangelen på lysregulering over bybanetraseen, spør jeg informanten om hen har opplevd noen utfordringer med å ikke høre Bybanen.

Informant: Ja, men altså jeg er veldig obs på det selv, og hvis jeg skal noen steder så er det øynene jeg må forholde meg til, ikke sant? Og det er jo derfor man blir trøtt og for dem som er hørselshemmet så er man veldig avhengig av å bruke øynene, ikke sant? Øynene er en del av hørselsbilde på en måte, så man blir veldig, veldig fort trøtt, fordi du bruker en annen sans mye mer enn hva andre gjør på en måte. Dere har ørene å forholde dere til, men jeg må hele tiden bruke øynene i tillegg. Den som jeg snakker med, må jeg se på, i tillegg til omgivelsene. Og hvis det kommer en lyd, så ville du oppfattet at den kom til høyre for deg, for eksempel. Men jeg klarer ikke å oppfatte hvor lyden kommer fra. Og hvis noen for eksempel sier: "Pass deg!" Så vet ikke jeg hvor jeg skal passe meg? Skal jeg gå frem, tilbake, eller til siden? Jeg klarer ikke å bestemme hvor lyden kommer fra, så jeg må hele tiden bruke øynene.

Informanten forteller at det er vanskelig å vite hvor lyden kommer fra, og er helt avhengig av å bruke øynene siden hørselssansen er redusert. Evnen til å oppfatte lyd er svært individuelt for personer med nedsatt syn, men som informanten poengterer, erstattes ofte hørselsbilde av øynene. Å tilrettelegge for lysregulering med både lys- og lydsignal over bybanetraseen kan være med på å øke tryggheten for mennesker som beveger seg i området. Med bakgrunn av et gatebilde som ofte blir delt av ulike typer trafikanter, spør jeg informanten hva hen synes om sykler og sparkesykler.

Informant: Ja, jeg har ikke sjans. Hvis de sier: "pass deg!" Jeg vet ikke hvor lyden kommer ifra. Og de som kommer i full fart på sykkel eller sparkesykkel, om de plinger eller hva de gjør. De forholder seg til alle som hører det, sant? Og det er sikkert naturlig.

Intervjuer: Så kanskje det ideelle hadde vært for eksempel egen sykkelvei for syklende?

Informant: Ja, da hadde det vært mer oversiktlig for en som ikke hører, og vet man at her kan det komme noen, så ser du, her kommer det ingen, her kan man gå. Men hvis du går på et vanlig fortau, og noen roper ut: "pass deg!" Og man hopper kanskje feil vei, da er det fort gjort at ting skjer.

Som informanten nevner kan det være vanskelig å vite hvor lyden kommer fra hvis syklende kommer i høy fart, og det hadde vært mer oversiktlig med egen sykkelvei. Ifølge Statens Vegvesen sin sykkelhåndbok V122 (2013, s. 13), er sykling på fortau, gangveg eller gangfelt tillatt når gangtrafikken er liten, syklingen ikke medfører fare eller er til hinder. På bakgrunn av kommentaren til informanten og ifølge håndbok V122 er det mange mennesker som ikke føler seg trygge når man må dele samme fortau eller område som syklende. Håndbok V129 (2014, s. 68) understreker også at fortau ikke bør være en permanent løsning for syklende, men at man bør planlegge andre alternativer utenom gangareal for gående.

Oppsummering av brukerperspektivet på Sletten

På Sletten møter ikke informantene med nedsatt bevegelse noen andre barrierer, enn de fysiske barrierene som er plassert mellom bybanestoppet og torget på Sletten. Også informantene med nedsatt syn synes det er utfordrende å finne en god åpning på grunn av de fysiske barrierene. På torget synes informantene med nedsatt bevegelse at det er tilstrekkelig med plass, til tross for at det er plassert flere benker i området. For en person med nedsatt syn kan det være vanskelig å orientere seg i området på grunn av mangelen på ledelinjer og soneinndeling. På grunn av et dekke med villedende retningsinformasjon og mangelen på ledelinjer til inngangspartiene synes informantene med nedsatt syn at det er svært utfordrende og energikrevende å orientere seg. Selv om informantene med nedsatt syn synes at området er vanskelig å bruke, trekker hen frem at det er positivt at området er tilrettelagt for mennesker på grunn av benkene. Informantene med nedsatt syn foreslår ulike tiltak som kunstige ledelinjer, eller tydeligere materialeskifte i dekke som indikere retningen. Informantene med nedsatt hørsel synes at inngangspartiet er greit visuelt tilrettelagt, men at sidefeltene kunne vært markert bedre og påpeker at det kan være vanskelig å finne inngangspartiet for en som har nedsatt syn. Informantene med nedsatt hørsel poengterer at det kan være vanskelig for personer med nedsatt syn og hørsel å orientere seg når området er preget av mye støy. Som informantene med nedsatt hørsel påpeker, bruker hen øynene som en del av hørselsbildet og forteller at det er utfordrende å vite hvor lyden kommer fra. Det kan også være mange som føler seg utrygge når man må dele samme fortau som syklende. I belysning av dette kan separert gang- og sykkelvei gjøre det mer oversiktlig og øke tryggheten for andre trafikanter. Informantene med nedsatt syn påpeker også at det er energikrevende å orientere seg på grunn av støy. Funnene tyder på at god tilrettelegging for personer med nedsatt syn også er god tilrettelegging for personer med nedsatt hørsel.

5.2.3 Ikke-deltagende observasjon på Sletten

3. mars 2022

Under den ikke-deltagende observasjonen plasserer jeg meg på en av benkene på Sletten, slik at jeg får utsikt over bybanestoppet og inngangspartiet til Sletten senter. Som Norges første kjøpesenter er Sletten Senter et viktig handels- og møtested, som også funnene fra den ikke-deltagende observasjonen viser. To kvinner, begge med barnevogn, møter hverandre på torget utenfor senteret før de beveger seg nedover mot nord. På Sletten er det også mange sitteplasser som blir mye brukt (figur 27)



Figur 27: Benkene på Sletten.

På en av benkene sitter det også en gruppe med unge gutter, som snakker med hverandre. Det er flere mennesker som beveger seg uhindret i området med barnevogn, og det ser ikke ut som de har noe problem med å komme seg fra bybanestoppet og til senteret. Sitteplassene på Sletten har variert utforming, både med og uten ryggstøtter som ivaretar ulike behov. Sletten er preget av både korte og lange opphold, og menneskene beveger seg enten inn på senteret, krysser torget for å gå et annet sted eller sitter på benkene utenfor. Området blir også brukt av mennesker i alle aldersgrupper, og det blir observert eldre mennesker med både stokk og rullator, barnefamilier med barnevogn og ungdommer.

5.2.4 Oppsummering av funn på Sletten

De fysiske barrierene som er plassert mellom bybanestoppet og Sletten senter, oppleves smalt for informanten med nedsatt bevegelse. Informant med nedsatt syn synes også det er vanskelig å finne en god åpning mellom de fysiske barrierene fordi det er ingenting som gir indikator på retning. I tillegg til dette opplever informanten Sletten som kompleks på grunn av fysiske barrierer som ikke blir varslet om, som blant annet blomsterkassene, benkene eller møbleringen på utekafeen. Mønsteret i dekket gir villedende retningsinformasjon, og informanten med nedsatt syn mener at det burde vært ledelinjer til hovedinngangen og til inngangen til Baker Brun. Et annet alternativ for å øke orienteringen og tilgjengeligheten kunne vært etablering av gangsoner med tydeligere materialskifte. Inngjerdingen av Baker Brun burde vært i en annen kontrast, slik at det hadde blitt lettere å oppdage for en person med nedsatt syn. Både informant med nedsatt syn og nedsatt hørsel trekke frem at støy reduserer muligheten for orientering. Funnene tyder på at god tilrettelegging for personer med nedsatt syn er også god tilrettelegging for personer med nedsatt hørsel.

Funnene fra den ikke-deltagende observasjonen viser at det er mange mennesker som bruker området, og både korte og lange opphold preger området. Noen mennesker går rett inn på senteret, imens andre nyter sola på en av benkene som er plassert utenfor. Informanten med nedsatt bevegelse synes at det er tilstrekkelig med plass og har ingen utfordringer på torget, til tross for at det er plassert flere benker på området. Informanten med nedsatt syn trekker frem at torget er et sted for mennesker hvor man kan sitte utendørs. Oppsummert kan man si at Sletten fungerer som et møtested for mennesker, men at det ikke er tilrettelagt godt nok for personer med nedsatt syn. Området har behov for et enklere språk, og ledelinjer eller tydeligere materialskifte er noe som bør vurderes.

5.3 Nesttun sentrum

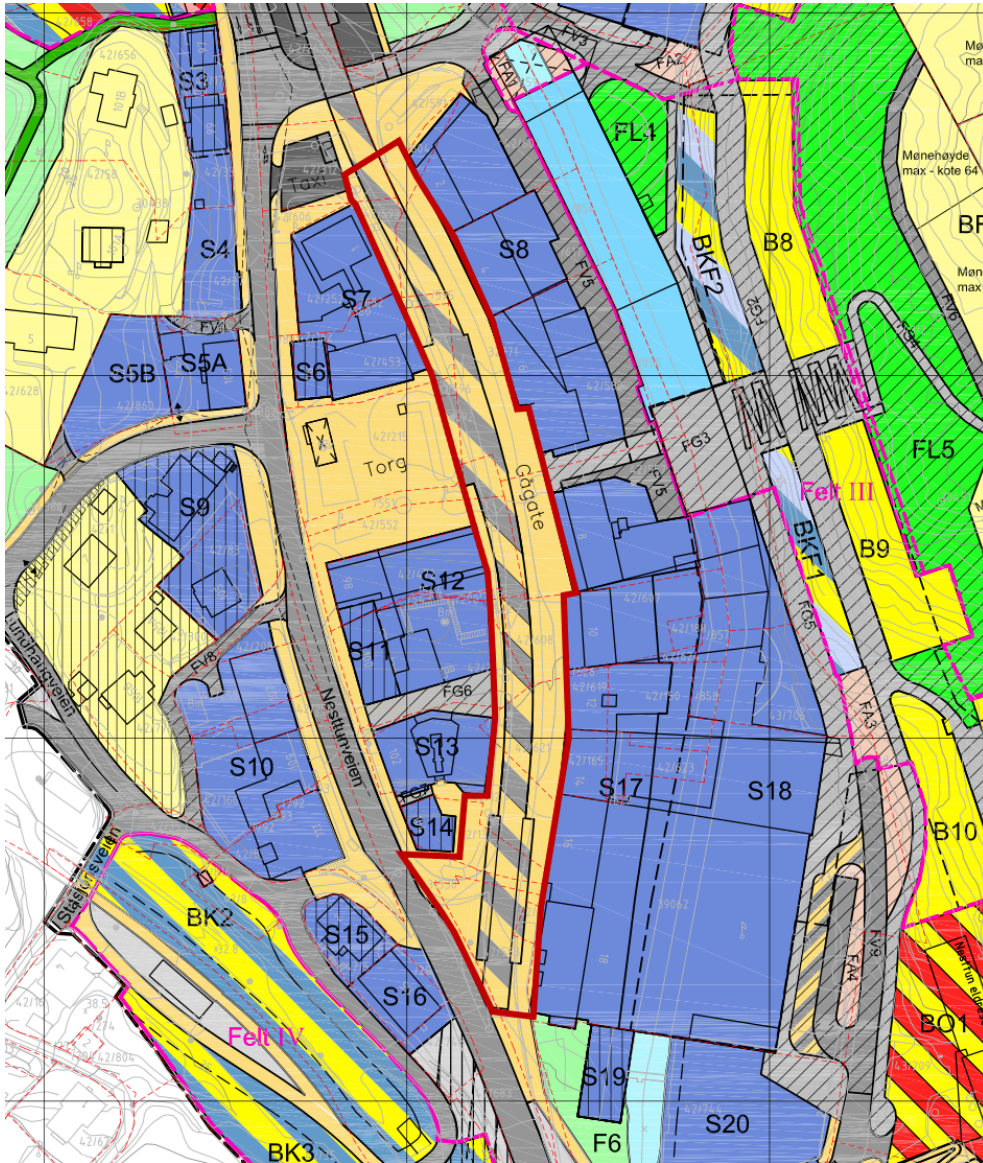
5.3.1 Planens visjon og intensjon

Navn på plan	Fana. Del av gnr. 42 OG 43, Nesttun Sentrum
Ikrafttredelsesdato	20.06.2005
PlanID	16370000

I kommuneplanens arealdel 2001 (Bergen kommune, 2001) var Nesttun sentrum regulert til bydelssenter med regional funksjon. I dag er området regulert til S7 sentrumskjerne (Bergen kommune, 2019).

Ifølge bestemmelsene (2005 s. 1) er formålet med reguleringsplanen å legge til rette for at Nesttun sentrum skal være et «godt og mangfoldig sentrumsområde, gjennom ivaretagelse og videreutvikling av eksisterende kvaliteter, tilrettelegging for ny utbygging, økning av boligandelen og vektlegging av bymessige kvaliteter». Bestemmelsene (2005 s. 4) setter også krav til universell tilgjengelighet i planområdet, hvor det legges vekt på løsninger som gir tilgjengelighet og gode bruksegenskaper for alle grupper i samfunnet ved videre planlegging og utførelse av bygninger og anlegg. Bestemmelsene (2005 s. 13) fastsetter også krav til bybanetraseen i gågaten, der perrongen skal være integrert i bygulvet, og «holdeplassene skal gis en god estetisk utforming tilpasset gågatens øvrige formspråk og funksjon». Ifølge planbeskrivelsen (2004, s. 14) har tilrettelegging for gode møtesteder og gode offentlige byrom som tilrettelegger for sosial kontakt vært et grunnleggende premiss for planarbeidet. Reguleringsplanen legger også vekt på utvikling av handel og en styrkning av blant annet gågaten. I planbeskrivelsen (2014, s. 24) fremkommer det at hensynet til fremkommelighet har blitt vektlagt i planarbeidet, og det har blitt gjennomført samtaler med organisasjoner som jobber med personer med funksjonsnedsettelse rettigheter. Det kommer også frem i planbeskrivelsen at stigningsforholdene på gangveiene har vært viktig å ivareta.

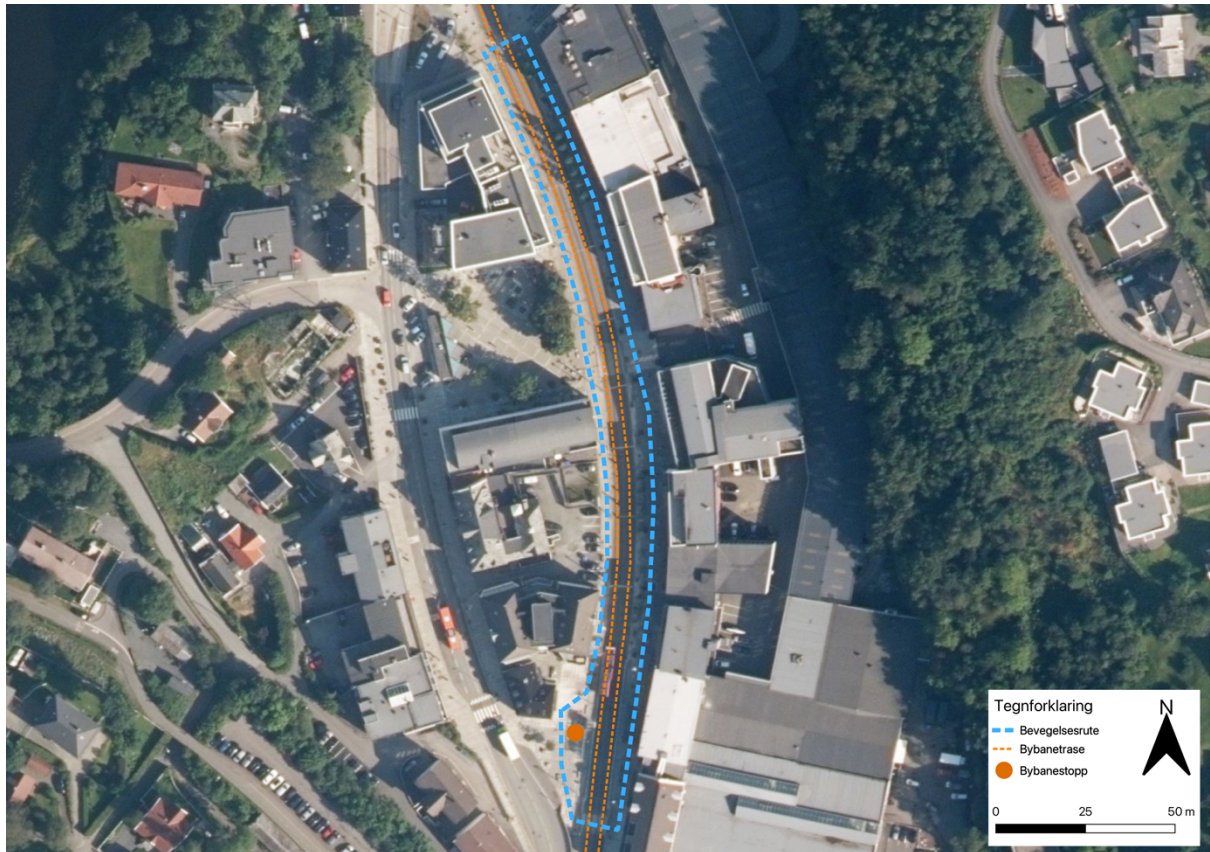
Avgrensingen til caseområdet er vist i figur 28, som er regulert gågate og bybanetraseen.



Figur 28: Utklipp av områdereguleringsplanen, med avgrensing til caseområdet. Hentet fra (Bergen kommune, 2005).

5.3.2 Brukerperspektiv på Nesttun

I dette delkapittelet blir funnene fra gå-intervjuene presentert sammen med vurdering av status og mangler. Figur 29 viser bevegelsesruten på Nesttun sentrum.



Figur 29: Bevegelsesruten på Nesttun sentrum. Kartgrunnlag: Norge i bilder WMS-Ortofoto.

Gå-intervju på Nesttun sentrum med person med nedsatt bevegelse

21. februar 2022

Først beveger vi oss fra bybanestoppet og nedover gågaten på Nesttun i nord.

Informant: På Nesttun er jeg innimellom, fordi jeg kan kjøre frem med rullestol nedover her. Og ser du, her har det blitt lagt ledelinjer, så her har de gjort det. Jeg vet ikke hvor lett de er å følge egentlig ... Det vet jeg ikke. De som gjerne har sånn stakk er jo så fintfølede at de kan klare det, eller hvis du går akkurat på den eller ved siden av, og så kjenner du sikkert den. For Nesttun er jo et gammelt sted, men de har jo oppgradert fortauene og sånn at du kommer inn i butikken. Det er opphøyd nedover også er det trapper på nedsiden der.

I bestemmelsene (2005, s. 4) er det blitt lagt vekt på gode løsninger som gir tilgjengelighet for alle samfunnsgrupper. Informanten trekker frem at blant annet opphøyde og trinnfrie inngangspartier (figur 30) gjør at hen har mulighet til å kjøre inn i butikkene i gågaten uten fysiske barrierer.



Figur 30: Trinnfritt og opphøyd inngangsparti.

I henhold til byggt teknisk forskrift (2017, § 12-4 første ledd), skal inngangspartiene blant annet være enkelt og sikkert å bruke og oversiktlige i forhold til atkomst. I henhold til kravet er det også viktig at inngangspartiene er likeverdige, som betyr at inngangspartier for personer med funksjonsnedsettelse ikke skal oppleves som en spesial løsning.

Når vi beveger oss lengre nedover gågaten påpeker også informanten at det er lagt kunstige ledelinjer i dekke (figur 31), men understreker at hen ikke vet hvor lett de er å følge for en person med nedsatt syn.



Figur 31: Ledelinje på Nesttun sentrum.

Videre spør jeg informanten om det er noen fysiske barrierer som hen møter på Nesttun.

Informant: *Nei ... Her er det vel som regel ofte det at det er manuelle dører, som kanskje for meg kan bli tunge, men her som det er sånn dørautomatikk, så funker det jo veldig fint da altså. Også er det veldig flatt og greit ... Ja da, det er jo det. Så jeg synes Nesttun er et godt område å bevege seg på. Det er ikke noe å utsette her egentlig.*

Intervjuer: *Men hvilke elementer på Nesttun gjør at du føler deg inkludert? For eksempel om det er flatt eller at det er bredt, eller sånne ting da?*

Informant: *Det er jo det som du sier ... Her er det god plass og sånn. Alle skilter og sånn står jo godt inntil veggen, så du slipper å kjøre borti sånne ting. Så her er det breitt og fint. Og det er jo en utfordring nede i byen der alle disse skiltene, der de reklamere for sin bedrift, og så står de gjerne på et smalt fortau, og så kommer du ikke forbi, eller det er så vidt du kommer forbi. Eller for blinde og svaksynte, så går de og snubler i skiltene. Her så trenger du ikke det, for her står de godt plassert til siden.*

På Nesttun sentrum trekker informanten frem at det er dører som er utstyrt med automatisk døråpner med trykknapp, som øker tilgjengeligheten. Informanten poengterer også at Nesttun sentrum er et godt område å bevege seg på siden stigningen er slak og at det god plass til bevegelse. Som tidligere nevnt er slake stigninger og tilstrekkelig plass viktige faktorer for mennesker som sitter i rullestol, men også andre med nedsatt bevegelse. I planbeskrivelsen (2014, s. 24) fremgår det at det har vært viktig å ivareta stigningsforholdene på gangveiene, som gir området økt tilgjengelighet for personer med nedsatt bevegelse. Informanten trekker også frem at reklameskilt som står i veien er fysiske barrierer, men at det ikke er et problem på Nesttun sentrum. Det er fordi reklamebukkene står inntil fasaden (figur 32), samt det er tilstrekkelig med plass for bevegelse i det offentlige rommet.



Figur 32: Reklamebukker inntil fasaden.

Gå-intervju på Nesttun med person med nedsatt syn

14. februar 2022

Jeg og informanten med nedsatt syn går ut fra bybanen og står på Nesttun sentrum bybanestopp.

Informant: *Det er bare så vidt jeg merker det, for her flukter det jo helt. Så dette er jo sånt som ikke er bra, for jeg vet ikke om du hører på lyden, det bare så vidt det er lydforskjell, og det er bare så vidt jeg kjenner forskjell.*

Informanten kommenterer først materialet i dekke på bybanestoppet (figur 33), og synes det er vanskelig å føle de kunstige ledelinjene med mobilitetsstokken på grunn av dekke sin røye overflate.



Figur 33: Bybanestoppet på Nesttun sentrum.

Informanten drar mobilitetstokken frem og tilbake på de kunstige ledelinje, men på grunn av dekke sin røye overflate er det vanskelig for informanten å føle ledelinjenes taktile merking. For å oppfylle kravene til byggt teknisk forskrift (2017, § 8-4 andre ledd) skal ledelinjer være markert visuelt og taktilt, som betyr at ledelinjene skal ha en synlig kontrast og utføres slik at det er følbart med føttene eller mobilitetsstokk. Ifølge prosjektering og utbyggingsveilederen for Bybanen (2011, s. 27) skal ledelinjene følge de samme utformingsprinsippene, med en bredde på 30 cm og tydelig kontrast til resten av dekke på bybanestoppet, som også håndbok V129 (2014, s. 45) trekker frem er viktig.

Informant: Ja, for nå får jeg ikke noen signaler at det jeg går av perrongen og nærmer meg en overgang, fordi det litt sånn fast sånn de har lagt det... Det er ikke de glatte. Men her, er det ru stein?

Intervjuer: Ja, her er det ru stein ja. Det følger på en måte... Hvis du går litt nærmere her, kjenner du noen forskjell på de flisene her? For nå er vi på den selve gågaten.

Informant: Ikke som jeg kjenner. Nei, dette her merker jeg ingenting da, og dette synes jeg også er dumt, fordi her burde det vært en kant uansett, for det burde være skille. Er vi på gåområdet nå, sant?

Intervjuer: Ja

Informant: Ok, men her burde det vært en mye tydeligere kant som var litt sånn opphøyet som du kunne følge. Det hadde holdt, men det er noe med å vite at du holder deg på gangsonen fordi det er en del steder nede i byen, og så er det sånn at man blir leda inn foran busslommer, og det er ikke der jeg vil gå fordi der er det jo masse folk som skal av og inn på bussen. Men det er sånne små tinga som gjør at det blir vanskeligere å bruke. Jeg synes ikke det er små ting da, men det er detaljer for de som lager det.

Informanten får ingen signaler på at vi har gått vekk fra bybanestoppet og nærmer seg overgangen i øst. Videre påpeker informanten at det ikke er det samme glatte dekke som på holdeplassene på Danmarks plass og Sletten. Informanten spør meg hvordan material dekke består av, og jeg svarer at det består av ru stein. Videre forteller jeg at vi står i gågaten på Nesttun, og informanten poengterer at det burde vært en tydeligere kant som skaper et skille mellom bybanestoppet og gågaten. I henhold til bestemmelsene (2005, s. 13) skal holdeplassene være innlemmet i bygulvet, samt gi en «god estetisk utforming tilpasset gågatens øvrige formspråk og funksjon». Som følge av bestemmelsen kan dette ha ført til at det har blitt brukt samme materiale i dekke både på perrongen, samt i gågaten. Som figur 33 viser, er det ingen kant eller tydelig materialskifte mellom bybanestoppet og gågaten.

Ifølge standardprinsippene for bybanestoppene skal gangfeltet stå i kontrast til de tilstøtende arealene (Bybanen Utbygging, 2021, s. 72), men informanten får ingen signaler på dette, som tyder på at det er for lite kontrast. For holdeplasser er det også en anbefaling ifølge håndbok V129 (2014, s. 96) at dekke markeres med et annet avvikende materialet mot resten av gangarealet, noe som øker synligheten og er lettere å registrere for personer med nedsatt syn.

Videre gjør jeg informanten oppmerksom på lysstolpene som er plassert midt i gågaten i øst (figur 34).



Figur 34: Lysstolper langs gågaten i øst.

Informant: Det er kjempeteit, men er det noen strukturforskjeller på bakken her? Eller sånn at dette er egen møbleringssone, for det burde det ha vært.

Intervjuer: Nei, det er det ikke.

Informant: Nei, fordi her er jo sånn typisk som man kunne hatt type brostein de kunne legge, litt opphøyet og litt på hver side, sånn du hadde fått en kant på innsiden og utsiden, og det er sikkert meningen at man skal gå på begge sider her da. Og dette er for meg et typisk eksempel på at her er det ikke tatt hensyn til universell utforming.

Lysstolpene har ingen møbleringssone rundt og følger ikke håndbok V129 sine prinsipper om soneinndeling. Informanten peker på at mangelen på møbleringssone er et typisk eksempel på at det ikke er tatt hensyn til universell utforming. Som informanten påpeker, burde det vært egen møbleringssone med et mer ujevnt dekke, som gjør det lettere å oppdage fysiske barrierer med mobilitetsstokken. I tillegg til dette bør også de fysiske barrierene plasseres utenfor gangarealet.

På begge sider av gågaten er det også lagt kunstige ledelinjer som følger gatens forløp, med enkelte retningsforandringer til overgangene. Her er det viktig å påpeke at de kunstige ledelinjene i gågaten ikke har samme utforming som ledelinjene på Nesttun sentrum bybanestopp. Det kan være utfordrende å oppdage ledelinjene i gågaten siden de er så smale, og fordi de er preget av dårlig vedlikehold. Enkelte steder er ledelinjene sunket ned i gulvet eller er fullstendig borte (figur 35). Et annet sted er det er også lagt kumlokk over ledelinjene (figur 36).



Figur 35: Ødelagt ledelinje.



Figur 36: Kumlokk over ledelinje.

Informant: Men dette er jo det andre triste. Her er det noen som prøver, men så vet jeg jo ikke om at de har tenkt at det ikke skal være synlig og sånt, men det er litt sånn ...

Informant: Ja, her var den litt mer. Ja, for her stikker den litt opp, men hvorfor gjør det ikke det hele veien da? Er det samme typen?

Intervjuer: Ja, dette er samme type.

Informant: Ja, for dette er greit. For dette er jo sånn det burde være, men jeg vet ikke om det bare har sunket ned eller om det har vært tunge brøytebiler som har kjørt over.

Intervjuer: Ja, det kan det være.

Informant: Men dette er jo det andre problemer med dette jo så fort for å bli slitasje når det er liksom opphevet og blir ødelagt og nedsenket og sånt, og det ... Ja, du kan tenke på langsiktigheten i ting når det blir lagt, så må det virke og vare, eller vedlikeholdes ...

Informanten prøver med mobilitetsstokken å kjenne etter ledelinjene, men på grunn av dårlig vedlikehold er det vanskelig. Som informanten poengterer, er det stor variasjon i ledelinjenes taktile merking, og at hensynet til vedlikehold er viktig hvis man ønsker langsiktige løsninger. På grunn av mangelen på vedlikehold kan det føre til at personer med nedsatt syn får tryggheten sin svekket når de ferdes i trafikken, som også kan utgjøre en fare for menneskene som bruker dem. I gågaten i vest er det også anlagt ledelinje, men den taktile merkingen er tydeligere sammenlignet med ledelinjene i øst. Informanten plasserer mobilstokken inntil ledelinjen og begynner å gå, men på grunn av en benk som står plassert nærme ledelinjen, snubler personen. Personen forteller at fysiske barrierer som er plassert nærme ledelinjene gjør det vanskelig å stole på omgivelsene rundt seg. Ifølge håndbok V129 (2014, s. 45) bør kunstige ledelinjer ha en fri bredde på minimum 90 cm på begge sider, som gjør det mulig å bevege seg på begge sider av ledelinjen.

Hvis gågaten skulle oppfylle kravet i byggt teknisk forskrift (2017, § 8-4 i andre ledd) må gågaten ha mer sammenhengende ledelinjer eller gangsoner. Dårlig vedlikehold og mangel på kontinuitet kan føre til at personer med nedsatt syn mister kontakten i systemet av ledelinjer. I tillegg til dette kan fysiske barrierer som er plassert nærme ledelinjen utgjøre fare for personer med nedsatt syn, som benken var et godt eksempel på.

Gå-intervju på Nesttun sentrum med person med nedsatt hørsel

12. februar 2022

Jeg møter informanten ved bybanestoppet på Nesttun Sentrum og spør først hva hen legger i begrepet universell utforming og hvilken betydning det har for hen.

Intervjuer: *Jeg lurer på hva du legger i begrepet universell utforming og hvilken betydning det har for deg?*

Informant: *Universell utforming er at det er en selvsagt del av det vi omgir oss med, og det er ikke noe som på en måte er tilrettelagt for noen, men det er tilrettelagt for alle. Det vil si at for eksempel vi ikke kommer inn et sted der jeg skal snakke med noen, så har de for eksempel skrankeslynge. Sånn at jeg slipper å ta på meg noe, sant? Bergen er et u-land i sånn måte faktisk på det der. Så det er liksom det å kunne være en vanlig borger, uansett utfordring.*

Informanten understreker at universell utforming er å tilrettelegge for alle, og ikke for noen få. Skrankeslynge, som er et viktig tilretteleggingstiltak for mennesker med nedsatt hørsel som bruke høreapparat (Bufdir, 2015), blir trukket frem som et eksempel. Informanten opplever at Bergen ikke er flinke til å tilrettelegge for skrankeslynge på områder hvor det er nødvendig med kommunikasjon, for eksempel på apotek. For informanten er det viktig å være en vanlig borger, uansett hvilken utfordring man har.

Informant: *Og sånn i et livsløpsperspektiv, så vil alle på et annet tidspunkt ha behov for det ... og det vil være der for eksempel hvis man knekker foten så må ting være litt mer utformet, sånn at man kommer så lett frem, inn og ut. Det er liksom en del av det der med at når man har en funksjonsnedsettelse, så er det veldig lett for at man blir sittende som asosial og kvier seg for mye fordi at ting er rett å slett vanskelig å være med på når ikke det er universelt utformet. Og det vil også føre til at man blir sosial utestengt og man blir både deprimert, og ja, det kan føre til så veldig mye, og det gjør det jo per dags dato. Men jeg tenker og det at jo yngre man er når man har fått en funksjonsnedsettelse, jo mer åpen er man for tekniske løsninger. Så det har hjulpet meg mye. Men jeg skjønner jo de at en som er da 80 pluss og begynner å trykke på noe tekniske duppedingser det er vanskelig, så det må egentlig tilrettelegges i forhold til det man kan klare å betjene selv, ikke sant? Og da er det selvfølgelig enklere at ting er tilrettelagt på den måten at man slipper å forholde seg til det tekniske duppeditter.*

Informanten trekker også frem at det er viktig å ta hensyn til livsløpsperspektivet, og poengterer at alle mennesker en eller annen gang i løpet av livet kommer til å ha en eller

annen form for funksjonsnedsettelse. I tillegg til dette trekker hen frem at det påvirker det sosiale livet, når man føler at omgivelsene rundt seg ikke er tilrettelagt. Med tanke på livsløpsperspektivet poengterer også informanten at omgivelsene burde vært tilrettelagt for universell utforming, for å slippe å være avhengig av tekniske hjelpemidler, som kan være vanskelig for eldre å benytte seg av. Videre spør jeg informanten om det er noen tiltak utendørs man kan tilrettelegge for, med tanke på nedsatt hørsel.

Informant: *Sett i min si funksjonsnedsettelse så er det jo ikke så mye i akkurat uterommet, man kan gjøre. Selvfølgelig har du dette her med støy sant, men ute er det vanskelig å gjøre noe med det. Hvis alle kjører elektrisk, så kanskje? Så det er vanskelig å gjøre det optimalt på alle mulige måter, men for blinde så er det jo en helt annen sfære å komme seg ut og bevege seg rundt, sant. Og der har man hindringer sånn som den der stolpen, ikke sant. En som er synssvekket har ikke mulighet til å se den. De går rett på den. Det kommer an på hvilken funksjonsnedsettelse man har faktisk og hvilke briller man har på.*

Informanten påpeker at det kan være vanskelig å gjøre noe med støy utendørs, og at det ikke er så mange tiltak man kan gjøre i forhold til informanten sin funksjonsnedsettelse.

Lysstolpene som står i gågaten blir også trukket fram, og informanten poengterer at det kan være vanskelig for en person med nedsatt syn å oppdage stolpene på grunn av mangelen på kontrast og møbleringssone. Videre spør jeg informanten om hen bruker de offentlige rommene i Bergen.

Informant: *Ja, jeg kunne sikkert ha vært mer aktiv på den sosiale biten hvis man går og hører på foredrag og forskjellige ting, men etter min erfaring er det ikke tilrettelagt. Så jeg har jo prøvd, og jeg har jo den mikrofonen du har på deg, men problemet er at i en sånn setting som foredrag, så er det ofte ikke bare en, men flere som snakker. Så ligger det en mikrofon, kanskje her og litt der, og så beveger de seg vekk ifra den, så som fører til at hele lydbildet blir vanskelig. Det er liksom det at man ikke måtte behøve å anstrenge seg i forkant for å prøve å finne ut om man kan delta i det sosiale rom. Det skal være selvsagt at alle må kunne delta uansett, synes jeg.*

Informanten trekker frem at det ofte ikke er tilrettelagt for personer med nedsatt hørsel, når det kommer til sosiale arrangement som for eksempel foredrag. I tillegg til dette trekker informanten frem at det kan være anstrengende å finne ut av om man kan delta på sosiale sammenkomster eller ikke, noe som kan påvirke livskvaliteten. I sammenkomster der det er flere som snakker sammen, kan det også være vanskelig å høre hva som blir sagt og lydbildet

blir vanskelig å tyde. Videre spør jeg informanten om hen føler seg inkludert på Nesttun sentrum.

Informant: *Ja, det kommer litt an på hvor eller hva man skal her. Jeg har jo vært ute og spist, da har jeg ... Og de er jo ikke flinke til å tenke gjennom det med støyskjerming. Men generelt sett på restauranter og der synes jeg at de kunne ha forbedret seg. En generell undersøkelse som viser jo de at av 30% har forlatt et utested på grunn av støy eller sjenanse. De klarer ikke å ha en samtale, sant. Og det sier meg er at, og da snakker vi generelt av befolkningen, sant, ja. Så det med støy er plagsomt for alle. Og hvis de hadde fulgt støytiltakene med sånn dempende matte, og det som er av muligheter innenfor det, så hadde det vært til det bedre for alle. Hvis man for eksempel skal på restaurant og tar kontakt i forkant, og så ber du om å bestille et bord i et skjermet hjørne, helst med ryggen inn mot en vegg, for å få best mulig lydforhold. Så er det ofte sånn at når man får det bordet så er man ofte rett under en høytaler der er det musikk på hele tiden. Også spør man, kan du ta av musikken? Nei, vi kan ikke slå av fordi at da må vi slå av alt.*

Intervjuer: *Men det kan kanskje gjelde også utekafeer og uterestauranter, også da kanskje?*

Informant: *Ja, men der er det litt vanskeligere å styre støyen, for da har ikke du mulighet på samme måten til støydempering i vegger og tak. Det er helst inneområdet de kan gjøre noe med, for ute blir det vanskelig med akkurat de tingene der da i hvert fall.*

Informanten poengterer at støy er plagsomt for alle, men at det kan være vanskelig å gjøre lyddempende tiltak utendørs. Støy kan føre til helseplager og bidra til redusert trivsel og velvære (Klima- og miljødepartementet, 2021), så plassering av områdene er vesentlig med tanke på støy.

Oppsummering av brukerperspektiv på Nesttun sentrum

Informanten med nedsatt hørsel kommenterer at støy er plagsomt for alle, men at det kan være vanskelig å gjøre lyddempende tiltak utendørs. Gågaten på Nesttun sentrum har tilstrekkelig plass til bevegelse, få kanter og slak stigning, som gjør det tilstrekkelig for informanten med nedsatt bevegelse å kjøre med rullestol. Det er plassert reklamebukker inntil fasaden på bygningene, som fører til at de ikke er til hinder for informanten med nedsatt bevegelse, på grunn av gågatens tilstrekkelige bredde. Informanten med nedsatt syn opplever derimot at mangelen på kanter og kontrast i dekke mellom bybanestoppet og gågaten gjør det vanskelig å orientere seg, fordi hen ikke får noen signaler på å ha gått fra holdeplassen og til gågaten. Dette kan være på grunn av at bybanestoppet er innlemmet i gågaten. Informanten med nedsatt syn kommenterer også mangelen på taktil kontrast mellom materialet i dekke og ledelinjene, som fører til at det er vanskelig å føle ledelinjene med mobilitetsstokken på grunn av dekke sin røye overflate. Informanten skulle heller ønske at dekke hadde et glattere materiale, som hadde gitt tydeligere taktil kontrast til de kunstige ledelinjene. Selv om det er anlagt kunstige ledelinjer i gågaten på Nesttun er disse preget av dårlig vedlikehold. For å hindre sammenstøt og sikre den kunstige ledelinjen sin viktige funksjon gjennom hele året, er det viktig å sikre gode rutiner for vedlikehold og drift. I tillegg til dette påpeker informanten med nedsatt syn at fysiske barrierer som er plassert nærme ledelinjer gjør det vanskelig å stole på omgivelsene rundt seg. Mangelen av soneinndeling på Nesttun sentrum fører til at det kan være vanskelig for personer med nedsatt syn å oppdage elementer, for eksempel lysestolpene som står midt i den naturlige ferdselssonen. For å øke tilgjengeligheten på Nesttun sentrum burde det vært tydeligere kontraster i dekke og kant som indikerer skille mellom bybanestoppet og gågaten. I tillegg til dette burde prinsippet om soneinndeling, nye sammenhengende kunstige ledelinjer og gangareal fri for fysiske barrierer bli etablert.

5.3.3 Ikke-deltagende observasjon på Nesttun sentrum

3. mars 2022

På Nesttun sentrum plasserer jeg meg på en av benkene i gågaten, slik at jeg får god oversikt over hele gågaten og bybanestoppet. Solen skinner, men temperaturen er fortsatt lav i starten av mars. Det er stille i gågaten, som noen ganger blir avbrutt av mennesker som snakker sammen eller bybanen som kommer kjørende langs traseen. Møtesteder og offentlige byrom som tilrettelegger for sosial kontakt har vært et grunnleggende premiss for planarbeidet på Nesttun sentrum, ifølge planbeskrivelsen (2004, s. 14). Under den ikke-deltagende observasjonen blir det observert flere som benyttet seg av de mange sitteplassene i det offentlige rommet. Disse sitteplassene blir både brukt til avkobling, men også en plass for sosial kontakt. Det er flere personer i ulike aldre som sitter og snakker sammen, enten om de venter på Bybanen, eller om de nyter den første vårsola.

Et godt og mangfoldig sentrumsområde er et av formålene for reguleringsplanen (2005, s. 1), og under observasjonen ble det observert mennesker i alle aldre - både barn, eldre, voksne, og ungdommer. På grunn av det offentlige rommet sin slake stigning og tilstrekkelig bredde er den fysiske utformingen godt tilrettelagt for barnevogn, rullatorer og rullestol. Både korte og lange opphold preger Nesttun sentrum. Selvfølgelig spiller det fine været inn, men på grunn av mange sitteplasser, legger Nesttun sentrum opp til et godt møtested for hvile og sosial kontakt.

5.3.4 Oppsummering av funn på Nesttun sentrum

Formålet med reguleringsplanen (2005, s. 1) er å tilrettelegge for at Nesttun sentrum skal være et mangfoldig og godt sentrumsområde, gjennom blant annet videreutvikling og ivaretagelse av eksisterende kvaliteter. I fellesbestemmelsene til reguleringsplanen (2005, s. 4) er det lagt vekt på tilgjengelige løsninger som gir gode bruksegenskaper til alle samfunnsgrupper. Løsninger som øker tilgjengeligheten på Nesttun sentrum er tilstrekkelig bredde, samt trinnfrie og opphøyde inngangspartier. Disse løsningene gjør det lettere for blant annet personer med nedsatt bevegelse å bevege seg inn og ut av butikkene, som også informanten med nedsatt bevegelse kommenterer. Selv om det er anlagt kunstige ledelinjer som i utgangspunktet skal øke tilgjengeligheten, opplever informanten med nedsatt syn, Nesttun sentrum som nedslitt på grunn av dårlig vedlikehold. Dette fører til at de kunstige ledelinjene har liten verdi. Benken som er plassert nærme den kunstige ledelinjen gjør det vanskelig for informanten å stole på omgivelsene rundt seg. På bybanestoppet synes informanten med nedsatt syn at det er vanskelig å orientere seg på grunn av dekke på holdeplassen og handlegaten føles helt lik. Reguleringsplanen for Bybanen ble behandlet før reguleringsplanen for Nesttun sentrum, men hovedtrekkene fra reguleringsplanen for bybanetraseen ble innarbeidet i reguleringsplanforslaget for Nesttun sentrum. Som følge av bestemmelsen (2005, s. 13), er bybanestoppet er innlemmet i gågaten, som har ført til at det mest sannsynlig blitt brukt samme materiale i dekke både på holdeplassen og gågaten. I tillegg til dette synes informant med nedsatt syn at det er vanskelig å føle ledelinjene i handlegaten fordi dekke er så ru at det er vanskelig å kjenne forskjellen.

Ifølge planbeskrivelsen (2004, s. 14) har tilrettelegging for gode møtesteder og gode offentlige byrom som tilrettelegger for sosial kontakt vært et grunnleggende premiss for planarbeidet. Reguleringsplanen legger også vekt på utvikling av handel og en styrkning av blant annet gågaten. Funnene fra ikke-deltagende observasjon viser at det er mennesker i alle aldre som bruke byrommet, både til langvarige og korte opphold. Det er også tilstrekkelig med sitteplasser på Nesttun sentrum som øker brukbarheten.

5.4 Lagunen

5.4.1 Planens visjon og intensjon

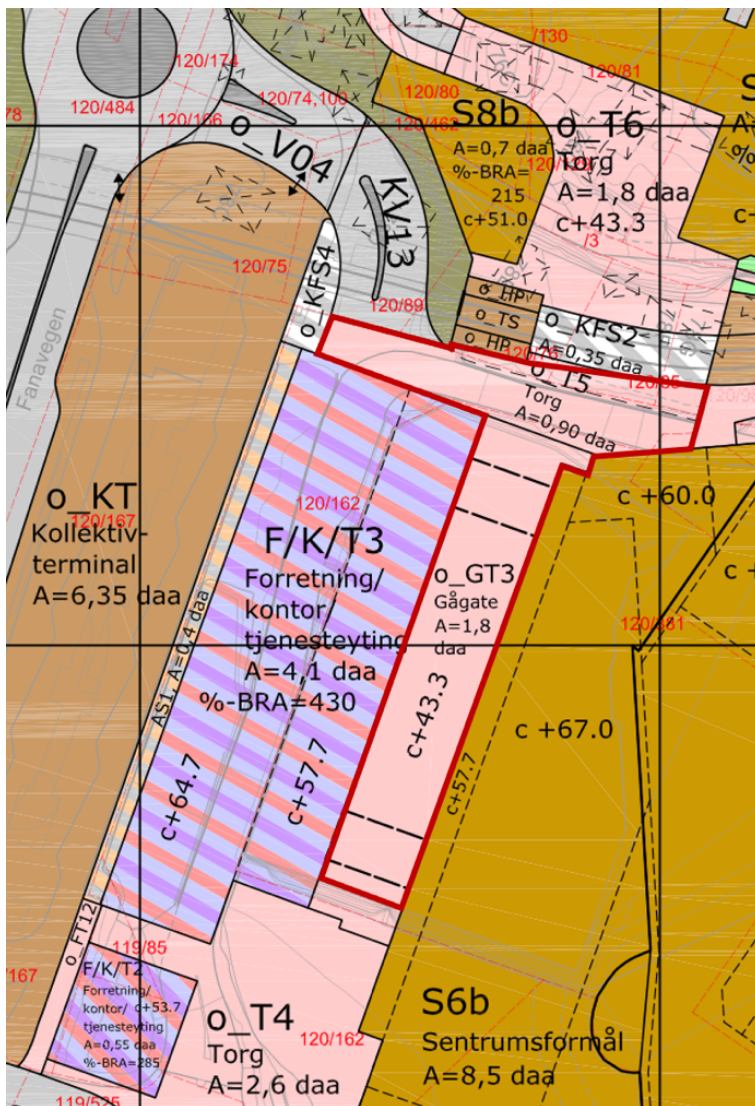
Navn på plan:	Områderegulering for Rådall sentrum/Lagunen, deler av gnr. 119 og 120
Ikrafttredelsesdato:	26.08.2015
PlanID:	60700000

I kommuneplanens arealdel 2001 (Bergen kommune, 2001) fungerte Lagunen som bydelssenter med regional funksjon. I dag er området fortsatt regulert til bydelssenter, der det skal tilrettelegges for et funksjonsmangfold (Bergen kommune, 2019).

Som følge av bestemmelsene (2015, s. 1) er formålet at Lagunen «skal utvikles til et levende, miljøvennlig og aktivt bydelssentrum.» I henhold til planbeskrivelsen (2013, s. 11) skal området fungere som et knutepunkt og møtested for kollektivtransport, rekreasjon, næring, handel og service. I henhold til planbeskrivelsen (2013, s. 12) skal området ha offentlige byrom og aktive fasader mot offentlige byrom. Området skal også være attraktivt og aktiv utenfor handletiden. Områdeplanen er delt opp ulike delområder, men jeg vil videre kun redegjøre for delområde Lagunen Storsenter. I henhold til planbeskrivelsen (2013, s. 20) skal delområdet fungere som et «episenter» med handelsfunksjoner, kollektivterminal for buss og bybane, samt flere torg og plasser.

Ifølge planbeskrivelsen (2013, s. 56) skal universell utforming legges til grunn for planen. Med tanke på stigningsforholdet, ligger store deler av området på en flate, som gjør det «enkelt å sikre tilfredsstillende stigningsforhold», ifølge planbeskrivelsen (2013, s. 56). I planbeskrivelsen (2013, s. 56) står det også at en ryddig gatestruktur har betydning for å øke orienteringen for personer med nedsatt orientering.

Innenfor avgrensningen (figur 37) er området regulert til gågate (o_GT) og torg (o_T).

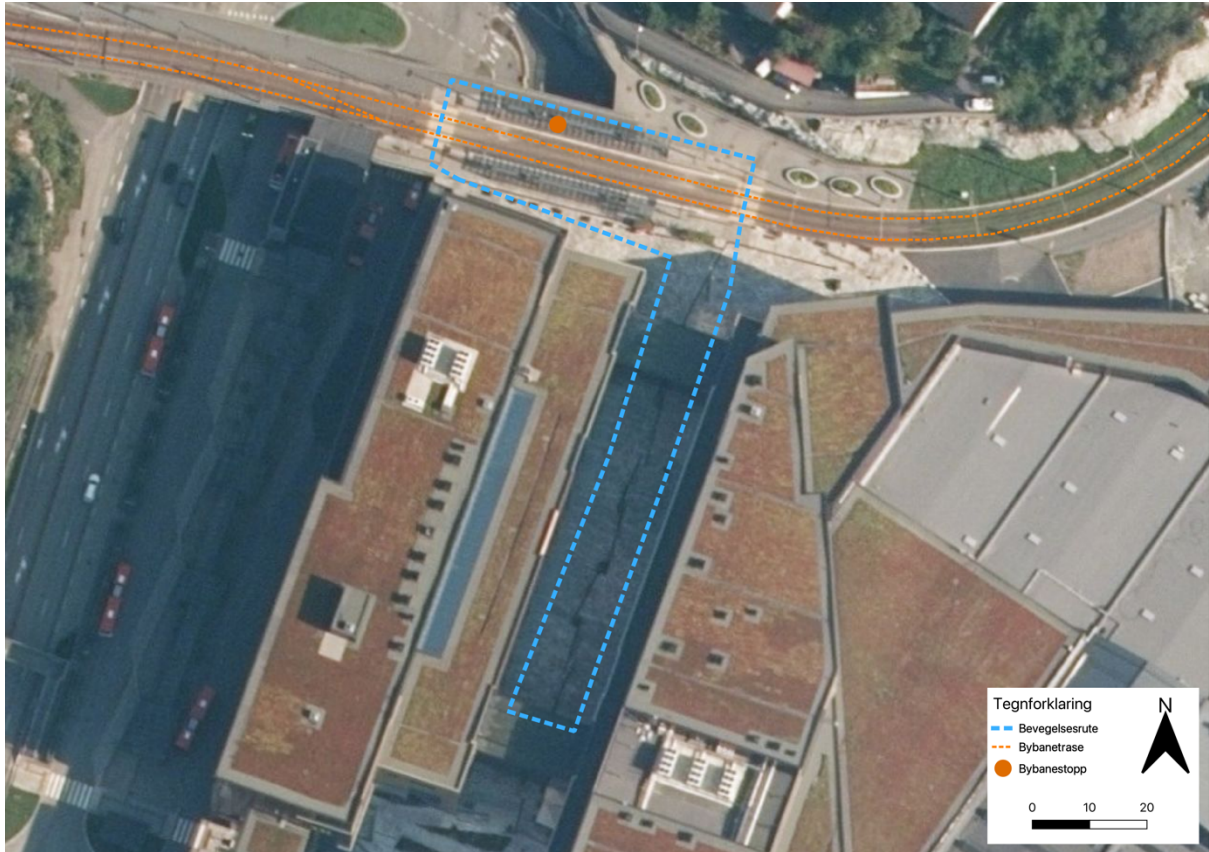


Figur 37: Utklipp av arealplankartet for reguleringsplanen. Kartet er hentet fra reguleringsplanen med planID 60700000.

Ifølge planbeskrivelsen (2013, s. 54) er gågaten (o_GT3) og torgene (T4, T5 og T6) ved bybanestoppet, de mest sentrale møtestedene ved Lagunen Storsenter. I sør avsluttes gågaten med et rampe- og trappesystem som fører til torg T4. Gågaten ligger på samme høydekurve c. +43, som bybanestoppet. Ifølge bestemmelsene har gågaten (o_GT3) en bredde på 17 meter. Torgene «skal opparbeides med høy standard og utformes med tanke på flerfunksjonell bruk».

5.4.2 Brukerperspektiv på Lagunen

I dette delkapittelet blir funnene fra gå-intervjuene presentert sammen med vurdering av status og mangler. Figur 38 viser bevegelsesruten på Lagunen.



Figur 38: Bevegelsesrute på Lagunen. Kartgrunnlag: Norge i bilder WMS-Ortofoto.

Gå-intervju på Lagunen med person med nedsatt bevegelse

21. februar 2022

Jeg møter informanten ved Lagunen Storsenter, og vi beveger oss først ut i gågaten. Først spør jeg hva informanten legger i begrepet universell utforming og hvilken betydning det har for hen.

***Informant:** Universell utforming ... jeg er jo rullestolbruker, så for meg ofte sånn tilrettelegging tilrettelagt, kan du si. For universell utforming det er så mye mer. Det er jo for eksempel sånn som her ser du - det er ikke noen ledelinjer over plassen her ... Alt er jo grått og grått og grått. Ja, du har jo noen sånne vannrenner, men det er ikke ledelinjer, og du kan ikke forvente at blinde skal lede seg etter vannrenner, sant? Det er ikke riktig. Ja, så universell utforming da skulle det vært enda litt bedre her kan du si.*

Informanten poengterer at universell utforming er så mye mer enn kun tilrettelegging, som kan sees i sammenheng med at universell utforming er en innovativ strategi, hvor det ikke er alltid nok å oppfylle minimumskravene. Informanten trekker frem mangelen på ledelinjer i gågaten, som et eksempel at det ikke er godt nok tilrettelagt for universell utforming. Informanten påpeker også at det er dreneringsrenner i gågaten (figur 39).



Figur 39: Dreneringsrenne i gågaten

Videre påpeker informanten at dreneringsrennene kan oppleves forvirrende for personer med nedsatt syn fordi de kan forveksles med ledelinjer.

Informant: Men for meg så er dette her helt flott altså. Det er jo rullevennlig, det er ingen kanter og det er flatt og fint. Og jeg synes det er veldig greit. Og hvis det regner så er det tak på begge sider for eksempel. Og du spør om jeg blir inkludert, så er det jo også en kafé her borte sant og det er bare til å kjøre rett inn og finne seg en plass å sitte ... Zuperia for eksempel, så er det jo veldig greit å sitte ute. Jeg vil jo si at dette her er veldig inkluderende for oss som er rullende i hvert fall.

Intervjuer: Men er det noen hindringer her i dette offentlige rommet som du møter på?

Informant: Nei, i grunn ikke ... Jeg bruker dette området veldig mye. Jeg kan kjøre på den siden av eller jeg kan komme her på gangveien her borte. Også er det flere innganger, både oppe og nede og i første etasje og andre og tredje etasje. Det er greit å komme til og sånn ...

Derimot synes informanten at det er greit å kjøre i gågaten med rullestolen på grunn av liten stigning og ingen kanter. Gågaten oppfyller kravet om at gangatkomsten skal være trinnfri (Byggteknisk forskrift, 2017, § 8-7 første ledd a). Informanten kommenterer også at den lave stigningen, gjør det enkelt å bevege seg med rullestol. Ifølge planbeskrivelsen (2013, s. 56) ligger både gågaten og bybanestoppet på samme høydekurve, og sett i sammenheng med kommentaren fra informanten, oppfyller stigningsforholdet minimumskravet (Byggteknisk forskrift, 2017, § 8-7 første ledd b). I henhold til bestemmelsene (2015, s. 18), har gågaten en bredde på 17 meter, som oppfyller minimumskravet til fri bredde (Byggteknisk forskrift, 2017, § 8-7 første ledd d). Selv om det er plassert benker i gågaten (figur 40) er bredden fortsatt tilstrekkelig for personer med nedsatt bevegelse.



Figur 40: Benker i gågaten.

Vi beveger oss fra gågaten og står på bybanestoppet utenfor Lagunen Storsenter. Informanten blir spurt om hvilke faktorer som er avgjørende for at hen skal føle seg inkludert i byens rom og gater.

Informant: *At det er åpent og greit, sånn som det her kan du si. Jeg har ikke noen hindringer. Sånn som når du kommer til byen, så er det gjerne mye mer brostein, og det gjør det veldig slitsomt å kjøre på. Ja, det er vel det jeg merker mest. Anlegget her er jo nytt sant, så det er jo nedsenkede fortau og overganger*

Informant: *(...) Men i byen ellers så er det mye fortauskanter gjerne, det er mye brostein, og det kan være trange fortau. Spesielt hvis det er uteservering samtidig – de skal jo ha så og så mange bord eller sånn og sånn plass, men de har gjerne en tendens til å tøye den strikken litt da.*

Intervjuer: *Også er det jo en veldig positiv ting kanskje da, at er så nærme ... ja, hvis man skal på senteret for eksempel - nærmere fra holdeplassen til senteret og sånne ting.*

Informant: *Ja, så her har nok Lagunen hatt ganske flaks, som har fått det så tett oppi ... Eller det er jo derfor de har utvidet og bygd så mye også, selvfølgelig sant, fordi de vet at de skaffer masse kunder fra Bybanen.*

Informanten trekker frem at det er vesentlig at det ikke er noen fysiske barrierer i ferdselsarealet og tilstrekkelig bredde. For informanten er det også viktig at dekke er fast og sklissikkert, som ifølge håndbok V129 (2014, s. 16) kan bidra til å redusere fallulykker. Dekke i gågaten er belagt med store steinheller, som gjør det behagelig for alle å bevege seg og oppfyller kravet (Byggteknisk forskrift, 2017, § 8-7 første ledd f). Som informanten poengterer er det slitsomt å bevege seg på brostein, som informanten påpeker er vanligere i Bergen sentrum. Ifølge håndbok V129 (2014, s. 61) kan brosteinsbelagte gater være vanskelig å bevege seg på for personer med nedsatt bevegelse, nedsatt balanse eller rullestolbrukere. Trange fortau, fortauskanter og midlertidig møblering som uteserving, kan også være vanskelig å bevege seg forbi, legger informanten til.

Gå-intervju på Lagunen med person med nedsatt syn

14. februar 2022

Vi går fra bybanestoppet og står i gågaten på Lagunen.

Informant: *Nei, først og fremst, så er det noen her som har gjort meg oppmerksom på at det i teorien at det går an å bruke ... denne rista. Den er jo ikke til det formålet, også er det ikke ledelinje heller for den leder meg jo ikke til noen ting, den leder meg jo ikke inn, men den kan lede meg i nærheten (...)*

I det offentlige rommet forteller informanten at noen tidligere har gjort hen oppmerksom på at dreneringsrennen i teorien kan brukes som ledelinje. Informanten poengterer videre at dreneringsrennen har potensial til å lede personer i nærheten av senteret. Men som figur 40 viser står det både benker og blomsterkasser like ved dreneringsrennen, som kan føre til sammenstøt om personer med nedsatt syn orientere seg etter dreneringsrennen. Mangel på ledelinje i gågaten, gjør det vanskelig for personer med nedsatt syn å orientere seg inn til kjøpesenteret. Informanten forteller litt frustrert, at det er ingen tiltak som fungerer som ledelinjer til senteret.

Informant: *(...) og jeg vet ikke om det finnes noen visuell linjer inn til inngang og sånt? Ja, forskjellig farger på bakken eller noen ting, men det er i hvert fall ingenting som jeg kan bruke.*

Intervjuer: *Nei, det er det ikke.*

Informanten spør meg også om det er noen visuelle linjer som fører til senterets inngang. I gågaten er det heller ingen avgrensede gangsoner som gir indikasjon på retningen til inngangspartiene. Ifølge byggt teknisk forskrift (2017, § 8-4 andre ledd) skal «sentrale ganglinjer som går over åpne arealer på større universelt utformete plasser», ha nødvendig ledelinje eller tydelig avgrensede gangsoner med bevisst valg av materiale med kontrast mot hverandre. Gågaten kan tolkes som et åpent areal og burde enten ha kontraster i dekke som gir indikasjon på retning eller kunstige ledelinjer fri for hindringer (Byggt teknisk forskrift, 2017, § 8-4 andre ledd). I tillegg til dette bør ledelinjen eller gangsoner føre til inngangspartiene (Byggt teknisk forskrift, 2017). Ifølge håndbok V129 (2014, s. 25) er det også viktig at ledelinjer blir lagt utenom fareelementer og hindringer. Som tidligere nevnt er det kunstige

ledelinjer i tilknytning til alle bybanestoppene. Figur 41 viser at det er plassert en stor stein i midten av starten på overgangsfeltet i øst.



Figur 41: Hindring i nærheten av ledelinjen.

For personer med nedsatt syn som følger ledelinjer skal det ikke være en risiko å støte på uventede hindringer, og plasseringen av steinen kan føre til snublefare for personer med nedsatt syn. Håndboken V129 (2014, s. 45) anbefaler også at kunstige ledelinjer bør ha en fri bredde på 90 cm, noe som heller ikke er tilfelle på Lagunen.

Informant: *Og det er ingen lyd som sier at det er en inngang jeg kan gå til... Jeg hører noen stemmer der borte, men jeg vet ikke om dem står bare ute og prater, eller om dem står ved en dør. Det er liksom ingenting som kan hjelpe meg til å komme inn.*

Informanten trekker også frem at det er ingen lyd som gir indikasjon på senterinngangen.

Gå-intervju på Lagunen med person med nedsatt hørsel

12. februar 2022

I det offentlige området på Lagunen opplever informanten ingen hindringer, men hen legger vekt på at tydelig informasjon på skjerm er vesentlig for å kunne oppfatte informasjon.

Informant: *Så lenge alt er på skjermen og man kan lese seg opp til det som står der, så er jeg happy. Og skrift sant, hvordan skriften er på skjermene i forhold til farge, lys og tydelighet. Der er det en helt annen verden. (...) Lyd fra høyttalerne kan også oppleves som utydelig og vanskelig å oppfatte. Ja, skrift på de skjermene som er, så hadde man ivaretatt alle, ikke sant? Og veldig ofte nå de roper opp på høyttalerne, så er det mange som synes at høyttaleren generelt har litt sånn grumsete lyd. Så skrift på skjermen hadde vært bedre for alle, hvis man ikke da har klart å oppfatte det, så er det bare å lese på skjermen så er man informert.*

Oppsummering av brukerperspektivene på Lagunen

Informanten med nedsatt hørsel opplever ingen hindringer i det offentlige rommet, men trekker frem viktigheten med visuell informasjon, og mener at skrift på skjerm er god tilrettelegging for alle. Informanten med nedsatt bevegelse synes Lagunen er godt å kjøre på med rullestol på grunn av lite kanter, et fast og sklissikkert dekke og liten stigning, som er omtalt i planbeskrivelsen (2013, s. 56). Selv om prinsippet for universell utforming, ifølge planbeskrivelsen, er lagt til grunn, er det for mange fysiske barrierer på Lagunen, som gjør at informanten med nedsatt syn ikke føler seg velkommen. Det er også poengtert i planbeskrivelsen (2013, s. 56) at en ryddig gatestruktur vil ha betydning for personer med nedsatt orientering som gjør at det er enklere å orientere seg. Selv om ryddig gatestruktur er viktig, opplever informanten med nedsatt syn at det er utfordrende å orientere seg på Lagunen grunnet mangelen på retningsindikatorer. Som følge av mangelen på ledelinjer er området ikke tilrettelagt for personer med nedsatt syn og oppfyller ikke kravet i byggt teknisk forskrift (2017, § 8-4 andre ledd). Funnene fra gå-intervjuet og vurdering av status og mangler viser, at området ikke er tilrettelagt for personer med nedsatt syn.

5.4.3 Ikke-deltagende observasjon

3. mars 2022

I dette delkapittelet blir funnene fra den ikke-deltagende observasjonen presentert, hvor formålet er å studere bruken av Lagunen, for så og vurdere dette i sammenheng med reguleringsplanen sin visjon og intensjon.

Den ikke-deltagende observasjonen ble gjennomført 3. mars 2022. Under den ikke-deltagende observasjonen valgte jeg å plassere meg på en av benkene i gågaten, som fungerer som et naturlig hvilested. Det var ganske kjølig å sitte på benkene, men plasseringen gjorde at jeg hadde god oversikt over hele caseområdet. I henhold til planbeskrivelsen (2013, s. 7) skal Lagunen fungere som et episenter med handelsfunksjoner, bybane og kollektivterminal, med flere torg og plasser hvor gode offentlige møtesteder skal sikres. Ifølge planbeskrivelsen (2013, s. 12) skal området også være attraktivt og aktivt utenfor handletiden. Jeg valgte å gjennomføre observasjonen i åpningstiden til Lagunen Storsenter. Selv om det er plassert flere benker i gågaten, var det ingen andre enn meg som benyttet seg av disse benkene under observasjonen. En grunn til dette var at benkene var litt kalde og fuktige fra natten før. Det er også flere sitteplasser tilknyttet uteserveringen til de to spisestedene i gågaten. På det ene spisestedet ble det observert et par mennesker som spiste lunsjen sin utendørs.

Selv om det var rolig og stille på torget under observasjonen, ble stillheten noen ganger avbrutt av Bybanen som susete forbi eller samtaler mellom mennesker. De fleste menneskene som går av Bybanen på Lagunen, går rett inn på senteret. Det er også flere barnefamilier med barnevogn som blir observert, og de beveger seg uhindret over gågaten. I nord for gågaten er det plassert en stor installasjon (figur 42) som fungerer som både belysning og som et møtested. Ved installasjonen er det flere mennesker som blir observert ventende på enten bybanen eller andre mennesker.



Figur 42: Installasjon som blir brukt som et møtested.

Intensjonen til områdeplanen er at området skal bli et miljøvennlig, levende og aktivt bydelssentrum (Bergen kommune, 2015), men oppsummert kan man si at aktiviteten på Lagunen er preget av korte opphold, hvor aktiviteten for det meste knyttet til bevegelsen mellom bybanestoppet og Lagunen Storsenter.

5.4.4 Oppsummering av funn på Lagunen

Selv om prinsippet for universell utforming har blitt lagt til grunn ifølge bestemmelsene (2015, s. 2), viser funnene på at området ikke er tilrettelagt godt nok for personer med nedsatt syn. Informanten med nedsatt syn synes mangelen på ledelinjer er en hindring på Lagunen. Dette fører til at informanten ikke kan bruke området uten hjelp. Informanten legger til at det burde vært lagt kunstige ledelinjer eller gangsoner i en annen type stein med tydelig kontrast til det tilgrensete arealet. I planbeskrivelsen (2013, s. 54) er det også poengtert at en ryddig gatestruktur hvor det er enkelt å orientere seg, vil ha betydning for personer med nedsatt orientering. Som følge av mangelen på ledelinjer eller tydelig avgrensede gangsoner oppfyller ikke utearealet kravet i tekniske forskrifter, og funnene viser at området gjør det vanskelig for personer med nedsatt syn, som er avhengige av ledelinjer for å orientere seg. Dette tyder på manglende kunnskap om god tilrettelegging for personer med nedsatt syn. Hverken informanten med nedsatt bevegelse eller nedsatt hørsel møter på noen utfordringer i byrommet. For informanten med nedsatt bevegelse har området tilstrekkelig bredde, i tillegg til at dekke er fast og sklisikkert, er det også liten stigning, siden gågaten og bybanestoppet ligger på samme høydekurve.

Ifølge planbeskrivelsen (2013, s. 12) skal det sikres gode offentlige møtesteder, samt at området også skal være attraktivt og aktivt utenfor handletiden. Selv om jeg gjennomførte observasjonen i handletiden, viser funnene fra den ikke-deltagende observasjon at Lagunen er preget av korte opphold. Den menneskelige aktiviteten er for det meste knyttet til bevegelsen mellom bybanestoppet og Lagunen Storsenter. Det er viktig å påpeke at den ikke-deltagende observasjonen ble gjennomført i starten av mars, så den lave temperaturen kan ha vært en faktor som påvirket varigheten på oppholdene. Uansett burde det være tilrettelagt for flere aktiviteter, om aktøren ønsker at området skal være attraktivt utenfor handletiden. En liten lekeplass, eller flere grupper med sitteplasser kunne være et tiltak som inkluderer flere aldersgrupper.

Kapittel 6. Diskusjon, konklusjon og veien videre



6.1 Diskusjon

I dette kapittelet belyses funn fra empiri og teori for å diskutere hvordan offentlige rom i den kompakte byen er tilrettelagt for mangfold og likeverdig bruk, samt hvilken grad offentlige rom langs bybanestopp i Bergen er tilrettelagt for personer med nedsatt bevegelse, syn og hørsel.

6.1.1 Kompakt utvikling og gåbyen

Kompakt utvikling er en strategi for bærekraftig utvikling, som kjennetegner velfungerende kollektivtilbud, funksjonsblanding og tett bebyggelse i områder hvor innbyggerne har kort avstand mellom arbeidsplass, bolig og servicetilbud (Hanssen, et al., 2015, s. 20). Hanssen, Hofstad og Saglie (2015, s. 19) mener også at en funksjonsblandet og tett by sikrer en mangfoldig og levende by. Millstein (2021, s. 137) mener at den kompakte byen både skal være inkluderende, trivelig og attraktiv der mennesker går og sykler, som kan bidra til bedre livskvalitet. Lid (2020, ss. 115-116) påpeker at sosial bærekraft handler mye om samfunnsdeltakelse, og at universell utforming kan forstås som en sosial dimensjon ved bærekraftbegrepet, fordi strategien berører faktorer som arbeid, samfunnsnettverk, menneskelige behov, deltagelse, rettferdighet og verdighet. På bakgrunn av dette, mener Lid (2020, s. 115) at universell utforming bør realiseres sammen med andre gode hensyn og viktige verdier, samt at det ikke prioriteres på bekostning av alt annet.

Som et av hovedgrepene for den kompakte gåbyen i Bergen kommune (2015, s. 12) skal alle områder planlegges på fotgjengernes premisser. Bergen sin definisjon av fotgjenger inkluderer gående, personer som går på ski, rulleski, sykler, bruker rullestol, spark, ake, kjelke, leier, triller, bruker barnevogn eller hjelpemidler (Miljøløftet, 2020, s. 10). Bergen kommune sin definisjon på fotgjenger inkluderer de som sykler, som ofte har betydeligere høyere fart enn for eksempel gående, rullestolbrukere eller andre personer som er avhengige av hjelpemidler. Mine funn fra gå-intervjuet med personer med nedsatt bevegelse, syn og bevegelse, peker på at bruken av sykkel og el-sparkesykkel kan føre til en redusert trygghet følelse i trafikken. Mine funn viser også at nye prinsipper i planleggingen, som *shared space* der ulike trafikantgruppene må tilpasse seg hverandre, fungerer dårlig for personer med

nedsatt funksjonsevne. Dette funnet samsvarer også med rapporten *Evaluering av «Shared space»-områder i Norge* som er utarbeidet av Transportøkonomisk institutt. Analysen *Universell utforming. Tilstandsanalyse og kunnskapsstatus* (2020, s. 67), utarbeidet av Barne-, ungdoms- og familiedirektoratet, viser behovet for å planlegge sammenhengende universelt utformede reisekjeder i Norge. Også Asmervik (2009, s. 6) peker på at det er like viktig at byer, hus, parker og transportsystemer, som strekningen til nærbutikken, arbeidsplassen, byrommene eller parken, er universelt utformet. En viktig forutsetning for den kompakte gåbyen er ifølge Bergen kommune (2015, s. 36) å planlegge offentlige rom som ivaretar universell utforming. Men som både Asmervik (2009, s. 6) og analysen *Universell utforming. Tilstandsanalyse og kunnskapsstatus* (2020, s. 67) peker på, er universell utforming viktig gjennom hele reisekjeden. Mine funn peker på at caseområdene ikke oppfyller prinsippet om universell utforming på grunn av de fysiske barrierene og mangelen på tilrettelegging for personer med nedsatt funksjonsevne. Funnene mine samsvarer også med analysen (Barne-, ungdoms- og familiedirektoratet, 2020) og peker på at det trengs mer kunnskap om fysisk utforming av universelt utformede reisekjeder med hensyn til nedsatt funksjonsevne. For å nå Bergen kommune sine mål om en kompakt gåby, hvor fotgjengeren er hovedprioriteten, bør kunnskap om fysiske barrierer, materielle forutsetninger, fysisk utforming og planlegging som tar utgangspunkt i mangfoldet, styrkes.

6.1.2 Brukerperspektiv av de offentlige rommene

Individuelle perspektiver mener Lid (2020, s. 75) er en viktig forutsetning for å få frem erfaringer og kunnskap om status og mangler i offentlige rom. I boken *Utforskning av brukerperspektiv i universell utforming* (Lid, et al., 2019, s. 101) blir det påpekt at det ikke går an å ta utgangspunkt i en gjennomsnittlig person med nedsatt funksjonsevne med tanke på universell utforming av uteområder, produkter, bygninger og IKT. Videre blir det poengtert at man ikke burde ta utgangspunkt i at alle personer med nedsatt funksjonsevne har like behov og forutsetninger, men at det derimot er viktig å ta utgangspunkt i et mangfold av ulike perspektiver (Lid, et al., 2019, s. 101). For å få individuelle perspektiver valgte jeg å gjennomføre gå-intervju med personer med nedsatt bevegelse, syn og hørsel. Informantene tilhører de ulike brukerorganisasjonene, Hørselshemmedes landsforbund, Norges blindforbund og Norges handikapforbund, som jobber med personer med funksjonsnedsettelses rettigheter. Det er viktig å påpeke at disse informantene har bred kunnskap når det kommer til universell utforming og har vært med på flere befaringer tidligere.

Mine funn peker på at informantene har like, men også ulike behov når det kommer til universell utforming og fysiske utforming av offentlige rom. Av informantene som ble intervjuet er oppfatningen av begrepet universell utforming noe av det samme. Alle er enige om at universell utforming handler om at alle skal ha like muligheter til å delta i samfunnet. Informanten med nedsatt syn peker på at universell utforming er å kunne bruke ting og områder på lik linje som resten av befolkningen, uten å være avhengig av ekstrautstyr eller andres hjelp. For informanten med nedsatt bevegelse er det viktig at ting og områder er tilrettelagt for alle, og ikke bare for noen enkelte. Som Asmervik (2009, s. 16) trekker frem er universell utforming også viktig med tanke på hele livsløpet. Mine funn samsvarer med Asmervik og informanten med nedsatt hørsel trekker frem at universell utforming er viktig sett i lys av et livsløpsperspektiv, ved at alle vil på et eller annet tidspunkt ha behov for løsninger som er universelt utformet.

Når det kommer til den fysiske utformingen av offentlig rom peker mine funn på at informantene foretrekker enkel utforming, tilstrekkelig plass, og gangsoner uten fysiske barrierer. Informantene har også ulike behov og forutsetninger, som blant annet omhandler materielle forutsetninger som har betydning for hvordan informantene opplever de offentlige rommene. For informanten med nedsatt bevegelse er lavest mulig fortauskant en materiell forutsetning, som gjør det lettere å bevege seg med rullestolen. For informanten med nedsatt syn er tydelig kant en materiell forutsetning for å kunne orientere seg bedre. For informanten med nedsatt syn og hørsel samsvarer flere av de materielle forutsetningene, som lyd. Mine funn viser at informantenes materielle forutsetning er like og ulike, samt at de også kan være i konflikt med hverandre på grunn av ulike behov og forutsetninger.

Byggteknisk forskrift gir en presisering og faglig begrunnet beskrivelse av hvordan universell utforming i plan- og bygningsloven skal forstås (Byggteknisk forskrift, 2017). Som Lid (2013) påpeker, er det både fornuftig og lovlig å bygge og prosjektere bedre enn minimumskravene i byggteknisk forskrift, men at det også er viktig å ikke redusere universell utforming til tekniske forskrifter. Mine funn fra kartleggingen av status og mangler i de offentlige rommene samsvarer med Lid (2013) og Lid mfl., (2019, s. 101) viser at det er et behov å ta utgangspunkt i et mangfold av ulike perspektiver. I tillegg til dette viser mine funn at forskriften til plan- og bygningsloven som omhandler universell utforming, ikke alltid blir fulgt opp i praksis. Funnene mine viser at mangelen på ledelinjer eller avgrensede gangsoner, er en gjennomgående fysisk barriere, som viser at de offentlige rommene ikke er godt nok tilrettelagt for personer med nedsatt syn. En grunn til at forskriftene blir mindre vektlagt i praksis, er mangelen på gode verktøy for å kartlegge universell utforming av offentlige rom. En kartlegging av status og mangler kan ikke bare ta byggteknisk forskrift eller en standard som utgangspunkt, men den må også inkludere i hvilken grad utformingen er brukbar og for hvem den er brukbar for.

På bakgrunn av dette er det viktig å samordne kunnskap om fysisk utforming og planlegging, kunnskap om menneskelig mangfold, samt kunnskap om fysiske barrierer, tilgjengelighet og diskriminering. I plan- og bygningsloven (2008, § 5-1) er kravet om medvirkning ivarettatt, som gjør at ulike perspektiver og kunnskap integreres i planleggingsprosessen. Mine funn fra gå-intervjuer med personer med nedsatt bevegelse, syn og hørsel, som kartlegger status og

mangler med hensyn til universell utforming av offentlige rom, viser at fysiske barrierer resulterer i begrenset samfunnsdeltakelse. Ved å styrke samordningen av kunnskap om menneskelig mangfold, fysiske barrierer, tilgjengelighet, diskriminering, fysisk utforming og planlegging, kan gå-intervju med representanter fra ulike brukerorganisasjoner være et viktig supplement til medvirkningsparagrafen i plan- og bygningsloven (2008, § 5-1).

6.1.3 Mangfold og likeverdig bruk i offentlige rom

Jeg har nå diskutert hvordan personer med nedsatt bevegelse, syn og hørsel opplever de offentlige rommene, og vil nå diskutere mangfold og likeverdig bruk i et bredere perspektiv.

Norge ble forpliktet i 2013 å følge opp FNs konvensjonen om rettighetene til personer med nedsatt funksjonsevne. Ifølge definisjonen av universell utforming skal produkter, omgivelser, program og tjenester, være brukbart for alle i så stor utstrekning som mulig. Denne definisjonen omhandler det overordnede ansvaret staten har for å sikre menneskerettigheter for alle innbyggere, samt likeverdig bruk og fysiske utformingen av offentlige rom (Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet, 2013). FNs bærekraftsmål som ble vedtatt i 2015 er det viktigste politiske styringsverktøyet både internasjonalt og i Norge, hvor prinsippet om at ingen skal utelates står sterkt (Regjeringen, 2022).

I henhold til fysisk utforming av offentlige rom, påpeker Lund og Lid (2005) viktigheten med å ta utgangspunkt i et bredt menneskelig mangfold, siden mye av samfunnsdeltakelsen og det sosiale livet foregår mellom byens rom. Innenfor designteorien finnes det ulike teoretiske perspektiver om offentlige rom, som ser hvordan forholdet mellom det sosiale og fysiske påvirker menneskelige aktiviteter. Jacobs trekker frem viktigheten med gater som er mangfoldige og fotgjengervennlige, samt bygninger med blanding av funksjoner og bruksområder. Gehl mener at urbane miljøer med høy tetthet er en viktig faktor for å tiltrekke seg mennesker. Gode offentlige rom mener Gehl er behagelige og tilgjengelige omgivelser, som inviterer til hyppigere valgfrie aktiviteter og lengre opphold. Korte avstander mellom byens funksjoner, er også viktig for å tiltrekke seg flere mennesker mener Gehl (Sirowy, 2018, ss. 195-198). Whyte (2001) understreker at antall sitteplasser er en faktor som gir utslag på antall mennesker som bruker området. Whyte (2001, s. 33) trekker også frem at

tilrettelegging for personer med nedsatt funksjonsevne, fører til at offentlige rom mest sannsynlig også egner seg for flere personer. Mine funn samsvarer med Gehl og Jacobs og viser at offentlige rom langs bybanestopp i Bergen som tilrettelegger for funksjonsblanding, korte avstander mellom byens funksjoner, blir brukt som møtesteder for uformelle møter og sosial kontakt, samt hverdagslige aktiviteter som handling eller trene. Funnene mine samsvarer også med Whyte (2001) og viser at offentlige rom som legger til rette for sosial kontakt med materielle forutsetninger, som benker i ulike former, er en faktor som spiller inn når det kommer antall mennesker og lengden på oppholdet i de offentlige rommene.

På den ene siden er det viktig å observere hvem som bruker de offentlige rommene, for å kunne si noe om mangfoldet. Gjennom den ikke-deltagende observasjonen observerte jeg hvem, hvordan og hvor lenge menneskene deltok i de offentlige rommene. Funnene viste at både alder, kjønn og funksjonsevne varierte. Hvis man ser på den andre siden, kan også den ikke-deltagende observasjonen gi en antydning på hvem som ikke deltok i det offentlige rommet. Et menneske som ikke har mulighet til å delta i samfunnet på grunn av fysiske barrierer, fysisk utforming og planlegging, blir usynlige i byens offentlige rom. Sett i lys av funnene fra gå-intervjuene har mangfold og likeverdig bruk også materielle forutsetninger. Valg av enkel utforming, riktig dekke, ledelinjer og en bevegelsesrute uten hindringer har en viktig demokratisk betydning for hvem som har mulighet til å delta i offentlige rommet. Som tidligere nevnt viser tidligere forskning at det er behov for en mer kompetanseheving og et mer tverrfaglig kunnskapsgrunnlag når det kommer til universell utforming i det offentlige rom. Funnene fra brukerperspektivet derimot viser at ingen av caseområdene oppfyller prinsippet om universell utforming, og at det er behov for kompetanseheving når det kommer til arbeidet med plan- og bygningsloven etter plan- og bygningsloven. For å tilrettelegge for mangfold og likeverdig bruk, er det viktig at man planlegger for offentlige rom som inkluderer mennesker uansett forutsetning og funksjonsevne.

6.2 Konklusjon

Hvordan er offentlige rom i den kompakte byen tilrettelagt for mangfold og likeverdig bruk?

Oppgaven konkluderer med at det er behov for å skape mer sammenhengende universelt utformete reisekjeder og at kunnskap om menneskelig mangfold må samordnes mer i planlegging og fysisk utforming av offentlige rom. Sentralt for universell utforming er at hensynet til at alle brukergrupper skal innarbeides i en og samme løsning, og målsettingen er å planlegge med utgangspunktet i mangfoldet av befolkningen. Det er også viktig at arkitekter, planleggere og utbyggere tilegner seg kunnskap om universell utforming og hvilke faktorer som er viktige for at alle mennesker uansett funksjonsevne skal ha like muligheter til å bruke offentlige rom. Studien viser også at det er behov for en tydeligere sammenheng mellom praksisen og politikken Norge har tilsluttet seg gjennom FNs bærekraftsmål og FN-konvensjonen om rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne. I bunn og grunn handler universell utforming om å gi flere mennesker mulighet til samfunnsdeltakelse, som vil styrke den sosiale dimensjonen i bærekraftbegrepet.

I hvilken grad er offentlige rom langs bybanestopp i Bergen tilrettelagt for personer med nedsatt bevegelse, syn og hørsel?

Oppgaven konkluderer med at offentlige rom langs bybanestopp i Bergen ikke er tilstrekkelig tilrettelagt for personer med nedsatt syn, bevegelse og hørsel. Mine funn viser at personer med nedsatt bevegelse, syn og hørsel, som kartlegger status og mangler med hensyn til universell utforming av offentlige rom, opplever at fysiske barrierer hindrer samfunnsdeltakelse. Det konkluderes også med at det er behov for kompetanseheving i arbeidet med universell utforming etter plan- og bygningsloven, samt at gå-intervju med representanter fra ulike brukerorganisasjoner kan være et viktig supplement til medvirkningsparagrafen i plan- og bygningsloven og i arbeidet med å nå nasjonale mål om likeverd gjennom planlegging og fysisk utforming.

6.3 Veien videre

I denne studien har jeg undersøkt hvordan personer med nedsatt syn, bevegelse og hørsel opplever byens offentlige rom. Videre kunne det vært interessant og undersøkt den fysiske utformingen av lekeplasser eller området, hvor barn oppholder seg mye. En innfallsvinkel kan knytte seg til tilgangen på universelt utformede lekeapparat, eller kvaliteten på et utvalg av lekeplasser i en by eller et tettsted. Her ville det også vært interessant og undersøkt om hvordan disse lekeplassene eller områdene blir brukt, samt hvilke overordnede krav og føringer som gjelder i Norge når det kommer til tilrettelegging av barn med nedsatt funksjonsevne.

Referanser

Andersen, G., 2020. *Dokumentstudier*. [Internett]

Available at: <https://ndla.no/nb/subject:1:54b1727c-2d91-4512-901c-8434e13339b4/topic:2:432baee9-5671-47ce-870e-48b8fc3b7a42/topic:2:b3fbb969-5f03-44d9-8aca-8b77416e72bf/resource:e7481494-1b9a-4919-ba01-47e191b7903c>

[Funnet 4 April 2022].

Arkitektgruppen Cubus, 2022. *Lagunen sentrum*. [Internett]

Available at: <https://arkcubus.no/prosjekter/lagunen-sentrum/>

[Funnet 9 Mars 2022].

Aslaksen, F., Bergh, S., Bringa, O. R. & Heggem, E. K., 1997. *Universell utforming: planlegging og design for alle*. 1. utgave red. Oslo: Rådet for funksjonshemmede.

Asmervik, S., 2009. *Universell utforming - byer, hus, parker og transport for alle*. 1. utgave red. s.l.: Tapir akademisk forlag.

Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet, 2013. *Konvensjon om rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne*. [Internett]

Available at: <https://www.fn.no/content/download/3253/932995?version=112>

[Funnet 3 April 2022].

Barne-, ungdoms- og familiedirektoratet, 2020. *Universell utforming. Tilstandsanalyse og kunnskapsstatus.*, s.l.: Barne-, ungdoms- og familiedirektoratet.

Bergen kommune, 2001. *Bestemmelser for Bergen kommuneplanens arealdel 2000-2011*. [Internett]

Available at: <https://www.arealplaner.no/4601/arealplaner/5108#:~:text=Bestemmelser-.b60420000,-.pdf>

[Funnet 3 April 2022].

Bergen kommune, 2001. *Hovedrapport for kommuneplanens arealdel 2000-2011*. [Internett]

Available at: <https://www.arealplaner.no/4601/arealplaner/5108#:~:text=Rapport-.Hovedrapport,-.pdf>

[Funnet 2 April 2022].

Bergen kommune, 2015. *Kommuneplanens samfunnsdel Bergen 2030*. [Internett]

Available at: <https://www.bergen.kommune.no/api/rest/filer/V90130>

[Funnet 2 Mai 2022].

Bergen kommune, 2019. *Bestemmelser til KPA2018*. [Internett]
Available at: <https://www.bergen.kommune.no/api/rest/filer/V90883>
[Funnet 2 April 2022].

Bergen kommune, 2019. *Kommuneplanens arealdel (KPA) 2018-2030*. [Internett]
Available at: <https://www.bergen.kommune.no/hvaskjer/tema/kommuneplanens-arealdel-2018#:~:text=%5B1.9%20MB%5D-,pdf,Planbeskrivelse%20%5B7.3%20MB%5D,-pdf>
[Funnet 9 Mars 2022].

Bergen kommune, 2020. *Vil redusere trafikkmengden på Danmarks plass*. [Internett]
Available at: <https://www.bergen.kommune.no/politikk/bystyret/bystyret-2019-2023/behandlede-saker/bymiljo/vil-redusere-trafikkmengden-pa-danmarks plass>
[Funnet 2 Mai 2022].

Bergen Miljøby, 1995. *Byvisjon 2020*, Bergen: Kommunalavdeling byutvikling.

Bjørnskau, T., Sundfør, H. B. & Sørensen, M. W. J., 2016. *Evaluering av «Shared space»-områder i Norge*. [Internett]
Available at: <https://www.toi.no/publikasjoner/evaluering-av-shared-space-omrader-i-norge-article34199-8.html#:~:text=Sammendrag-,Hele%20rapporten,-Summary>
[Funnet 15 April 2022].

Bufdir, 2015. *Teleslynger*. [Internett]
Available at:
https://www.bufdir.no/uu/Lag_horselsvennlig_miljo/Ulike_mater_a_overfore_lyd/Teleslynger/
[Funnet 16 April 2022].

Bybanen utbygging, 2011. *Prosjektering og utbyggingsveileder for Bybanen, Bergen light rail*, Bergen: Bybanen utbygging.

Bybanen Utbygging, 2021. *Prosjekteringsveileder*, Bergen: Bybanen utbygging.

Carr, S., Francis, M., Rivlin, L. G. & Stone, A. M., 1992. *Public Space*. s.l.:Cambridge University Press.

Design og arkitektur Norge, 2020. *Bybanen i Bergen*. [Internett]
Available at: <https://doga.no/aktiviteter/dogas-priser/innovasjonsprisen-for-universell-utforming/vinnere-av-innovasjonprisen-for-universell-utforming/bybanen-i-bergen/>
[Funnet 15 April 2022].

Fangen, K., 2010. *Deltagende observasjon*. 2. utgave red. s.l.:Fagbokforlaget.

Fangen, K., 2015. *Kvalitativ metode*. [Internett]

Available at: <https://www.forskningsetikk.no/ressurser/fbib/metoder/kvalitativ-metode>
[Funnet 12 April 2022].

Gehl, J. & Svarre, B., 2013. *How to study public life*. s.l.:Island Press.

Gleditsch, R. F., 2020. *Et historisk skifte: Snart flere eldre enn barn og unge*. [Internett]

Available at: <https://www.ssb.no/befolkning/artikler-og-publikasjoner/et-historisk-skifte-flere-eldre-enn>
[Funnet 14 April 2022].

Grønmo, S., 2020. *Kvalitativ metode*. [Internett]

Available at: https://snl.no/kvalitativ_metode
[Funnet 2 Februar 2022].

Gullstein, M., 2018. *Handlegaten i hjertet av Nesttun*. [Internett]

Available at: <https://www.inmagasinet.no/handlegaten-i-hjertet-av-nesttun.6172298-87161.html>
[Funnet 4 Februar 2022].

Habermas, J., 1971. *Borgerlig offentlighet: dens fremvekst og forfall: en undersøkelse omkring et av det borgerlige samfunns grunnbegreper*. Oslo: Gyldendal.

Hanssen, G. S. & Bergsli, H., 2016. Byrom for alle? Urbane offentlige rom i et demokratiperspektiv. *Plan*, 15 Mars, pp. 40-43.

Hanssen, G. S., Hofstad, H. & Saglie, I.-L., 2015. *Kompakt byutvikling: muligheter og utfordringer*. 1. utgave red. Oslo: Universitetsforlaget.

Klima- og miljødepartementet, 2021. *Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging*. [Internett]

Available at:
<https://www.regjeringen.no/contentassets/7d2793f6d8254e4b9cc2c4f33592657f/t-1442-2021.pdf>

[Funnet 4 April 2022].

- Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2021. *Universell utforming i planlegging*. [Internett]
Available at: https://www.regjeringen.no/contentassets/69872218a4f547a28be23fd7adb44e5c/no/pdfs/h-2480-b-universell-utforming-i-planlegging_v2.pdf
[Funnet 2 April 2022].
- Kragseth, K., 2012. *Sletten senter - først i Bergen*. [Internett]
Available at: <https://www.bergenbyarkiv.no/aarstad/archives/sletten-senter-forst-i-bergen/3369>
[Funnet 13 April 2022].
- Kusenbach, M., 2003. Street phenomenology: The go-along as ethnographic research tool. *Ethnography*, 1 September, pp. 455-485.
- Kvale, S. & Brinkmann, S., 2015. *Det kvalitative forskningsintervju*. 3. utgave red. s.l.:Gyldendal akademisk.
- Lagunen Storsenter, 2022. *Boligutvikling på Kalgane*. [Internett]
Available at: <https://lagunen.no/nyhet/boligutvikling-pa-kalgane/>
[Funnet 1 April 2022].
- Lefebvre, H., 1991. *Production of Space*. 1. utgave red. Oxford, UK: Blackwell Publishers.
- Lid, I. M., 2013. *Universell utforming: verdigrunnlag, kunnskap og praksis*. s.l.:Cappelen Damm akademisk.
- Lid, I. M., 2014. Retten til byen og bylivet. *Plan*, 20 November, pp. 16-21.
- Lid, I. M., 2020. *Universell utforming og samfunnsdeltakelse*. Oslo: Cappelen Damm Akademisk.
- Lid, I. M., Le, P. T., Lein, A. & Rydningen, U., 2019. Utforskning av brukerperspektiv i universell utforming. I: O. P. Askheim, I. M. Lid & S. Østensjø, red. *Samproduksjon i forskning*. s.l.:Universitetsforlaget, pp. 94-110.
- Lund, E. & Lid, I. M., 2005. Byplanlegging for alle – universell utforming som styrende strategi for by- og tettstedsutvikling. *Plan*, 28 Juli, pp. 40-43.
- Miljøloftet, 2020. *Gåstrategi for Bergen 2020-2030*, Bergen: s.n.

Millstein, M., 2021. Byrom og sosialt bærekraftig byutvikling. I: G. S. Hanssen & M.

Millstein, red. *Demokratiske byrom*. s.l.:Universitetsforlaget, p. 27.

Moules, . N. J., White, D. E., Norris, J. M. & Nowell, L. S., 2017. *Thematic Analysis: Striving to Meet the Trustworthiness Criteria*. [Internett]

Available at: <https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/1609406917733847>

[Funnet 4 April 2022].

Norges handikapforbund, u.d. *Historien vår*. [Internett]

Available at: <https://nhf.no/om-oss/historien-var/>

[Funnet 13 April 2022].

NOU 2001: 22, 2001. *Fra bruker til borger - En strategi for nedbygging av funksjonshemmende barrierer*, Oslo: Arbeids- og inkluderingsdepartementet.

Ramm, J. & Otnes, B., 2017. *Unge med nedsatt funksjonsevne har dårligere livskvalitet*.

[Internett]

Available at: <https://www.ssb.no/helse/artikler-og-publikasjoner/unge-med-nedsatt-funksjonsevne-har-darligere-livskvalitet>

[Funnet 5 April 2022].

Regjeringen, 2021. *Bærekraft og like muligheter – et universelt utformet Norge (2021–2025)*.

[Internett]

Available at:

<https://www.regjeringen.no/contentassets/51369fe60a0240e4bbd554c54310048d/no/pdfs/handlingsplan-for-universell-utforming.pdf>

[Funnet 12 April 2022].

Regjeringen, 2022. *2030-agendaen med bærekraftsmålene*. [Internett]

Available at:

https://www.regjeringen.no/no/tema/utenrikssaker/utviklingssamarbeid/bkm_agenda2030/id2510974/

[Funnet 1 April 2022].

Risan, L., 2013. «Universell utforming» og historien som forsvant. *Tidsskrift for samfunnsforskning*, 9 September, pp. 282-310.

SINTEF Byggforsk, 2006. *Universell utforming Begrepsavklaring*, s.l.: SINTEF Byggforsk AS.

Sirowy, B., 2018. Offentlig rom i en kompakt by. I: *Kompakt byutvikling - muligheter og utfordringer*. Oslo: Universitetsforlaget, pp. 193-206.

Sletten senter, 2022. *Om oss*. [Internett]
Available at: <https://www.slettensenter.no/om-oss/>
[Funnet 1 Mai 2022].

Spigseth, K., 2013. Fra nærmiljø til miljøby og framtidens byer. *Plan*, 28 Oktober, pp. 72-79.

Statens Vegvesen, 2011. *Vedlegg 2 til håndbok V129 (Temaanalyser)*. [Internett]
Available at: <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/vedlegg-2-temaanalyser.pdf>

Statens Vegvesen, 2013. *Håndbok V122 Sykkelhåndboka*. [Internett]
Available at: <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-v122.pdf>
[Funnet 3 April 2022].

Statens vegvesen, 2014. *Håndbok V129 Universell utforming av veger og gater*, s.l.: Statens vegvesen.

Statens Vegvesen, 2021. *N100 Veg-og gateutforming*. [Internett]
Available at: <https://svv-cm-sv-apppublic-prod.azurewebsites.net/product/859922?filePath=N100%202021.pdf>
[Funnet 10 Mai 2022].

St.meld. nr. 40 (2002-2003), 2003. *Nedbygging av funksjonshemmende barrierer*, Oslo: Arbeids- og inkluderingsdepartementet.

United Nations, 2015. *Transforming our world: The 2030 Agenda for Sustainable Development*. [Internett]
Available at:
<https://sustainabledevelopment.un.org/post2015/transformingourworld/publication#:~:text=for%20sustainable%20development,-,DOWNLOAD%20PDF,-UNITED%20NATIONS>
[Funnet 2 Mai 2022].

Universell Utforming AS, 2019. *Universell utforming av uteområder - Krav og anbefalinger*. [Internett]
Available at: https://universellutforming.no/uploads/s6zs3bpT/Uteomrder_krav-og-anbefalinger_WEB.pdf
[Funnet 15 Mars 2022].

Vavik, T., 2009. *Inclusive buildings, products & services: challenges in universal design*. Trondheim: Tapir Academic Press.

Whyte, W. H., 2001. *The social life of small urban spaces*. 8. utgave red. New York: Project for Public Spaces.

Yin, R. K., 1984. *CASE STUDY RESEARCH Design and Methods*. s.l.:SAGE Publications.

Lovverk og forskrift

Byggteknisk forskrift, 2017. *Forskrift om tekniske krav til byggverk*. [Internett]
Available at: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2017-06-19-840>
[Funnet 14 April 2022].

Kommuneloven, 2018. *Lov om kommuner og fylkeskommuner*. [Internett]
Available at: <https://lovdata.no/dokument/LTI/lov/2018-06-22-83>
[Funnet 12 April 2022].

Likestillings- og diskrimineringsloven, 2018. *Lov om likestilling og forbud mot diskriminering*. [Internett]
Available at: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2017-06-16-51>
[Funnet 13 April 2022].

Plan- og bygningsloven, 2008. *Lov om planlegging og byggesaksbehandling*. [Internett]
Available at: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71>
[Funnet April 12 2022].

Informanter

Bevegelse-informant, 2022. *Gå-intervju med privatperson som har nedsatt bevegelse og bruker elektrisk rullestol for å bevege seg*. [Intervju] (Mars 2022).

Hørsel-informant, 2022. *Gå-intervju med privatperson som har nedsatt hørsel og bruker høreapparat*. [Intervju] (10 Februar 2022).

Syn-informant, 2022. *Gå-intervju med privatperson som har nedsatt syn og bruker mobilitetstokk for å orientere seg*. [Intervju] (14 Februar 2022).

Reguleringsplaner

Danmarksplass

Navn på plan: Årstad, gnr. 158 bnr. 30 mfl., Solheimsgaten 23

PlanID: 64300000

Sletten

Navn på plan: Årstad. gnr. 160 bnr. 783 mfl., Slettebakken, Sletten senter

PlanID: 18380000

Nesttun sentrum

Navn på plan: Fana. Del av gnr. 42 OG 43, Nesttun Sentrum

PlanID: 16370000

Lagunen

Navn på plan: Områderegulering for Rådal sentrum/Lagunen, deler av gnr. 119 og 120

PlanID: 60700000

Figurliste

Figur 1: Avgrensning til caseområdet Danmarks plass. Kartgrunnlag: Norge i bilder WMS-Ortofoto.	13
Figur 2: Avgrensning til caseområdet Sletten. Kartgrunnlag: Norge i bilder WMS-Ortofoto... ..	14
Figur 3: Avgrensning til caseområdet Nesttun sentrum. Kartgrunnlag: Norge i bilder WMS-Ortofoto.	15
Figur 4: Avgrensning til caseområdet Lagunen. Kartgrunnlag: Norge i bilder WMS-Ortofoto.	16
Figur 5: Tre dimensjonerende grupper innenfor begrepet nedsatt funksjonsevne.	22
Figur 6: Ronald L. Mace sine syv prinsipper om universell utforming.	29
Figur 7: Gap-modellen. Figuren er hentet fra (St.meld. nr. 40 (2002-2003), s. 9).....	30
Figur 8: Visjonen som viser bybanetraseen og fortetting i Bergen. Figuren er hentet fra Byvisjon 2020 (1995).....	34
Figur 9: Strategisk temakart for Bergen kommune som viser utviklingen frem mot 2030. Hentet fra Bergen Kommuneplanens arealdel 2018 (2019, s. 11).	36
Figur 10: Areaplankart over Solheimsgaten 23. Hentet fra reguleringsplanen med PlanID 64300000.	44
Figur 11: Bevegelsesrute på Danmarks plass. Kartgrunnlag: Norge i bilder WMS-Ortofoto. .	45
Figur 12: Åpningen til undergangen i sørøst.....	46
Figur 13: Dekke i undergangen består av store steinheller.	47
Figur 14: Rampe utenfor JAJA restaurant og Milepæl Squash.....	48
Figur 15: Reklamebukker utenfor Solheim Kjøtt på Danmarks plass.....	51
Figur 16: Utydelig fortauskant.	53
Figur 17: Gravearbeid preger området.	54
Figur 18: Syklister og private biler.....	60
Figur 19: Arealplan for Sletten Senter. Hentet fra reguleringsplanen med planID 18380000.	64
Figur 20: Bevegelsesruten på Sletten. Kartgrunnlag: Norge i bilder WMS-Ortofoto.....	65
Figur 21: Fysiske barrierer mellom bybanestoppet og torget på Sletten Senter.	66
Figur 22: Benker med ulik utforming utenfor Sletten senter.	67
Figur 23: Torget i sør.	68
Figur 24: Blomsterkasser utenfor Sletten senter.	70

Figur 25: Dekke utenfor Sletten Senter i vest.	71
Figur 26: Inngangspartiet på Sletten Senter	72
Figur 27: Benkene på Sletten.	76
Figur 28: Utklipp av områdereguleringsplanen, med avgrensing til caseområdet. Hentet fra (Bergen kommune, 2005).....	79
Figur 29: Bevegelsesruten på Nesttun sentrum. Kartgrunnlag: Norge i bilder WMS-Ortofoto.	80
Figur 30: Trinnfritt og opphøyd inngangsparti.....	81
Figur 31: Ledelinje på Nesttun sentrum.	82
Figur 32: Reklamebukker inntil fasaden.	84
Figur 33: Bybanestoppet på Nesttun sentrum.	85
Figur 34: Lysstolper langs gågaten i øst.....	87
Figur 35: Ødelagt ledelinje.....	88
Figur 36: Kumlokk over ledelinje.	88
Figur 37: Utklipp av arealplankartet for reguleringsplanen. Kartet er hentet fra reguleringsplanen med planID 60700000.	97
Figur 38: Bevegelsesrute på Lagunen. Kartgrunnlag: Norge i bilder WMS-Ortofoto.....	98
Figur 39: Dreneringsrenne i gågaten.....	100
Figur 40: Benker i gågaten.	101
Figur 41: Hindring i nærheten av ledelinjen.	104
Figur 42: Installasjon som blir brukt som et møtested.	107

Vedleggsliste

Vedlegg 1 - Intervjuguide

Vedlegg 2 – Byggteknisk forskrift (2017)