



Høgskulen
på Vestlandet

MASTEROPPGAVE

Kvinnekamp for tryggere gater

En studie av gaters romlige kjennetegn og hvordan feministisk planlegging kan benyttes i praksis i Bergen sentrum

Women's fight for safer streets

A study of streets' spatial characteristics and how feminist planning can be applied in practice in central Bergen

Simon Kartevold Pettit

Kristine Storøy

Master i Areal og eiendom

Fakultet for ingeniør- og naturvitenskap / Institutt for byggfag

Veileder: Akkelies van Nes og Connie Harriet Reksten

Innleveringsdato: 22. mai 2023

Vi 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

Forord

Denne masteroppgaven markerer slutten på en toårig master i «Areal og eiendom» ved Høgskulen på Vestlandet, avdeling Bergen. Oppgaven ble skrevet våren 2023 og tilsvarer 30 studiepoeng.

Dette semesteret fordypet vi oss i et spennende og aktuelt tema som vi fikk velge selv og som vi begge engasjerer oss for. Vi har fått lære hva som kjennetegner en feministisk vinkling på geografi og planlegging. I tillegg har vi fått benyttet denne kunnskapen i praksis da vi gjennomførte empiriske analyser og utarbeidet strategiske retningslinjer og tiltak for Bergen.

Først og fremst ønsker vi å utrette en spesiell takk til våre veiledere Akkelies van Nes og Connie Harriet Reksten for inspirerende samtaler og god hjelp underveis i skrivingen. Vi har satt utrolig stor pris på den store interessen veilederne har vist for temaet, og kunnskapen de har om feminisme i planleggingen.

Vi vil også takke alle studentene som tok seg tid til å delta i spørreundersøkelsen, og som har bidratt med deres erfaringer og synspunkt.

Til slutt ønsker vi å takke våre medstudenter for støtte, motivasjon, gode samtaler og filmkvelder underveis i skrivingen. I tillegg vil vi takke familie og venner for mye oppmuntring og støtte gjennom et krevende semester. En ekstra takk til Nora, Christoffer, Tina, Hendrik, Truls og Siri. Vi ønsker også å takke hverandre for et godt samarbeid gjennom hele studietiden.

Simon Kartevold Pettit

Kristine Storøy

Bergen, mai 2023

Sammendrag

Feministisk geografi og planlegging har i lang tid påpekt at kvinner i større grad opplever gater som utrygge sammenliknet med menn. Det finnes rikelig med forskning på kvinner og trygghet, mens bruken av forskningen i praksis er mangelfull. Vår oppgave baner derfor veien for at feministisk planlegging skal kunne brukes i praksis. Tidligere forskning innen feministisk geografi og planlegging har belyst kvinners perspektiver innen temaer som trygghet, mobilitet og fysisk utforming, i tillegg til å løfte fram kvinners erfaringer i urbane miljø. Imidlertid er forskningen for det meste fraværende i den norske konteksten, og hovedsakelig konsentrert rundt Oslo. Denne masteroppgaven er derfor basert på følgende problemstilling:

Hvordan gjøre gater og byrom trygge for kvinner i Bergen?

For å styrke og spre kunnskapsgrunnlaget ønsket vi dermed å undersøke vår hjemby, Bergen, med en feministisk tilnærming ved bruk av metoder som ikke er tatt i bruk i Norge tidligere. Vi har gjennomført dokumentanalyser, en spørreundersøkelse, og romlige analyser som mikro- og makroskalaanalyser, og *static snapshot* for å kartlegge hvordan kvinner og menn bruker og oppfatter bergenske gater, og hvordan feministisk planlegging kan anvendes i praksis. Ved å benytte oss av metodetriangulering, har vi sett analysenes resultater i forhold til hverandre, og fått et nyansert og mangfoldig overblikk over hvordan situasjonsbildet for kvinner ser ut i Bergen.

Funnene fra våre analyser har pekt på at kvinner og menn i Bergen både bruker gater ulikt og deler forskjellige synspunkter på hvilke gater og områder de opplever som trygge. Vi har også pekt ut enkelte romlige kjennetegn for gater som bidrar til tryggere byrom for kvinner, som belysning, vei- og gateutforming, gatenettverket, sikt og synlighet, funksjonsmangfold og medvirkning. Avslutningsvis i oppgaven presenterer vi en tabell med strategiske retningslinjer og tiltak som kan benyttes for å skape en tryggere by for kvinner. Ettersom retningslinjene er basert på spørreundersøkelsen og analysene vi har gjennomført i Bergen, vil de i hovedsak være relevante i en bergensk kontekst. Dersom en utfører tilsvarende undersøkelser i andre byer eller tettsteder, vil derimot retningslinjene kunne være mer relevante ved at graden av overførbarheten styrkes. Vi anser terskelen for å innføre et feministisk perspektiv i planleggingen som lav. Det vil imidlertid kreve økt kunnskap rundt fagfeltet blant planleggerne,

prioriteringer av økonomi og tid, og at kvinners særegne perspektiver anerkjennes som viktige for å kunne gjøre byer tryggere.

Nøkkelord: kvinner, feminisme, planlegging, geografi, trygghet, gate- og veiutforming, Bergen, strategiske retningslinjer, fra teori til praksis

Abstract

Feminist geography and planning has for a long time called attention to the fact that women experience streets as unsafe to a greater extent than men. While there is a lot of research on women and safety, the application of said research in practice is lacking. Our thesis is therefore important in order to facilitate the use of feminist planning in practice. Previous research on feminist geography and planning has shed light on topics such as safety, mobility and physical urban design, as well as elevating women's experiences in urban settings. In a Norwegian context however, the research is for the most part absent, and mainly focused on Oslo (the capital). Therefore, this thesis is based on the following research question:

How can we make streets and urban spaces safe for women in Bergen?

In order to increase and expand the foundational knowledge, we thus wished to examine our own hometown, Bergen, from a feminist point of view by using methods that have not been applied earlier in Norway. We have conducted document analyses, a survey, as well as spatial analyses such as micro and macro scale analyses and *static snapshot* to chart how women and men use and perceive the streets of Bergen, and how feminist planning can be applied in practice. By utilising methodological triangulation, we have been able to observe the analyses' results relative to each other, and we have acquired a nuanced and diverse overview of what the situation for women is like in Bergen.

Our findings from the analyses have indicated that women and men in Bergen use streets differently and share different opinions on which streets and areas they perceive as safe. We also identified specific spatial features for streets that contribute to safer urban spaces for women, such as lighting, street and road design, the street network, sight and (inter)visibility, diversity of functions, and participatory planning. In closing, we present a table of strategic guidelines and activities that can be applied to create a safer city for women. As the guidelines are based on the survey and analyses that we have performed in Bergen, they will mainly be relevant in a Bergen-specific context. On the other hand, if one is to perform the equivalent analyses in other towns or cities, the guidelines could become more relevant by having an increased degree of generalisability. We consider the threshold for implementing a feminist perspective in planning as low. It will however require increased expertise among planners,

economic and time-based priorities, and acknowledging women's unique insight as important to make cities safer.

Keywords: women, feminism, planning, geography, safety, street and road design, Bergen, strategic guidelines, from theory to practice

Innholdsfortegnelse

Forord	i
Sammendrag	ii
Abstract	iv
Innholdsfortegnelse	vi
Ordliste	1
Figurliste	2
Kilder til figurer	4
Tabelliste	4
1 Introduksjon	5
1.1 Oppgavens bakgrunn og formål.....	5
1.2 Problemstilling	6
1.3 Avgrensning.....	7
1.4 Disposisjon	8
2 Teoretiske perspektiver	10
2.1 Begrepsavklaring	10
2.1.2 Kjønn	10
2.1.3 Kvinne	11
2.1.4 Interseksjonalitet	12
2.1.5 Geografi, det geografiske og planlegging.....	12
2.1.6 Offentlig byrom	13
2.2 Feminisme, kvinner og trygghet i byen.....	14
2.2.1 Feminisme i geografien	15
2.2.2 Mot en interseksjonell feministisk geografi.....	16
2.2.3 Kvinners historiske tilgang til byen	17
2.2.4 Arven fra Howards Hageby	18
2.2.5 Arven etter Le Corbusier	19
2.2.6 Kvinner i den bilbaserte, modernistiske byen	20
2.2.7 Perspektiver på trygghet	20
3 Overordnede føringer og retningslinjer	23
3.1 Internasjonalt nivå.....	23
3.1.1 FNs bærekraftsmål	23
3.2 Nasjonale føringer.....	25
3.2.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023 (2019) .	25
3.2.2 Plan- og bygningsloven.....	25

3.2.3 Likestillings- og diskrimineringsloven	26
3.2.4 Nasjonal gåstrategi (2012)	27
3.2.5 Universell utforming av veier og gater	28
3.3 Lokalt nivå.....	29
3.3.1 Bergen 2030: Kommuneplanens samfunnsdel (2015).....	29
3.3.2 KPA2018: Kommuneplanens arealdel (2018)	31
3.3.3 Gåstrategien for Bergen 2020-2030 (2021).....	31
4 Metode.....	33
4.1 Dokumentanalyse.....	34
4.2 Mikroskalaanalyse.....	35
4.2.1 Gatesynlighet (Intervisibility)	36
4.2.2 Gatekonstitusjon (Constitutedness)	36
4.2.3 Inngangstetthet (Density of entrances).....	37
4.2.4 Topologisk dybde (Topological depth)	37
4.2.5 Grad av funksjonsblanding (MXI).....	38
4.3 Space syntax.....	39
4.4 Spørreundersøkelse.....	40
4.4.1 Bakgrunnsspørsmål	41
4.4.2 Hovedspørsmål	42
4.5 Static snapshot	44
4.6 Metodiske og forskningsetiske refleksjoner	45
4.6.1 Validitet.....	47
4.6.2 Pålitelighet.....	47
4.6.3 Overførbarhet	48
4.6.4 Anonymisering	49
4.6.5 Andre metoder vi kunne ha brukt.....	50
5 Resultater fra dokumentanalyse.....	52
5.1 Presentasjon av de ulike dokumentene og deres perspektiv/vinkling.....	52
5.1.1 Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning Design (2020)	52
5.1.2 Introducing Town Planning (1993) og Women and Planning (1994).....	53
5.1.3 The Death and Life of Great American Cities (1993)	54
5.1.4 Lysplan for Stavanger sentrum: Overordnet 2020-2030 (2021).....	55
5.2 Eksempler på feministisk planlegging fra andre byer	57
Barcelona, Spania.....	57
Wien, Østerrike.....	57

Umeå, Sverige	58
5.3 Byutvikling som fremmer trygghet ut ifra dokumentene	59
5.3.1 Belysning.....	59
5.3.2 Gate- og veiutforming	59
5.3.3 Mobilitet	60
5.3.4 Møblering og aktiviteter	61
5.3.5 Fasader.....	62
5.3.6 Medvirkning.....	63
6 Resultater fra romlige analyser	65
6.1 Resultater fra mikroskalaanalysene	65
6.1.1 Resultater gatesynlighet	65
6.1.2 Resultater gatekonstitusjon	66
6.1.3 Resultater topologisk dybde	67
6.1.4 Resultater inngangstetthet	68
6.1.5 Resultater grad av funksjonsblanding (MXI)	69
6.2 Resultater fra space syntax/makroskalaanalyse.....	70
6.2.1 Choice med lav metrisk radius	70
6.2.2 Choice med høy metrisk radius.....	71
6.2.3 Integrasjon med lav metrisk radius	72
6.2.4 Integrasjon med høy metrisk radius.....	73
7 Resultat spørreundersøkelse	74
7.1 Resultater fra bakgrunnsspørsmål	74
7.2 Resultater fra hovedspørsmål	75
7.2.1 Spørsmål 3: Markeringer i kart	75
7.2.1 Spørsmål 4-11: Likert-påstander om fire gater	77
7.2.2 Spørsmål 12: Hva får deg til å føle deg utrygg i Bergen?	84
7.3 Oppsummering i sammenheng med mikro- og makroskalaanalysene	87
8 Resultater fra static snapshot.....	90
Baneveien	91
Hans Holmboes gate	94
Lars Hilles gate.....	97
Vaskerelven	100
8.1 Oppsummering av static snapshot	103
9 Drøfting og retningslinjer	104
9.1 Drøfting av resultater	104

9.1.1 Drøfting Baneveien	104
9.1.2 Drøfting Hans Holmboes gate	104
9.1.3 Drøfting Lars Hilles gate.....	105
9.1.4 Drøfting Vaskerelven	106
9.2 Romlige kjennetegn for trygge rom for kvinner – forskningsspørsmål 1	106
Drøfting belysning	106
Drøfting gate- og veiutforming	107
Drøfting sammenhengende gatenettverk, sikt og synlighet	109
Drøfting funksjoner og fasader.....	111
Drøfting medvirkning.....	112
9.2.1 Oppsummering forskningsspørsmål 1	113
9.3 Forslag til strategiske retningslinjer – forskningsspørsmål 2.....	115
10 Konklusjon og videre forskning	117
Litteraturliste	119

Ordliste

KDD = Kommunal- og distriktsdepartementet

KMD = Kommunal- og moderniseringsdepartementet

KPA = Kommuneplanens arealdel. Her: KPA for Bergen kommune

KPS = Kommuneplanens samfunnsdel. Her: KPS for Bergen kommune

NHF = Norges Handikapforbund

NTP = Nasjonal Transportplan

SVV = Statens vegvesen

TØI = Transportøkonomisk institutt

Figurliste

Figur 1: FNs Bærekraftsmål 5 og 11.	24
Figur 2: Strategisk temakart BERGEN 2030 (Bergen kommune 2019, 11).....	31
Figur 3: Oversikt over hvordan metodene skal brukes.	33
Figur 4: Eksempler på gater med høy (a) og lav (b) gatesynlighet i et nabolag i Haarlem, Nederland (van Nes og Yamu 2021, 120).....	36
Figur 5: Eksempler på konstituerte (a, b) og ikke-konstituerte (c, d) gater i Nederland. (van Nes og Yamu 2021, 117)	37
Figur 6: Fem eksempler på forskjellige topologiske dybder mellom private og offentlige rom. (van Nes og Yamu 2021, 124)	38
Figur 7: van Hoeks MXI-trekant. (van Nes og Yamu 2021, 10)	39
Figur 8: Fargebruk i space syntax. (van Nes og Yamu 2021, 46).....	40
Figur 9: Områdeavgrensning i spørsmål 3 fra spørreundersøkelsen.....	41
Figur 10: Illustrasjon av Pedersgata fra lysplanen. (Stavanger kommune 2021, 91).....	55
Figur 11: Illustrasjon av Arneageren med vinterbelysning fra lysplanen. (Stavanger kommune 2021, 112-113)	56
Figur 12: Gateliv i Aspern Seestadt. (Hunt 2019, Foto: Daniel Hawelka)	58
Figur 13: Gatesynlighet i Bergen sentrum.....	65
Figur 14: Gatekonstitusjon i Bergen sentrum.	66
Figur 15: Topologisk dybde i Bergen sentrum.....	67
Figur 16: Inngangstetthet i Bergen sentrum.	68
Figur 17: Grad av funksjonsblanding i Bergen sentrum.....	69
Figur 18: Choice med lav metrisk radius.....	70
Figur 19: Choice med høy metrisk radius.	71
Figur 20: Integrasjon med lav metrisk radius.....	72
Figur 21: Integrasjon med høy metrisk radius.	73
Figur 22: Spørsmål 2: Kjønnfordelingen i spørreundersøkelsen.	75
Figur 23: Spørsmål 3: Utrygghet markert i kart.	76
Figur 24: Spørsmål 4: Lars Hilles gate på dagtid.	77
Figur 25: Spørsmål 4: Lars Hilles gate på dagtid etter kjønn.	77
Figur 26: Spørsmål 5: Lars Hilles gate på kveldstid.....	78

Figur 27: Spørsmål 5: Lars Hilles gate på kveldstid etter kjønn.....	78
Figur 28: Spørsmål 6: Vaskerelven på dagtid.....	78
Figur 29: Spørsmål 6: Vaskerelven på dagtid etter kjønn.	78
Figur 30: Spørsmål 7: Vaskerelven på kveldstid.	79
Figur 31: Spørsmål 7: Vaskerelven på kveldstid etter kjønn.	79
Figur 32: Spørsmål 8: Allégaten på dagtid.	80
Figur 33: Spørsmål 8: Allégaten på dagtid etter kjønn.	80
Figur 34: Spørsmål 9: Allégaten på kveldstid.....	80
Figur 35: Spørsmål 9: Allégaten på kveldstid etter kjønn.....	80
Figur 36: Spørsmål 10: Torgallmenningen på dagtid.	82
Figur 37: Spørsmål 10: Torgallmenningen på dagtid etter kjønn.	82
Figur 38: Spørsmål 11: Torgallmenningen på kveldstid.....	82
Figur 39: Spørsmål 11: Torgallmenningen på kveldstid etter kjønn.....	82
Figur 40: Spørsmål 12: Årsaker til utrygghet organisert i kategorier.....	85
Figur 41: Spørsmål 12: Årsaker til utrygghet organisert i kategorier etter kjønn.....	86
Figur 42: Funksjoner omkring Baneveien.....	91
Figur 43: Static snapshot-resultater for Baneveien.....	92
Figur 44: Static snapshot-resultater i Baneveien onsdag 12. april.....	93
Figur 45: Static snapshot-resultater i Baneveien fredag 14. april.	93
Figur 46: Funksjoner omkring Hans Holmboes gate.....	94
Figur 47: Static snapshot-resultater for Hans Holmboes gate.....	95
Figur 48: Static snapshot-resultater i Hans Holmboes gate onsdag 12. april.....	96
Figur 49: Static snapshot-resultater i Hans Holmboes gate fredag 14. april.	96
Figur 50: Funksjoner omkring Lars Hilles gate.	97
Figur 51: Static snapshot-resultater for Lars Hilles gate.....	98
Figur 52: Static snapshot-resultater i Lars Hilles gate onsdag 12. april.....	99
Figur 53: Static snapshot-resultater i Lars Hilles gate fredag 14. april.	99
Figur 54: Funksjoner omkring Vaskerelven.....	100
Figur 55: Static snapshot-resultater for Vaskerelven.....	101
Figur 56: Static snapshot-resultater for Vaskerelven onsdag 12. april.	102
Figur 57: Static snapshot-resultater for Vaskerelven fredag 14. april.....	102

Kilder til figurer

Figur 1: «5 Likestilling mellom kjønnene»: FN-Sambandet. <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal/likestilling-mellom-kjoennene>

«11 Bærekraftige byer og lokalsamfunn»: FN-Sambandet. <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal/baerekraftige-byer-og-lokalsamfunn>

Figur 2: Bergen kommune 2019, *KPA2018 Kommuneplanens Arealdel*, side 11.

Figur 4-8: Van Nes og Yamu 2021.

Figur 10-11: Stavanger kommune 2019.

Figur 12: Hunt 2019, Foto av Daniel Hawelka.

<https://www.theguardian.com/cities/2019/may/14/city-with-a-female-face-how-modern-vienna-was-shaped-by-women>

Figur 9, 13-17, 23, 42, 44-46, 48-50, 52-54, 56-57: Laget selv med ArcGIS Pro.

Figur 18-21: Laget selv med depthmapX.

Figur 22, 24-41, 43, 47, 51, 55: Laget selv med statistikkprogrammet R.

Tabelliste

Tabell 1: Hvordan gatene fra static snapshot-analysen scorer på mikro- og makroskalaanalysene.	45
Tabell 2: Gatene fra spørreundersøkelsen som scoret høyest og lavest på likert-påstandene av de kvinnelige og mannlige respondentene.	88
Tabell 3: Hvordan gatene fra static snapshot-analysen scorer på mikro- og makroskalaanalysene.	90
Tabell 4: Forslag til strategiske retningslinjer for feministisk planlegging i Bergen.	115

1 Introduksjon

1.1 Oppgavens bakgrunn og formål

«*Designing a dream city is easy; rebuilding a living one takes imagination.*»

(Jane Jacobs 1958)

Sitatet er fra journalisten og aktivisten Jane Jacobs som store deler av sitt liv kjempet for en menneskeorientert planlegging, og mot destruerende, bilbasert planlegging. Selv om Jacobs ikke kalte seg feminist, har litteraturen hennes blitt anerkjent av flere feministiske geografer og planleggere, som Doreen Massey, Clara Greed og Gillian Rose.

Vi har begge møtt på feministisk geografi og planlegging som temaer i pensum for samfunnsgeografi og arealplanlegging. På forelesningene opplevde vi derimot at temaene bare ble nevnt i forbifarten i stedet for å bli utforsket i dybden. Erfaringene våre står i stil med Rose (1993, 3) sine bemerkninger om måten feministisk geografi har blitt marginalisert, utestengt og tilsidesatt på i *mainstream* geografi i stedet for å være et fagfelt en kan ha et kontinuerlig samarbeid og engasjement med. Mesteparten av planlegging har historisk vært tegnet og utført av menn. Dette har gjort at byene i stor grad er tilpasset mannens hverdag og behov. I dag anses likevel ikke dette som et problem i stor grad ettersom folk flest i Norge føler seg trygge. Selv om byområder kan ha blitt reist for flere hundreår siden, vil derimot ikke situasjonen for kvinner forandre seg før dagens planleggere går til verks med en feministisk planlegging. En slik planlegging vil ikke nødvendigvis bety at en må sanere eksisterende nabolag for å skape en ny by (Greed 1994, 186). I stedet oppfordrer feministiske planleggere til å transformere, forbedre og feminisere eksisterende gater og nabolag for å gjøre dem tryggere.

Den feministiske litteraturen tar utgangspunkt i at kjønn både er et konsept som former hvordan vi navigerer oss i det offentlige rom, og hvordan vi blir oppfattet og behandlet av andre. Denne forståelsen kommer spesielt til syne i uttrykket «å gjøre kjønn» som beskriver hvordan ens kjønn er noe en «gjør» i offentligheten, og som er avhengig av de fysiske omgivelsene og hvem som befinner seg der (Butler 1986, 35). I tillegg kan kjønn være noe en blir «påført» av andre via deres forståelse av kjønn og ditt kjønnsuttrykk. Vi baserer oss i stor grad på denne beskrivelsen av at kjønn er en sosial konstruksjon som formes, uttrykkes og påføres gjennom egne tanker, følelser og ytre omgivelser – i tillegg til å være en juridisk

identitetsmarkør. Å mangle et slikt perspektiv i planleggingen vil, etter vår mening, bidra til at kjønnede erfaringer kan oppstå eller forsterkes i både positiv og negativ forstand på grunn av byrommets fysiske utforming.

Det er skrevet lite om planlegging med et kjønnsperspektiv i Norge. Av masteroppgaver har vi bare kommet over oppgaven til Pia Haukali (2018) «Likestilte byrom – en utforskning av hvordan en feministisk tilnærming kan bidra til utforming av offentlige byrom i indre Oslo». Hennes masteroppgave i landskapsarkitektur benyttet feministiske analyser på case-eksempelet Kristparken i Oslo sentrum. Ellers har sosiologen og filmskaperen Rosén (2019) intervjuet kvinner i Oslo om deres kjønnede erfaringer på nattestid i byen som en del av en kunstinstallasjon, for å undersøke sammenhenger mellom kjønn og trygghet. Ettersom vi ikke har funnet noe liknende litteratur eller forskning om Bergen, ønsket vi derfor å skrive en masteroppgave om arealplanlegging i Bergen med en feministisk vinkling. Formålet med denne oppgaven er å bringe nye perspektiver til areal- og eiendomsfagene, og styrke det norske kunnskapsgrunnlaget. Det vil også være muligheter for at funnene i denne masteroppgaven kan tas i bruk av Bergen kommune, og/eller andre byer i Norge.

1.2 Problemstilling

For å kunne undersøke hvordan feministisk planlegging kan benyttes i praksis i Bergen for å gjøre gatene trygge, har vi utarbeidet følgende problemstilling:

Hvordan gjøre gater og byrom trygge for kvinner i Bergen?

Med utgangspunkt i denne problemstillingen, vil det være nødvendig å definere hva som gjør en gate trygg for kvinner, og hvilke romlige kjennetegn som kan trekkes fram som trygghetsskapende. I tillegg vil det være nødvendig å se på strategiske retningslinjer som kan benyttes i Bergen for å gjøre byen tryggere. Derfor har vi valgt å konkretisere oppgavens tema i to forskningsspørsmål som kan støtte opp under problemstillingen:

1: Hva er de romlige kjennetegnene som bidrar til tryggere byrom for kvinner?

For å kunne besvare på denne problemstillingen vil det være hensiktsmessig å også undersøke hvilke romlige kjennetegn som bidrar til at byrom oppleves som *utrygge*.

2: Hvilke konkrete strategier basert på feministisk planlegging kan Bergen ta i bruk for å skape trygge byer for kvinner?

De strategiske retningslinjenes utforming og innhold vil i stor grad ta utgangspunkt i drøftingen av litteraturen, empirien og forskningsspørsmål 1.

1.3 Avgrensning

Fra starten av har vi vært klare på at denne oppgaven skal handle om planlegging for kvinner og kvinners erfaring med gater i Bergen. Analysene og spørreundersøkelsen i denne oppgaven ga oss imidlertid interessante resultater fra både kvinner og menn. Selv om drøftingen tok for seg synspunktene til alle deltakerne, er det likevel kvinnene som har vært i fokus i arbeidet med å gjenkjenne romlige kjennetegn for trygghet og de strategiske retningslinjene. I static snapshot-analysen observerte vi også grupper av barn. Selv om barn er en vesentlig del av feministisk planlegging, valgte vi å fokusere på kvinner i denne omgang.

Når det gjelder fokusområdet, har vi i motsetning til Haukali (2018) ikke fokusert på grøntområder. I stedet er det i hovedsak gater og enkelte byrom som har blitt analysert på grunn av vår kompetanse innen arealplanlegging og samfunnsgeografi. Litteraturen handler i stor grad om fotgjengeres trygghetsfølelse og kvinners erfaringer fra urbane rom. Ettersom tryggheten til syklister i større grad er basert på trafiksikkerhet, har vi valgt å utelukke dem fra undersøkelsene våre. Siden vi fokuserer på erfart trygghet, anser vi ikke trafiksikkerhet og digital overvåking som like relevante for denne oppgaven. Det er likevel viktig å nevne at syklister er en del av gatebildet og kan bidra til trygghet siden de får observert flere gater på kortere tid.

Denne oppgaven skal som sagt analysere gater i Bergen med et feministisk perspektiv ettersom det ikke er skrevet om før. Vi vil dermed ikke analysere noen andre byer i Norge da Bergen i seg selv er omfattende nok. I dokumentanalysen vil likevel eksempler på feministisk planlegging i praksis trekkes fram fra Barcelona, Wien og Umeå uten å analysere dem i detalj. I tillegg presenteres lysplanen fra Stavanger sentrum ettersom kommunen har utarbeidet slike planer siden tidlig 2000-tallet for å etablere tryggere og bedre belysning i byen.

I kapittel 2 forteller vi blant annet om hvordan *interseksjonalitet* ble en viktig del av feminismen på 1990-tallet. Kort sagt fokuserer dette nye perspektivet på de mange identitetene kvinner kan ha, og hvordan samspillet mellom dem gjør alle kvinners erfaringer unike. Den feministiske planleggeren Clara H. Greed (1994, 34) kommer med en viktig bemerkning angående forståelsen av kategoriene 'mann' og 'kvinne' innen feministisk geografi. Hun

vektlegger at en ikke skal forstå 'menn' og 'kvinner' som homogene grupper med samme mål, idéer og interesser, men at gruppene har en stor kompleksitet innad med erfaringer basert på deres alder, etnisitet og klasse med ulik påvirkningskraft. I stedet vektlegger hun at gruppene har en stor kompleksitet innad med erfaringer og utfordringer basert på deres alder, etnisitet og klasse med ulik påvirkningskraft. Det er disse utfordringene en i feministisk geografi og planlegging søker å avdekke, undersøke og gjøre noe med. Det ville vært interessant å undersøke kvinners trygghet i Bergen med et interseksjonelt perspektiv hvor vi kunne se nærmere på innvandrerkvinner, funksjonshemmede kvinner, jenter og eldre kvinner, rurale kvinner, skeive kvinner og transkvinner m.fl., men en slik oppgave ville blitt for omfattende. Samtidig var kunnskapsgrunnlaget i Bergen for feministisk planlegging nærmest ikke-eksisterende. I stedet vil denne oppgaven fungere som et startskudd for videre forskning på feministisk planlegging i Bergen (og Norge for øvrig).

1.4 Disposisjon

I kapittel 2 presenteres perspektivene som danner det teoretiske grunnlaget for masteroppgaven. Her vil vi først definere enkelte begreper i deres teoretiske kontekst for å avklare hvordan vi i denne oppgaven bruker og forstår begrepene. Deretter presenteres temaer fra feministisk geografi og planlegging; om kvinners plass i byen og trygghet. Fagområdene innen både feminisme, kjønnsstudier, geografi og arealplanlegging er alle omfattende, og det var dermed nødvendig å plukke ut det mest relevante for denne masteroppgaven.

I kapittel 3 presenteres de overordnede føringene som er relevante for Bergen. Vi har tatt utgangspunkt i internasjonale mål, nasjonale føringer og retningslinjer, og lokale planer og strategier for kommunen. Sammen rammer de inn Bergen kommunes mulighetsrom og ambisjoner i møte med feministisk planlegging.

Kapittel 4 orienterer om metodene som vi har tatt i bruk i denne masteroppgaven. Her gjennomgår vi hvordan dokumentanalysen, mikro- og makroskalaanalysene, spørreundersøkelsen og *static snapshot*-analysen har blitt utført. Avslutningsvis i kapittelet drøfter vi enkelte metodiske og forskningsetiske refleksjoner vi har gjort oss i arbeidet med oppgaven.

I kapittel 5, 6, 7 og 8 gjennomgår vi resultatene fra metodene som vi presenterte i kapittel 4. Vi har valgt å dele dem inn i fire kapitler for å ha bedre oversikt over analysenes resultater. I tillegg har det gjort det lettere å analysere resultatene hver for seg.

I kapittel 9 undersøkes resultatene fra metodene i sammenheng med hverandre. Først drøftes resultatene fra fire gater som hadde interessante funn i lys av alle undersøkelsene. Deretter ser vi nærmere på enkelte romlige kjennetegn som skaper trygghet for kvinner som et svar på forskningsspørsmål 1. Avslutningsvis vil funnene fra analysene og drøftingen kunne presenteres som strategiske retningslinjer for hvordan en kan skape tryggere byrom for kvinner i Bergen. Denne tabellen fungerer som et svar på forskningsspørsmål 2.

Kapittel 10, konklusjonen, forsøker å oppsummere masteroppgavens innhold og funn på en presis måte. Her vil vi også reflektere over hvilke vinklinger og analyser som kan være interessante og relevante for videre forskning på temaet i Bergen og Norge.

2 Teoretiske perspektiver

I dette kapittelet skal vi presentere de teoretiske perspektivene og kunnskapen som danner grunnlaget for videre analyse og drøfting. Den første delen av kapittelet vil definere flere av begrepene som hyppig brukes i sammenheng med feministisk geografi og planlegging. Begrepsavklaringen lar oss deretter gjøre et dypdykk i feministisk geografi og planlegging sin historikk og tidligere forskning.

2.1 Begrepsavklaring

2.1.1 *Feminisme*

Statsviteren og vitenskapsteoretikeren Holst (2009) gir et bredt og presist overblikk over nåtidens og fortidens feminisme i *Hva er Feminisme*. Som en *isme*, forteller Holst (ibid., 73) at «[f]eminisme kan betraktes som en politisk idéretning på lik linje med liberalisme, sosialisme og konservativisme». Det innebærer en sterk tilknytning til politikk og arbeid med ulike kampsaker som inkluderer kvinnefrigjøring og å styrke kvinners rettigheter. Holst (ibid., 10-11) nevner innledningsvis at en utfordring med «feminist»-begrepet er at det er mange som støtter kampsakene som tilhører under den feministiske paraplyen, men som likevel velger å ikke kalle seg feminister. En bør dermed ikke si at feminismens innhold og mening kun skal defineres av det som feministene selv mener. Ettersom en rekke bidragsytere innen feministisk litteratur og forskning selv ikke anser seg som feminister, deriblant Jane Jacobs (Greed 1994, 163), vil en definisjon av feminismen utelukkende fra personer som kaller seg feminister risikere å ekskludere andre fra feminismens historiske utvikling. En deler gjerne feminismens historiske utvikling inn i bølger, og den andre bølgen på 1960- og 70-tallet, da flere kvinner kom i arbeid og inntok akademia, sammenfaller med framveksten av feministiske perspektiver innen geografi og planlegging (Holst 2009, 50).

2.1.2 *Kjønn*

Kjønn kan på engelsk oversettes til både *sex* og *gender*. Litteraturviteren og filosofen Judith Butler (1986, 35) forteller at *sex* kan forstås som særlig anatomiske aspekter tilknyttet (kvinne)kroppen, mens *gender* er den kulturelle forståelsen og formen som kroppen tilegner seg. Slik kan kjønn være både noe du er og noe du gjør. I denne masteroppgaven vil kjønn hovedsakelig forstås som *gender*, altså noe en gjør. I utvidet forstand kan en også se på kjønn som resultatet av performative handlinger, noe Butler (2006 i Rosén 2019, 73) kaller å *gjøre*

kjønn. Denne forståelsen av kjønn skiller seg også fra den tradisjonelle tanken om at kjønn er noe medfødt. Å gjøre kjønn vil da ikke bare være enkelthandlingene for seg selv. I stedet må det å gjøre kjønn forstås som en sammenheng av alle handlingene du både gjør selv og blir påført av andre. Det vil dermed kunne være en stor variasjon i en gruppe kvinners kjønnsuttrykk, feminitet, maskulinitet, og hvilken grad av trygghet de besitter i ulike urbane kontekster. Rosén (2019, 76) har intervjuet kvinner om hvordan de opplever trygghet i sentrale Oslo, særlig når de går alene og det er mørkt. I intervjuene kommer det fram at kvinnene har ulike kjønnsmessige erfaringer som gjerne er relatert til deres utseende og tidligere erfaringer i ulike deler av byen. Samtidig påpeker Rosén at faktorer som seksualitet og etnisitet også kan bidra til å endre ens følte trygghet i byrom (ibid., 83). «Vilde» opplever for eksempel å bli antatt for å være en gutt fordi hun har et mer nøytralt kjønnsuttrykk. Opplevelser som disse er eksempler på hvordan kjønn er noe en *gjør* heller enn noe en *er*.

2.1.3 Kvinne

Refleksjoner rundt hva og hvem *kvinnen* er kan en se i *Det Annet Kjønn* av Simone de Beauvoir (2011), som har vært en viktig bidragsyter innen feministisk teori og filosofi. De Beauvoir utforsket hva maskulinitet og feminitet var, og hvordan det var knyttet til menn og kvinner. Hun trakk også linjer fra kjønnene til andre dualismer som kvinne og natur, og mann og kultur (de Beauvoir 2011, 182). Greed (1994, 12) bygger videre på de Beauvoirs dualismer og viser til hvordan todelingen mellom kjønnene også har manifestert seg i det geografiske. Denne todelingen eksemplifiserer Greed med blant annet «jobb/hjemme», «ute/inne» og «synlig/usynlig». Mye av forståelsen av kvinners erfaringer innen geografi og planlegging er dermed knyttet opp mot romlige todelinger. De Beauvoir (2011, 293) er også kjent for sitatet «One is not born, but rather becomes, a woman» som Butler (1986, 35) kommenterer skiller mellom *sex* og *gender* da kvinnens kjønn bestemmes av handlingene hun utfører og blir påført. Basert på en slik forståelse av relasjonen mellom kvinner og å gjøre kjønn, vil en *kvinne* i denne teksten i hovedsak si en person som definerer seg selv som en kvinne. Med andre ord er definisjonen av *kvinne* basert på et aktørperspektiv hvor selvdefineringen av ens egne kjønn står sentralt. Kjønnskategorien vil også inkludere transkvinner, ikke-binære og andre som definerer seg som kvinner. Kjønnskategorien vil ikke nødvendigvis inkludere personer som blir antatt å være kvinner, da dette hører til det å gjøre kjønn. Det samme gjelder også for kjønnskategorien *mann*. Det eneste unntaket vil være i *static snapshot*-analysen hvor det var

nødvendig for oss som observatører å anta kjønnet til menneskene som bevegde seg i de ulike gatene basert på deres kjønnsuttrykk. Dette vil vi komme tilbake til i metodedelen.

2.1.4 Interseksjonalitet

På 1990-tallet ble fokuset i feministisk geografi flyttet fra å bare se på kvinnen i forhold til mannen, til å se på en rekke ulike sosiale kategorier i sammenheng. En viktig årsak til denne endringen var at erfaringer hos ikke-hvite kvinner ofte skiller seg fra tilsvarende erfaringer hos hvite kvinner, for eksempel når det gjaldt vold i hjemmet og voldtekt (Crenshaw 1991, 1245). For å gi disse erfaringene mer oppmerksomhet i forskningen, ble det utviklet en tilnæringsmetode kalt *interseksjonalitet*. Denne tilnæringsmåten vektlegger hvordan samspillet mellom ulike diskrimineringskategorier bidrar til enkelte sosiale fenomener og erfaringer (ibid.). Til forskjell fra å fokusere på enkelte delkulturer eller sosiale kategorier, som kvinnekultur, kjønn, kjønnsuttrykk, etnisitet, seksualitet, alder eller klasse, vil en interseksjonell tilnærming kreve at de ulike kategoriene ses i sammenheng (Rosén 2019, 72). Ved å undersøke disse kategoriene under ett, vil en kunne se at de er «mutually *transformative* and *intersecting*, each altering the experience of the other» (Ruddick 1996, 138).

2.1.5 Geografi, det geografiske og planlegging

Geografi, det geografiske og planlegging er tre begreper som vil bli brukt mye om hverandre i denne masteroppgaven, særlig i kombinasjon med 'feministisk'. En definerer vanligvis geografi som en romlig vitenskap som er «spesielt opptatt av å forstå betydningen av rom, sted, skala og territorium i ulike prosesser som også studeres av andre fag», som økonomi, politikk og sosiologi (Jordhus-Lier og Stokke 2017a, 21). En *feministisk* geografi vil dermed se på romlige empiriske fenomener med et feministisk perspektiv. *Det geografiske* er, i motsetning til fagfeltet geografi, hvordan disse fenomenene manifesterer seg i et gitt område, sted eller landskap, så vel som dine egne omgivelser (ibid.). En kan dermed si at det geografiske er det som geografer studerer. *Planlegging* skiller seg ut da det har med både geografi og topografi å gjøre, i tillegg til planleggerens praksis. Greed (1993, 5) forteller at (by)planlegging er «a highly political activity, inextricably linked with the prevailing economic system, and reflective, in policy-making, of the booms and slumps which are an enduring characteristic of the property market». Hva planlegging er og hvordan det foregår har dermed en sterk lokal forankring, og vil kunne variere i stor grad avhengig av hvilken by, region eller land en befinner

seg i. En kan dermed si at geografi lener mer mot det teoretiske, mens planlegging handler mye om å benytte teorien i praksis.

2.1.6 Offentlig byrom

Offentlig byrom er et begrep som kan defineres med både teoretisk litteratur og planfaglige dokumenter. For å definere offentlige byrom med et teoretisk perspektiv, kan en gjerne begynne ved å forstå *byrommet* som en form for sted (Jordhus-Lier og Stokke 2017b, 50). Den politiske geografen Agnew (1987 i Jordhus-Lier og Stokke 2017b, 50) beskrev *sted* som et begrep som kan forstås på tre måter. Den mest konkrete forståelsen, 'location', baserer seg på stedets geografiske lokasjon. Byrommets lokasjon og utstrekning kan for eksempel defineres med koordinater og kart. Den andre betydningen av sted, 'locale', eller *arena* på norsk, virker mest relevant for å forstå byrommet. Jordhus-Lier og Stokke (ibid.) presenterer sted som «en arena [...] for menneskelig hverdagsliv og samhandling», og karakteriserer offentlige byrom som en slik arena. Samfunnsgeografen Cresswell (2015, 23) bygger også på Agnew sin tredelte tolkning av stedsbegrepet og karakteriserer 'locale' som det materielle i offentlige rom, som planter, statuer og gjerder. Med andre ord vil et 'locale' eller en arena ifølge Cresswell være byrommets (og stedets) bestanddeler. Agnew (1987 i Jordhus-Lier og Stokke 2017b, 50) sin tredje forståelse av stedsbegrepet er 'sense of place', eller stedsfølelse. Denne forståelsen er ifølge Jordhus-Lier og Stokke (ibid.) knyttet til hvordan «sosiale grupper, politiske institusjoner og kommersielle aktører bruker tid og ressurser på å skape steder (eng. *place-making*)». Med andre ord kan produksjonen av steder knyttes til ulike aktører med forskjellige perspektiver som bidrar til at befolkningens inntrykk av byrom produseres og endres. En kan knytte denne stedsproduksjonen til menn og kvinners ulike bruk og inntrykk av samme byrom (Stokke og Gleiss 2017, 180), samt mediediskursens innvirkning på folk oppfatter offentlige byrom (Rosén 2019, 77).

Fra et historisk kjønnsperspektiv peker også Greed (1994, 181) på at teoretikere innen planlegging lenge har tatt hensyn til de tre elementene «home, work and play in the city of man». Særlig for offentlige byrom har gjerne «play in the city of man» vært relevant for utforming og bruk av byrommet da «manneidretter», som fotball og basketball, lek for barn og «childcare» har smeltet sammen til én type aktivitet: idrett. I tillegg har to svenske studier kommet fram til at gutter i større grad enn jenter bruker aktivitetsparker i byrom (Hansson og Straume 2021). En kan dermed si at hvilke aktiviteter en fyller byrommet med og hvem en

planlegger for vil kunne ha følger for hvem som ender opp med å bruke byrommet. Som en kontrast til offentlige byrom, kan *private* byrom forstås gjennom det samfunnsgeografiske grunnbegrepet *territorium*, som Jordhus-Lier og Stokke (2017b, 54) definerer som en «avgrenset del av geografisk rom». Privat eiendom kan forstås som en type territorium (ibid., 55) der eierens «suverenitet» gir dem mulighet til å avgjøre hva og hvem som skal få fylle det private rommet, til forskjell fra i offentlige rom. Fra et teoretisk ståsted kan en dermed si at offentlige byrom kan knyttes til Agnew sin tredelte forståelse av stedsbegrepet som kan si noe om hvor byrommet befinner seg, hva byrommet inneholder, og hvilke assosiasjoner ulike mennesker har til byrommet.

Offentlig byrom kan også ha en mer planfaglig og praktisk definisjon som beskrevet i diverse offentlige planer og dokumenter. I arkitekturstrategien til Bergen kommune defineres begreper fra KPA 2018-2030 som *aktiv fasade*, *gåby*, *byrom* og *fortetting*. Byrom beskrives her som et «[u]terom avgrenset av bygg- eller landskapslementer» (Blanc 2022). Fjell og hav kan være eksempler på landskapselementer som avgrenser uterommets areal. De *offentlige* byrommene omfatter mellomrommene, de urbane rekreasjonsområdene og fellesskapets møteplasser til hverdag og fest, eksempelvis allmenningene, torg og parker. Levende og inkluderende steder som fremmer byliv og aktivitet er viktig for et godt byrom (Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2016, 6). Van Nes og Yamu (2021, 26) peker på at private (by)rom skiller seg fra de allment tilgjengelige offentlige byrommene, men er forbundet til dem med en målbar graddelt dybde som varierer etter det private byrommets utforming og lokasjon. Eksempler på slike private rom kan være innsiden av bygninger, private inngangsparti og hager, med andre ord steder med begrenset adgang. Ettersom dybden fra det private rom til det offentlige rom kan variere, vil det også kunne ha en innvirkning på hvordan mennesker bruker og utnytter disse private og offentlige rommene. I tillegg vil det kunne ha noe å si for mulighetsrommet til deres sosioøkonomiske aktiviteter (ibid.).

2.2 Feminisme, kvinner og trygghet i byen

Innen feministisk geografi har blant annet Doreen Massey (1994), Linda McDowell (1993a; 1993b) og Gillian Rose (1993) vært sentrale bidragsytere til forskning på hvordan ulike geografiske og urbane strukturer kan påvirke kvinners mulighetsrom, trygghet og frihet. Mer spesifikt innenfor feministisk planlegging finner vi Clara Greed (1993; 1994) som har undersøkt kvinners posisjon og muligheter i samfunn som i hovedsak er planlagt av menn, og

hvordan mer feministiske perspektiver innen planlegging kan se ut. Greed (1994, 93) peker på Ebenezer Howard sine hagebyer som et eksempel på hvordan en mannlig planlegger kunne flette feministiske tiltak inn i datidens modernistiske planlegging. Greed (ibid., 163) løfter også fram Jane Jacobs (1993) som en viktig bidragsyter til feministisk planlegging for hennes aktivisme og filosofi, og vektlegger at det var mulig selv om Jacobs var en journalist og ikke akademiker. Det er dessverre skrevet mindre om feministisk geografi og planlegging på norsk. Vi finner likevel bidragsytere som Birgitte B. Rosén (2019), som har intervjuet kvinner om deres opplevelse av trygghet i Oslo, og Pia O. Haukali (2018) med sin prisbelønte masteroppgave om hvordan en feministisk tilnærming til landskapsarkitektur kan bidra til utforming av offentlige grøntområder i Oslo. Ellers vil den norske litteraturen hovedsakelig bestå av offentlige planer, strategier og retningslinjer som skal ses nærmere på i dokumentanalysen.

2.2.1 Feminisme i geografien

Begrepene 'kjønn' og 'geografi' har alltid påvirket konstruksjonen, forståelsen og bruken av hverandre (Massey 1994; McDowell 1993a; McDowell 1993b; Rose 1993). Massey (1994, 177) innleder tredje del av verket *Space, Place and Gender* med å forklare forholdet mellom kjønn og geografi: «*geography in its various guises influences the cultural formation of particular genders and gender relations; gender has been deeply influential in the production of 'the geographical'*». Geografi sin påvirkning i konstruksjonen av kjønn og kjønnsroller kan en for eksempel se i at det som oppfattes som 'maskulint' kan variere fra sted til sted (Massey 1994, 178; Azizah og Dwiyantri 2021). På den andre siden kan en få øye på kjønnsroller sin relasjon til geografi i tiårene etter andre verdenskrig med hva som var «kvinnens sted» vs. «mannens sted» (Massey 1994, 181-182). Disse motsetningene kom til syne i det geografiske med suburbaniseringen som bidro til at kvinner ofte var hjemmевærende og ekskludert fra sosiale aktiviteter, mens menn dro på jobb og aktiviteter utenfor hjemmet. Det vektlegges dermed at kjønn og geografi forstås som to elementer som har hatt en gjensidig innflytelse på hverandre i takt med utviklingen av de bilbaserte forstedene. En tilnæringsmåte som bare ser på geografi og utelukker kjønn vil i så fall kunne risikere å mangle sentrale perspektiver fra over halve befolkningen.

Til tross for at det fantes en etablert feministisk geografi da Massey ga ut *Space, Place and Gender* i 1994, er fagfeltet fortsatt ungt. Rose (1993, 1) peker på at geografi som akademisk

disiplin har ekskludert kvinner fram til slutten av forrige århundre. Zelinsky (1973, 159) gjennomførte en av de første kartleggingene av hvor underrepresentert kvinner var innen geografi på 1970-tallet med forbehold om høye mørketall. McDowell (1993a; 1993b) presenterer en gjennomgang av feministisk litteratur innen samfunnsgeografien i to artikler, og kan fortelle at det første verket innen feministisk geografi ble publisert så sent som i 1973 (Burnett 1973 i McDowell 1993a, 157). Det feministiske perspektivet dukket også opp i arkitekturen samme tiår (Rendell 2012, 86). Det var derimot ikke før på 1980-tallet at flere artikler ble publisert, først innenfor geografien, men etter hvert med flere feministiske perspektiver fra antropologi og filosofi som inkluderte andre sosiale grupperinger som klasse og 'rase' (McDowell 1993a, 158). Mangelen på kvinnelige geografer bidro både til at kvinner ikke fikk bidratt med sine perspektiver og erfaringer i forskningen, og at kvinners problemer og opplevelser relatert til geografi ikke ble forsket på (Rose 1993, 2-3). Grunnlaget var dermed til stede for at en eksplisitt feministisk geografi vokste fram på 1980-tallet.

2.2.2 Mot en interseksjonell feministisk geografi

De tidligste publikasjonene av feministiske geografer pekte på fenomener og situasjoner som i all hovedsak dreide seg om 'kvinnen' i forhold til 'mannen'. På 1990-tallet vokste det fram et nytt og bredere perspektiv innen den feministiske geografien som kalles *interseksjonalitet* (Kobayashi og Peake 1994; McDowell 1993b; Mollett og Faria 2018). Dette perspektivet bygger på de overnevnte erfaringene fra andre fagfelt som antropologi og filosofi fra 1980-tallet. Som en helhetlig tilnæringsmetode forsøker en med interseksjonalitet å utvide det ensrettede fokuset fra hvite middelklassekvinner for å kunne belyse de mange erfaringene fra kvinner med ulike sosiale bakgrunner, som for eksempel rasebasert vold og segregering (Mollett og Faria 2018, 571). Dermed vil en interseksjonell tilnærming kunne se problemer, erfaringer og fenomener i tilknytning til kjønn, kjønnsuttrykk, etnisitet, (synlig) religiøs tilhørighet, seksualitet, alder, klasse og funksjonsevne som en sammenheng heller enn som adskilte kategorier (Rosén 2019, 72; Rendell 2012, 93).

En interseksjonell og feministisk vinkling i geografi og planlegging vil også kunne legge grunnlaget for å undersøke menns relasjoner til rom og geografiske fenomener relatert til menn og maskulinitet (Waling 2019). Massey (1994, 189) konstaterer at «[f]eminist geography is (or should be) as much about men as it is about women» og understreker at det feministiske perspektivet har en inkluderende rolle i geografien, *også for menn*. Rendell (2012,

86) påpeker at overgangen fra 'feministiske studier' til *kjønnsstudier* på 1990-tallet ga et dypere innblikk i hvordan kjønn konstrueres og undertrykkes gjennom arkitektur og rom i stedet for å hovedsakelig være en søken etter kvinnelig representasjon innen fagfeltene (ibid.).

2.2.3 *Kvinneres historiske tilgang til byen*

Historisk sett har paternalistiske strukturer i samfunnet produsert og reproduisert et skille mellom den private og offentlige sfære, og et skille mellom hvem som får delta i den. Til tross for visse unntak (Greed 1994, 90), var den offentlige sfære som regel assosiert med menn og arbeid, mens den private sfære var assosiert med kvinner og hjemmet (Massey 1994, 179; Greed 1994, 34; Rosén 2019, 74). På 1800-tallet ble det ansett som farlig å bevege seg alene ute i det offentlige rom for kvinner (Rosén 2019, 74). En kvinne som gikk ute alene ble vanligvis enten antatt for å være en prostituert, assosiert med sykdom og synd, eller straffet for å gå uten en mann på armen (Greed 1994, 91; Rosén 2019, 74). Slike holdninger og farer bidro til at kvinner som regel oppholdt seg innenfor hjemmets fire vegger mens mannen i huset var på jobb. Massey (1994, 179) forteller at skillet mellom det offentlige og private rom bidro til at mange kvinner ikke hadde mulighet til å tjene egne penger og forvalte egen privatøkonomi, og dermed manglet den økonomiske friheten som de fleste menn hadde. Begrensningen av kvinners tilgang til byrommet endret seg imidlertid på 1900-tallet da stormagasinerne (eng: *department stores*) inntok Vest-London og Paris (Rosén 2019, 74; Nguyen og van Nes 2013, 166). Kvinner fikk da mulighet til å dra ut for å handle og sosialisere i trygge omgivelser. En kan trekke linjer til karaktertypen *la flâneuse*, fra Baudelaire sin *flâneur*, som Nguyen og van Nes (2013, 166) beskriver som en avslappet, spaserende kvinne som observerer hennes urbane omgivelser fra en viss distanse. Baudelaire (1868, 64) tegnet et bilde av *le flâneur* som en person som finner «enorm fornøyelse» i «å være utenfor hjemmet, og likevel føle seg som hjemme overalt; å se verden, å være i sentrum av verden og forbli bortgjemt i verden [...]» (egen oversettelse). *La flâneuse* er ifølge Nguyen og van Nes (2013, 166) imidlertid ikke en kvinnelig *flâneur*, men en versjon av ham, siden hun som kvinne erfarer byen annerledes. For enkelte *flâneuses* var det nødvendig for deres frihet å konsumere noe. Med andre ord måtte de ha en grunn til å få dra noe sted utenfor hjemmet. Byrommet ble da ikke lenger et mål i seg selv; i stedet ble gater og plasser til korridorer og passasjerer en måtte haste seg gjennom for å ankomme stormagasinerne og være fri for bekymring.

2.2.4 Arven fra Howards Hageby

Til tross for at industrien var mannsdominert, var det også kvinner i arbeid tidlig på 1900-tallet, i industrien, hjemme eller i andre sine hjem (Greed 1994, 40). Dermed var det behov for at både menn og kvinner skulle komme seg på jobb. Samtidig som andelen kvinner i arbeid økte, kom også de modernistiske idealene for hvordan en skulle finne løsninger på de industrielle byenes problemer. En av modernistene som presenterte en slik ideell by var Ebenezer Howard med «Hagebyen». En vesentlig del av hagebyplanene var å desentralisere byene for å få bukt med problemer som sykdom, støy og slum (Greed 1994, 93). I stedet for at innbyggerne skulle skvises sammen i trangbodde bysentra, ønsket Howard å organisere hagebyene som detaljrike nettverk av mindre landsbyer med ca. 32 000 innbyggere omkranset av grøntområder og forbundet av kollektivtransport. De trange og mørke gatene skulle erstattes av en åpen struktur med plass til hager og som brakte inn lys og luft (Røe 2017, 237). Til forskjell fra mange andre (mannlige) planleggere fra samme tidsepoke, stod noen av idéene hans i stil med feministiske idealer for planlegging (Greed 1994., 94). Disse idéene inkluderte å utforme sykkelvennlige nabolag da Howard anså sykler som et framkomstmiddel som ville gjøre byen tilgjengelig for alle. Howard ønsket at nabolagene skulle være sentrert rundt et samfunnshus, og at enkelte nabolag skulle dele på kjøkkenfasilitetene. Imidlertid ble sporene av feministisk planlegging med årene sakte, men sikkert, visket ut fra Howards opprinnelige skisser av andre planleggere som Lewis Mumford, Clarence Stein, Henry Wright og Catherine Bauer på 1920-tallet (Greed 1994, 94; Jacobs 1993, 27). En finner dermed få spor av feministiske trekk i boligområder basert på Howards idealer. Arven fra Howards Hageby har manifestert seg både i den spredte forstedsutbyggingen, som ble bygget ut etter andre verdenskrig, og i nyere boligprosjekter som markedsfører seg med ordet 'hageby' uten å ha noe særlig til felles med Howards planer (Jacobs 1993, 25; Røe 2017, 238). Selv om det finnes enkelte hagebyer i England, som Letchworth og Welwyn, og Ullevål Hageby i Oslo, var ingen av dem i nærheten av å fungere som Howards opprinnelige hageby (ibid.). Howard, og arven etter Howard, har fått kritikk fra blant annet Jane Jacobs (1993, 25-26) for å være boligområder utformet uten den type byliv en finner i mer tradisjonelle, tettbygde byområder. Jacobs har kalt Howards planer paternalistiske i kraft av at de var utformet top-down med strenge krav til gateutforming, boligforsyning, transport og tjenester uten å ta hensyn til de sosiale og dagligdagse aspektene ved livene til menneskene som etter hvert skulle bosette seg

i Howards hagebyer. Jacobs (ibid., 150) rettet også kritikken mot mangelen på byliv i forstadsbebyggelsen basert på Hagebyen.

2.2.5 Arven etter Le Corbusier

En annen framtrødende modernistisk planlegger var fransk-sveitsiske Le Corbusier. Han forsøkte, slik som Howard, å finne planmessige løsninger som håndterte problemene en fant i de trange og mørke industrielle byene, men hadde en helt annen tilnærming til hvordan problemene skulle løses. Boligene skulle konsentreres i identiske høyhus plassert i faste og systematiske intervaller, i stedet for varierte, men tette bygg som i industribyene eller spredt lavbebyggelse som i hagebyen (Greed 1994, 121). Å samle boligene vertikalt ville gi rom for store plener mellom byggene som tilførte beboerne lys og frisk luft, og nok arealer til å oppholde seg på fritiden. Han ønsket å gå et steg lenger enn Howard i oppløsningen av gatenettverket ved å fjerne det fullstendig da han anså gatene som uryddige (Røe 2017, 238). Gatene skulle i stedet erstattes av brede og effektive veier ettersom privatbilen, etter hans formening, kom til å være framtidens framkomstmiddel.

Le Corbusiers idealer var preget av den teknologiske utviklingen tidlig på 1900-tallet som både la til rette for å bygge høyere bygninger, men også gjorde det enklere med standardisering i materialbruk, design og proporsjoner (Greed 1994, 121). Idealene kulminerte i planer som *La Ville Contemporaine* og *La Ville Radieuse* som blant annet innebar å sanere store deler av eksisterende byområder i Paris, men de ble aldri realisert (Røe 2017, 238). I stedet finner en spor av arven etter Le Corbusier i etterkrigstidens drabantbyutbygging og dagens høyhusutbygging (Jacobs 1993, 31). Arkitekturen og idealene til Le Corbusier har også mottatt en del kritikk. Jacobs (ibid., 28) pekte på Le Corbusier, slik som med Howard, som en modernistisk planlegger med stor forakt for hva byene var og stod for, og som designet ikke-byer som deres løsning på byens svakheter. De store grøntområdene manglet funksjonen som gatenettverket og aktive førsteetasjer innehar for å tiltrekke innbyggerne til gatene og bidra til funksjonsmangfold i byen (ibid., 196-197). Greed (1994, 83) kritiserer Le Corbusier sitt fokus på standardisering og proporsjoner ettersom byggenes gangveier, boliger, inventar og helhet var utformet etter et gjennomsnittlig mannsideal. Dette fokuset på å designe byer med mannen som beboer og målgruppe bidro til å ekskludere kvinner fra planprosessen og de ferdige boligene. En kan også se Le Corbusier sitt fokus på menn og privatbilen i sammenheng med kvinners reduserte mobilitet dersom hun ikke hadde mulighet til å kjøre

selv (Greed 1994, 42). Jacobs (1993., 277) har også pekt på at bygninger gjerne standardiseres i tilfeller hvor de bygges over en viss høyde. En slik standardisering ville kunne frata byen et sårt trengt mangfold i fasader som Jacobs forklarer har en direkte forbindelse med mangfold i funksjoner, befolkningssammensetning og boligpriser (ibid., 244-245).

2.2.6 Kvinner i den bilbaserte, modernistiske byen

Urbanisering har ført til at en større andel kvinner bor i urbane områder. 2008 var det første året hvor over halvparten av verdens befolkning bodde i byer (UNFPA 2007, 1), mens andelen bosatte i tettsteder i Norge var på 82,67% i 2022 (SSB 2022). Samtidig har en økende andel kvinner blitt møtt med en hverdag organisert rundt privatbilen, etter hvert som den modernistiske planleggingen gjorde sitt inntog i byene. Greed (1994., 41) peker på at suburbanisering og byspredning har gjort det vanskelig for kvinner å få gjort daglige gjøremål, og at planlegging for biler er en måte å planlegge for menn (ibid., 43). At det har blitt vanskeligere å få hverdagen til å gå opp gjelder særlig kvinner uten bil, eller i tilfeller hvor mannen kjører bilen til jobb på dagtid. Selv om den modernistiske planleggingen søkte å flytte menneskene fra byens forurensing, sykdom og støy, skapte det i stedet nye problemer i form av forurensende og støyende motorveier, lange avstander til grunnleggende tjenester og sonedelte byer. Sistnevnte gjelder særlig for amerikanske byer. Ifølge Greed (ibid., 42) vil en kvinne oftere dele opp turen til og fra jobb for å for eksempel levere og hente barn i barnehage og på skole, og/eller dra en tur innom matbutikken. Når en sprer slike gjøremål over arealer som ikke lenger lar seg forsere til fots, begrenses tilgjengeligheten for dem som ikke har bil. I tillegg vil større avstander kunne bidra til at barn ikke kan komme seg til og fra skolen uten å bli kjørt. Jacobs (1993, 109-110) hevdet at forsteder planlagt av menn var tenkt som trygge matriarkalske samfunn som skulle oppfylle de grunnleggende behovene til mødre og deres barn. I stedet endte forstedene opp med å isolere kvinner og barn fra alle andre deler av livet. Til tross for at det lå gode intensjoner i grunn, var dermed ikke forstedsplanleggingen så ulik Howards hagebyer som Jacobs (ibid., 25-26) kritiserte som paternalistiske samfunn planlagt ovenfra og ned.

2.2.7 Perspektiver på trygghet

Når det gjelder trygghet i urbane omgivelser kan en både se til arkitekten og byplanleggeren Oscar Newman (1972, i Van Nes og Yamu 2021, 114; 193), og til Jane Jacobs (1993) for to ulike tilnærminger til hvilke romlige kjennetegn en bør assosiere med trygge byrom. Van Nes

og Yamu (2021) har blant annet forsket på hvordan en kan benytte *space syntax* som metode for å finne sammenhenger mellom ulike typer gater, deres romlige kjennetegn, og sannsynligheten for hvorvidt gaten vil kunne oppleves som trygg eller om den legger til rette for kriminalitet. For å få et overblikk over hva som er skrevet om trygghet i urbane omgivelser kan vi forstå begrepet på tre måter: som følelsen av trygghet fra erfaringer eller basert på inntrykk en har fått fra for eksempel bekjente og ulike medier; som et mål på det faktiske nivået av og potensialet for kriminalitet; og som trafikksikkerhet. Selv om denne masteroppgaven fokuserer på den førstnevnte, følelsen av trygghet, er de tre måtene å forstå begrepet på forbundet med hverandre i praksis (Van Nes og Yamu 2021, 127; 204). Når det gjelder hvilken retning en bør ta innen byplanleggingen for å kunne skape trygge byer, har det i hovedsak eksistert to motstridende retninger for hvilke romlige kjennetegn en bør forbinde med trygge gater og byrom. Oscar Newman (1972, i Van Nes og Yamu 2021, 114; 193) sitt prinsipp kalt «defensible space» var basert på at bygningene og gatestrukturene skulle kunne fungere som en beskyttelse mot mulige inntrengere. Alle besøkende, forbipasserende og fremmede som ikke bodde i nabolaget hadde potensial for å være en inntrenger, og Newman vektla dermed lukkede romlige strukturer som en løsning på problemer knyttet til kriminalitet og voldshendelser. Når det gjaldt kjønn, var Newman (ibid., 194) opptatt av en bymessig kjønnsdeling som skulle manifestere seg i separerte offentlige rom med butikker, underholdning og tjenester som rettet seg mot henholdsvis menn og kvinner. Slik mente Newman at en skulle kunne få bukt med kjønnsbaserte overgrep og vold i offentligheten.

Den andre retningen innen byplanlegging for trygge byer finner vi hos Jane Jacobs (1993) og arkitekten Jan Gehl (1996, i Van Nes og Yamu 2021, 114). I motsetning til Newmans syn på fremmede som inntrengere, ser Jacobs (1993, 40) i stedet på dem som en ressurs, og presiserer gjennomgående i *The Death and Life of Great American Cities* (ibid., 45; 71; 106) prinsippet hun kaller «eyes on the street». Prinsippet baserer seg på at gater bør bestå av en variert sammensetning av ulike typer funksjoner (ibid., 199), korte kvartaler (237-238), bygninger fra ulike byggeår (244-245) og med en høy, men lokalt tilpasset tetthet av boliger (272) for å kunne tiltrekke seg en variert gruppe beboere, leietakere, tilreisende og forbipasserende. Slik ender en opp med mange par øyne som både aktivt og passivt får med seg mye av det som skjer i området som en slags naturlig overvåkingsmekanisme – uansett om det er syklisten som bare er på vei gjennom nabolaget, den lokale slakteren som speider

ut av butikkvinduet sitt eller pensjonisten som slapper av på en benk i vårsolen. Jacobs (ibid., 37) baserer dette gatefokuset på at en med 'trygghet i byene' ofte egentlig snakker om 'trygghet i gatene', selv om tryggheten også kan gjelde for tilstøtende bruk som i butikker, parker og lekeplasser. Gehl (1971 i Van Nes og Yamu 2021, 20) var også opptatt av aktiviteten som foregikk mellom bygningene, og kategoriserte aktivitetene som 'nødvendige' (*necessary*), 'valgfrie' (*optional*) og 'sosiale'. Særlig potensialet for at valgfrie aktiviteter skal oppstå er ifølge Gehl avhengig av hvilke fysiske kvaliteter det bebygde miljøet har (ibid.). Dermed uttrykte både Jacobs og Gehl at det finnes en sammenheng mellom den fysiske utformingen på gater og byrom, og muligheten for at gatelivet blomstrer eller dør ut.

Jacobs (1993, 40; også Listerborn 2016, 252) vektla i tillegg at det hun kaller «public peace» ikke utelukkende bør opprettholdes av politiet da betjentene har en tendens til å mangle den lokale forståelsen for hva som er vanlig/uvanlig oppførsel i nabolaget. Slik oppførsel kan for eksempel være høylytte ungdommer som tar mye plass. Jacobs (1993, 113) påpekte at denne atferden er en naturlig del av ungdomstiden, og at det vil være bedre å gi dem mer boltreplass enn at politiet systematisk og bastant bortviser dem fra byens gater. Mangelen på den hverdagslige tilknytningen til et nabolag og forståelsen for innbyggernes oppførsel kan i verste fall føre til mistenkeliggjøring og arrestasjoner av enkelte mer utsatte sosiale grupper som fattige, narkomane og de med minoritetsbakgrunn (Jacobs 1993, 40). Selv om Jacobs ikke kalte seg selv for en feminist, var hun likevel opptatt av at en ikke skulle separere gater og deres tjenester etter kjønn, slik som Newman ønsket. Ettersom Jacobs og Gehl sine prinsipper om aktivitet og liv i gatene samsvarer med det grunnleggende feministiske prinsippet om kvinners tilgang til byen, vil deres forståelse av hvordan en trygg by bør se ut tas til følge, snarere enn Newman sitt segregerende ideal. Van Nes og Yamu (2021, 40) har blant annet tatt utgangspunkt i Jacobs og Gehl sine «eyes on the street» og «livet mellom husene» i bruken av space syntax-metoden for å forebygge kriminalitet. Dette temaet vil undersøkes nærmere i metodekapittelet.

3 Overordnede føringer og retningslinjer

Kapittelet gjør rede for aktuelle rammer og retningslinjer som legger grunnlaget for det videre arbeidet med de strategiske retningslinjene. Først ser vi på hvilke internasjonale mål vi er forpliktet til å inkorporere i norsk planlegging. Deretter presenterer vi hvilke nasjonale lover, føringer og retningslinjer som foreligger. Til slutt ser vi nærmere på kommuneplaner og strategier som er på lokalt nivå. Etersom vi begge er født og oppvokst i Bergen, og i tillegg har arbeidet mye med Bergen kommunes planer på masterprogrammet «Areal og eiendom», anså vi det som passende å undersøke hvordan den feministiske teorien som det er skrevet mye om internasjonalt kan benyttes i en lokal kontekst. Det er som nevnt tidligere gjennomført både en studie av kvinners trygghet om natten i Oslo av Rosén (2019) og en masteroppgave i landskapsarkitektur om hvordan feministisk teori kan praktiseres i grøntområder i Oslo av Haukali (2018). For å undersøke nærmere hvordan den mer arealplanmessige delen av feministisk teori kan benyttes i en by som ikke er forsket på ennå, har vi valgt Norges nest største by og vår hjemby, Bergen, som studieobjekt i denne masteroppgaven.

3.1 Internasjonalt nivå

3.1.1 FNs bærekraftsmål

På FNs kvinnekonferanse i Beijing i 1995 ble det vedtatt at kvinners rettigheter er menneskerettigheter. Arbeidet på konferansen kulminerte i dokumentet *Beijing Declaration and Platform for Action, Beijing +5 Political Declaration and Outcome* publisert av FN-enheten UN Women (2015), som en i dag regner som gullstandarden i verden for hvordan en kan implementere likestillingsfremmende tiltak på ulike forvaltningsnivåer blant verdens nasjonale myndigheter og private aktører (FN-Sambandet 2022). Deklarasjonen tar for seg en rekke temaer som ikke nødvendigvis vil være like relevante for de strategiske retningslinjene i denne masteroppgaven, slik som kvinners relasjon til fattigdom, helse, vold og media. En kan likevel argumentere for deklarasjonens relevans i en norsk kontekst, ettersom Norge er forpliktet til å fremme kvinners rettigheter gjennom FNs bærekraftsmål. Denne forpliktelsen kan legitimere behovet for at føringene fra deklarasjonen må implementeres og/eller følges opp i norsk praksis. Et eksempel på føringer i deklarasjonen som peker direkte på utfordringer med kvinners representasjon i planlegging finner en i § 253. (g) under strategisk mål K.1: «Promote the participation of local communities, particularly women, in identification of public

service needs, spatial planning and the provision and design of urban infrastructure» (UN Women 2015, 159). Denne føringen peker på det sentrale problemet med mangel på kvinnelig representasjon i planlegging som også belyses i teorien (Rose 1993, 1).

Når det gjelder internasjonale føringer og retningslinjer står også FNs bærekraftsmål svært sentralt. Av de 17 bærekraftsmålene handler nummer fem om likestilling mellom kjønnene, og lyder:

«å oppnå likestilling og styrke jenters og kvinners stilling i samfunnet» (FN-Sambandet 2022; figur 1). Selv om det finnes et spesifikt bærekraftsmål for likestilling mellom kjønnene, går alle de 16 andre målene også ut på likestilling og kvinners rettigheter (ibid.). Et eksempel på hvordan likestilling kommer fram i andre bærekraftsmål er i delmål 11.7 under mål 11 *Bærekraftige byer og lokalsamfunn* (figur 1): «Innen 2030 sørge for at alle, særlig kvinner og barn, eldre og personer med nedsatt funksjonsevne, har tilgang til trygge, inkluderende og tilgjengelige grøntområder og offentlige rom» (FN-Sambandet 2023a). Denne formuleringen samsvarer med behovene for å løfte fram perspektivene fra ulike sosiale grupper for å kunne forbedre livssituasjonen for alle (Rose 1993, 3). For å kunne fremme likestilling mellom kjønnene hevder FN at en må få på plass lovverk som er med på å sikre kvinners menneskerettigheter og eiendomsrett (FN-Sambandet 2023b). Kvinner har i Norge vært regnet som myndige *de jure* siden 1863 (ugifte) og 1888 (gifte) med eiendomsrett (Lønnå 2019) og står fritt til å kjøpe, selge og forvalte eiendom i Norge i dag. Det er imidlertid en større utfordring å realisere delmål som 11.7 siden en universell utforming vil kreve at en oppgraderer store deler av eksisterende bebyggelse, gater og offentlige rom. Dette kan komme i konflikt med vernede bygg og kulturminner. I tillegg vil det kreve en definisjon av hva «trygge» og «inkluderende» grøntområder og offentlige rom skal være. Som vi skal se i de nasjonale og lokale føringene refereres det likevel til bærekraftsmålene som førende for hvordan målsettinger som universell utforming og trygge offentlige rom skal følges opp i lokalt.



Figur 1: FNs Bærekraftsmål 5 og 11.

3.2 Nasjonale føringer

3.2.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023 (2019)

Regjeringen kommer hvert fjerde år med nasjonale føringer for kommunal og regional planlegging som skal fremme bærekraftig utvikling, jf. plan- og bygningsloven § 6-1. Føringene gir forventninger til planlegging i fylkeskommunen og kommunen, og det framtidige arbeidet med strategier og planer (KMD 2019, 3). De gjeldende nasjonale føringene for 2019-2023 fokuserer på «byer og tettsteder der det er godt å bo og leve» (ibid., 25). En utfordring med vekst i byer er å kunne sikre innbyggernes trivsel og tilhørighet samtidig som en skal bygge tettere. For å kunne sikre trivsel og tilhørighet fokuserer regjeringen på kulturlivet og andre fritidsaktiviteter ettersom dette er viktige arenaer for «hverdagsintergering og felleskap basert på mangfold, likestilling, ytringsfrihet og toleranse» (ibid.). Det kommer også fram at byer må planlegges med åpne, inkluderende og aktive fasader i førsteetasjen som bidrar til en økt opplevd trygghet og aktivitet i byroms gatene (ibid.). Dette stemmer overens med både Jane Jacobs (1993, 45-46) og Van Nes og Yamu (2021, 116) sine funn som vektlegger at aktive fasader med ulike funksjoner på gatenivå bidrar til økt liv i gatene. Når flere mennesker tar gaten i bruk, får en også flere «eyes on the street» som en naturlig overvåkingsmekanisme. Dette kan bidra til økt trygghet. Videre i føringene fra KMD (2019, 28) står det at aktivitetsnivået i sentrumsgater også kan økes ved å etablere flerfunksjonelle bygg som gir attraktive og aktive gater både på dagtid og kveldstid. En prioritering av å utvide døgnet aktivitetsnivå samsvarer med Jacobs (1993, 46) kamp for varierte funksjoner som butikker, restauranter og barer innenfor samme område. Slik får en utvidet hvor stor del av døgnet en aktiviserer gaten, og en begrenser timene uten naturlig overvåkning til sent på natten.

3.2.2 Plan- og bygningsloven

Plan- og bygningsloven er en lov om planlegging og byggesaksbehandling som gir rammer for bruk og regulering av landets areal, både i offentlig og privat sektor. I plan- og bygningsloven § 1 femte ledd og i TEK17 § 1-1 er prinsippet om universell utforming lovfestet. Kravene er med på å sikre at både offentlige og private virksomheter som retter seg mot allmennheten, legger til rette for at de fysiske omgivelsene er tilgjengelig for alle (Barne- og likestillingsdepartementet 2017, 324). Plan- og bygningsloven § 1-1 fjerde ledd presiserer at

planleggingen skal «sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for alle berørte interesser og myndigheter». Det vektlegges også at «Enhver som fremmer planforslag, skal legge til rette for medvirkning», jf. PBL § 5-1 første ledd. Med andre ord må både statlige, regionale, kommunale og private aktører gjennomføre medvirkning når det fremmes et nytt planforslag. Intensjonen bak plan- og bygningsloven er at planleggingen skal være åpen og transparent, samtidig som den også sikrer medvirkning (KMD 2021, 12).

I juli 2009 kom det endringer i plan- og bygningsloven hvor kommuner og fylker ble pålagt å planlegge med kriminalitetsforebyggende hensyn (Det kriminalforebyggende råd (KRÅD) 2017, 5). Det framgår av endringene i PBL at diverse oppgaver og hensyn skal planlegges innenfor rammene til PBL § 1-1. Plan- og bygningsloven § 3-1 bokstav f sier at planer etter denne lov skal «fremme befolkningens helse og motvirke sosiale helseforskjeller, samt bidra til å forebygge kriminalitet». Loven er dermed med på å tydeliggjøre kommunenes oppgaver i samfunnsutviklingen (KRÅD 2017, 5).

Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD), som tidligere gikk under navnet kommunal- og moderniseringsdepartementet, har blant annet ansvaret for plan- og bygningsloven og den nasjonale boligpolitikken. KDD utarbeidet i 2014 statlige planretningslinjer for en samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Målet var at planlegging som verktøy skal kunne bidra til å «utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskapning og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet» (KMD 2014, 1).

3.2.3 Likestillings- og diskrimineringsloven

Likestillings- og diskrimineringsloven er det viktigste hjelpemiddelet vi har for å sikre retten til å ikke bli diskriminert på grunnlag av kjønn. Lovens formål er å «fremme likestilling og hindre diskriminering på grunn av kjønn, graviditet, permisjon ved fødsel eller adopsjon, omsorgsoppgaver, etnisitet, religion, livssyn, funksjonsnedsettelse, seksuell orientering, kjønnsidentitet, kjønnsuttrykk, alder og andre vesentlige forhold ved en person» (§ 1, 2017). I samme paragraf vektlegges det også at loven har et særlig fokus på å forbedre stillingen kvinner og minoriteter har i dag, ved å «bygge ned samfunnskapte funksjonshemmende barrierer, og hindre at nye skapes». Av barne- og familiedepartementets (2012, 57) utredning av likestillingspolitikkenes prinsipielle utgangspunkt kommer det fram at «[L]ikestilling er grunnleggende sett et spørsmål om rettferdighet», hvor alle borgere deltar i samfunnet på like

vilkår uavhengig av kjønn, klassebakgrunn, etnisitet og andre forhold. En kan se likestillings- og diskrimineringsloven som en nasjonal forankret videreføring av forpliktelsen til FNs bærekraftsmål om likestilling (FN-sambandet 2023b) og til Beijingdeklarasjonen (UN Women 2015) for å styrke kvinner og jenters rettigheter.

3.2.4 Nasjonal gåstrategi (2012)

Den nasjonale gåstrategien er utarbeidet av Statens vegvesen (2012, 3) og er et vedlegg til *Nasjonale transportplan 2014-2023*. Gåstrategien er forankret i regjeringens mål om bedre befolkningshelse ved økt fysisk aktivitet, skal fremme miljøvennlig transport, bedre miljø i byer og tettsteder, og skape et samfunn som er universelt utformet (ibid., 3). Videre kommer det fram at ansvaret for gjennomføring av målene framsatt av den nasjonale gåstrategien er delt mellom statlige, regionale og lokale myndigheter og private aktører (ibid., 8).

Det er to hovedmål i gåstrategien: 1. «Det skal være attraktivt å gå for alle» og 2. «[f]lere skal gå mer» (Statens vegvesen 2012, 7). Statens vegvesen påpeker at vi står ovenfor store utfordringer for å nå disse målene. Noen av utfordringene som kommer til syne er den høye andelen av alle reiser som gjøres med bil, hvordan en kan få til bærekraftig utvikling i planleggingen, hvordan bilen har stått sentral i mye av planleggingen fram til nå, og strukturen i gangnettet. Et vesentlig problem i planleggingsapparatet er at det tradisjonelt sett ikke har vært en «systematisk planlegging for å gi gående sammenhengende og hensiktsmessig infrastruktur på samme måte som for bilbrukerne» (ibid., 15). Mangelen på et sammenhengende gatenettverk for fotgjengere rammer særlig kvinner og barn. Som Massey (1994, 41) og Greed (1994, 42) har påpekt, reiser en større andel kvinner med kollektiv, på sykkel eller til fots sammenliknet med menn. Denne forskjellen mellom kjønnene er større hvis husholdningen har én eller ingen privatbiler. Statistikken fra nasjonale reisevaneundersøkelser i Norge viser at den nasjonale gangandelen for kvinner og menn var henholdsvis 25% og 19% i 2009 (SVV 2012, 56) og 22% og 17% i 2018/2019 (TØI 2021, 42). I tillegg er gangandelen høyere for både barn og eldre som følge av at de har begrenset mulighet til å kjøre selv (SVV 2012, 56; TØI 2021, 42). For å nå hovedmålene i gåstrategien er det satt inn seks innsatsområder med konkrete målsettinger, virkemidler og tiltak (Statens vegvesen 2012, 21). Et av innsatsområdene er 'drift og vedlikehold' som har som mål å bedre vedlikeholdet av gangarealet. Vedlikeholdet går blant annet ut på å sikre at belysingen fungerer som den skal, og å styrke attraktiviteten til omgivelsene for å kunne øke fotgjengerens trygghet (ibid., 28).

Den nasjonale gåstrategien inneholder også en egen del knyttet til det faglige grunnlaget. Her kommer det fram at en av fordelene ved å tilrettelegge for fotgjengere er at det kan bidra til at vi får et mer inkluderende samfunn hvor alle kan ferdes på en trygg og effektiv måte (Statens vegvesen 2012, 47). Vegvesenet (2012, 28) framhever også belysning som et viktig virkemiddel for at opplevelsen av trygghet skal kunne stimulere økt gange og bruk av kollektivtransport. Hva som er 'god belysning' og i hvor stor grad den vil bidra til en økt trygghetsfølelse vil kunne avhenge av hvor lyskildene er plassert og lyskildenes nivå.

I den nasjonale gåstrategiens faglige grunnlag vektlegges også by- og tettstedstrukturens betydning for hvilke reisemåter innbyggerne velger og har mulighet til å velge. Gangavstand mellom boliger og daglige gjøremål som arbeidsplassen, barnehagen, skolen og butikker; høy arealutnyttelse og funksjonsblanding; og høy tetthet av beboere og knutepunkt er noen av faktorene som bidrar til å gjøre det mer attraktivt å gå, sykle, og å reise med kollektivtilbudet som finnes der (Statens vegvesen 2012, 63). Varierte funksjoner på gatenivå og hvordan arkitekturen ser ut har også betydning for trygghetsfølelsen, livligheten og det sosiale liv (ibid., 72). Vegvesenet (ibid., 79) refererer blant annet til Jacobs' perspektiv på sosial kontroll og hvordan den offentlige freden kan opprettholdes av menneskers tilstedeværelse. En slik naturlig overvåkingsmetode vil i mye større grad kunne bidra til tryggere gater og byrom enn hvis alt overlates til politiet ettersom de lokalkjente kan ha bedre kontroll over hva som er normalt i nabolaget og ikke (Jacobs 1993, 40). Ifølge Vegvesenet (2012, 48), kan en bidra til å få en slik naturlig overvåkingsmetode med et godt utbygd gangnettverk. Vegvesenet (2012, 79) refererer også til Gehls perspektiver på hvordan inviterende omgivelser og funksjonelt mangfold vil være «[v]iktige aspekter for steds kvalitet». Med andre ord vil både gatens estetiske side og funksjonelle side ha noe å si for potensialet for livligheten i gaten.

3.2.5 Universell utforming av veger og gater

Vegvesenets (2014, 3) håndbok *V129 Universell utforming av veger og gater* ble laget for å følge opp målene i NTP. Begrepet universell utforming kan beskrives på ulike måter, men Statens vegvesen har valgt å definere det slik: «[m]ed universell utforming menes utforming eller tilrettelegging for hovedløsningen i de fysiske forholdene slik at virksomhetens alminnelige funksjon kan benyttes av flest mulig.» (ibid., 9). Håndboken er ment som en veileder for Statens vegvesenet, men kan også tas i bruk av fylker og kommuner (ibid.). Veilederen kommer med eksempler på hvordan en bedre kan ta hensyn til alle brukergrupper

med universelt utformede gater og byrom. I tillegg beskriver håndboken de ulike prinsippene som må ivaretas for at flest mulig skal kunne orientere seg og bruke transportsystemet på en likestilt måte (SVV 2014, 7). Eksempelene i veilederen begynner som regel med kravene for dimensjonering av gater/veger, som tar utgangspunkt i håndboken *N100 Veg- og gateutforming* sine største dimensjonerings krav. Videre presenterer Vegvesenet ønsker for hvordan en i praksis skal kunne oppnå god universell utforming. Dette kan for eksempel være at ferdsselssonens bredde bør etableres bredere i praksis, siden det kan være særlig vanskelig for bevegelses- og orienteringshemmede dersom gaten har høy aktivitet (ibid., 66). Universell utforming har en annen tilnærming til det å skape et mer inkluderende og tryggere samfunn enn feministisk geografi og planlegging. Ved å benytte begge tilnæringsmetodene vil en kunne skape et mer helhetlig forslag til strategiske retningslinjer.

3.3 Lokalt nivå

Hvilke føringer og planer som foreligger i Bergen kommune vil danne grunnlaget for de strategiske retningslinjene som skal presenteres i denne masteroppgaven.

3.3.1 Bergen 2030: Kommuneplanens samfunnsdel (2015)

Bergen 2030: Kommuneplanens samfunnsdel, KPS for Bergen kommune legger fram de overordnede og langsiktige strategiene med forventning om en stor befolkningsvekst fram mot 2030. KPS har som målsetning at Bergen skal være en «aktiv og attraktiv» by (Bergen kommune 2015, 9). Idéen om 'gåbyen' er en sentral del av den aktive byen med ønske om tilrettelegging for at innbyggerne i Bergen skal bevege seg mer i hverdagen. Med andre ord følger Bergen kommune opp målsettingen om tiltak for fotgjengere i den nasjonale gåstrategien på en lokal skala. I gåbyen skal det satses på effektivitet og attraktivitet i gatenettverket. For å oppnå effektiv framkommelighet vil det være essensielt å ha et mest mulig rettlinjet og finmasket gatenettverk der det lar seg gjøre. Potensialet for attraktivitet i gatenettverket kan på sin side påvirkes av flere faktorer som «forhold mellom høyde og bredde i gatesnittet, klimatilpasninger, lyssetting, møteplasser og beplantning» (ibid., 14).

Den attraktive delen av byen skal tilrettelegges som blant annet 'mangfoldig' og 'trygg' (Bergen kommune 2015, 5). For å oppnå mangfold i byen må Bergen være en åpen og inkluderende by som tilbyr gode levevilkår for alle. Av levekårskartleggingen framgår det at det finnes store sosiale forskjeller i kommunen. På bakgrunn av dette utheves 'mangfold' som et mål for å

jevne ut levekårsforskjellene og gi like muligheter til alle «uavhengig av alder, kjønn, funksjon, seksuell orientering, tro, sosial eller kulturell bakgrunn og bosted» (ibid., 39). Her nevnes kjønn som en prioritert faktor i stedet for 'kvinner' som en eksplisitt sosial faktor.

Formuleringen med 'kjønn' kan knyttes til overgangen fra feministiske studier til kjønnsstudier (Rendell 2012, 86; UN Women 2015, 28) med et perspektiv som sikter mot å løfte fram perspektivene til både kvinner, menn og ikke-binære (Waling 2019; Massey 1994, 189).

Trygghet er en viktig faktor for attraktivitet i henhold til at Bergen sentrum skal være en by det er trygt å ferdes i til alle døgnets tider. Første satsing for å oppnå en trygg by er at alle innbyggere skal ha tilgang til «attraktive, varierte og brukervennlige byrom» i sitt nærmiljø (Bergen kommune 2015, 43). I planen kommer det også fram at byrommene i Bergens sentrale byområder er av høy kvalitet og brukes av mange. En kan her stille spørsmål ved hvorvidt dette utsagnet tilsier at byrommene i de andre bydelene er av lavere kvalitet, eller at kommunen anser påstanden som selvsagt da den ikke refererer til noen analyser. Ettersom dette utsagnet står under satsing 1, «Alle skal ha tilgang til trygge oppvekstmiljø og kunne ferdes trygt», kan en tolke det som at store deler av Bergen sentrum har en bruk og romlige kvaliteter som gjør byrommene trygge. Med andre ord vil det være gater og byrom av dårligere kvalitet, med færre brukere og/eller som befinner seg utenfor sentrum som det i større grad bør satses på for å kunne oppnå «trygge oppvekstmiljø» andre steder enn der det allerede er trygt.

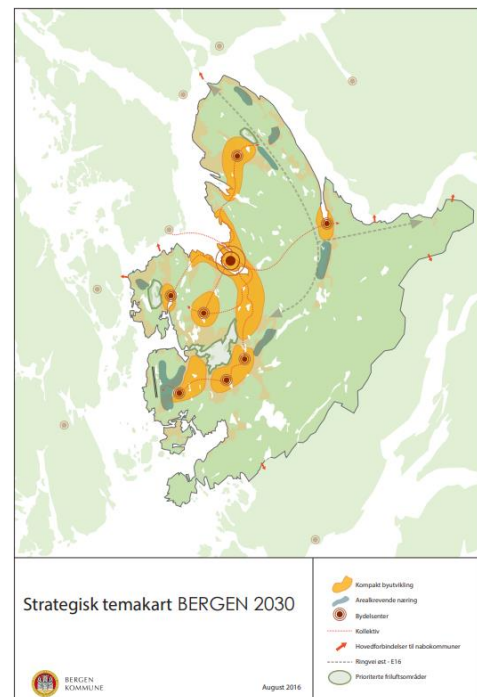
Kommunen (Bergen kommune 2015, 43) nevner at andre faktorer som bidrar til et trygt byrom kan være et allsidig kulturliv som aktiviserer gatene på ulike tidspunkt, «rett belysning, synlig politi og bruk av frivillige gjennom natteravnvirksomheten¹, bidrar til økt sosial kontroll og en tryggere by». Faktorene kommunen nevner som positive bidragsyttere for trygge byrom både samsvarer og står i kontrast til det Jacobs mener om trygghet i byrom. På den ene siden er Jacobs (1993, 46) enig i at aktivisering av gaten til ulike tider av døgnet bidrar til å utvide tidsrommet hvor folk bruker gaten. På den andre siden har både Jacobs (ibid., 40) og Listerborn (2016, 252) argumentert *mot* at synlig politi bidrar til tryggere gater, og vektlegger potensialet for feilarrestasjoner og mistenkeliggjøring av enkelte mer utsatte sosiale grupper.

¹ «Natteravnene, en organisasjoner [sic] hvor voksne, edru mennesker over 18 år, i organisert form vandrer i by- og bydelsgater hovedsakelig på kvelds- og nattetid i helgene.» (fra <https://natteravnbergen.no/>)

3.3.2 KPA2018: Kommuneplanens arealdel (2018)

KPA for Bergen kommune, *KPA2018: Kommuneplanens arealdel*, planlegger for framtidig arealmessig samfunnsutvikling i Bergen kommune 2018-2030. Av plan- og bygningsloven § 6-1 *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging* gis det føringer for hvordan en skal tilrettelegge for en sammenhengende planlegging på alle plannivåer. I KPA er det dermed sikret at en tar hensyn til nasjonale og regionale mål og planer samtidig som en tar hensyn til de lokale behovene og målsetningene i kommunen. Slik som i de nasjonale føringene, er FN sine 17 mål for bærekraftig utforming fram mot 2030 også deler av grunnlaget for kommuneplanens føringer (Bergen kommune 2018, 8). Gåbyen er hovedmålet for byutviklingen i Bergen og KPA følger dermed opp KPS sine offensive satsninger og klare krav og bestemmelser for gåbyen med føringer for en arealbruk og -utvikling som skal hjelpe kommunen å nå målet (Miljøløftet 2020, 14; Bergen kommune 2018, 9).

I *KPA2018* presenterer Bergen kommune (2018, 10) hvilke vesentlige prinsipper for hensyn som må ivaretas i henhold til arealenes formål og bruk. Et av disse prinsippene, kompakt byutvikling med en flerkjernet senterstruktur (figur 2), går i hovedsak ut på at en utformer tette byområder av god kvalitet som vil resultere i «attraktive bo- og arbeidsmiljøer, og god livskvalitet for innbyggerne». Noen positive faktorer som kommunen lister opp som konsekvenser av kompakt byutvikling er blant annet at det «gir urbane kvaliteter og mangfoldige tjenestetilbud», samt «gir mer aktivitet og dermed mer trygghet i sentrum» (ibid., 10). For at Bergen kommune skal kunne oppnå slike resultater må det legges til grunn en rekke premisser for kvalitet og attraktivitet, som for eksempel å planlegge på fotgjengernes premisser og etablering av arbeidsplasser og møteplasser (ibid., 10).



Figur 2: Strategisk temakart BERGEN 2030 (Bergen kommune 2019, 11)

3.3.3 Gåstrategien for Bergen 2020-2030 (2021)

Miljøløftet (2021) har utarbeidet en gåstrategi for Bergen kommune i tråd med føringene fra Statens vegvesen (2012) sin nasjonale gåstrategi, KPA og KPS, 'nullvekstmålet' og andre

overordnede føringer. Nullvekstmålet går ut på at «persontransportveksten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange» (Miljødirektoratet). Det skal dermed ikke være vekst i personbilbruk i storbyene. For å nå nullvekstmålet må en satse på fotgjengere og 'gåbyen' for å utvikle «den gode byen» (Miljøløftet 2021, 6). En satsing på fotgjengere vil komme mange i Bergen til gode da bykommunen hadde en gangandel på 25% i 2018/2019 (TØI 2021, 43). I en nettbasert spørreundersøkelse, som er gjennomført som en del av arbeidet med gå- og sykkelstrategiene, kommer det fram at «følelsen av utrygghet og manglende beskyttelse og sikkerhet» oppleves som en utfordring. Årsaker som trekkes fram som relevante for følelsen av utrygghet er mangel på kvaliteter/opplevelser i form av funksjoner, god flyt og framkommelighet, og lave miljøbelastninger (Miljøløftet 2021, 6; 11).

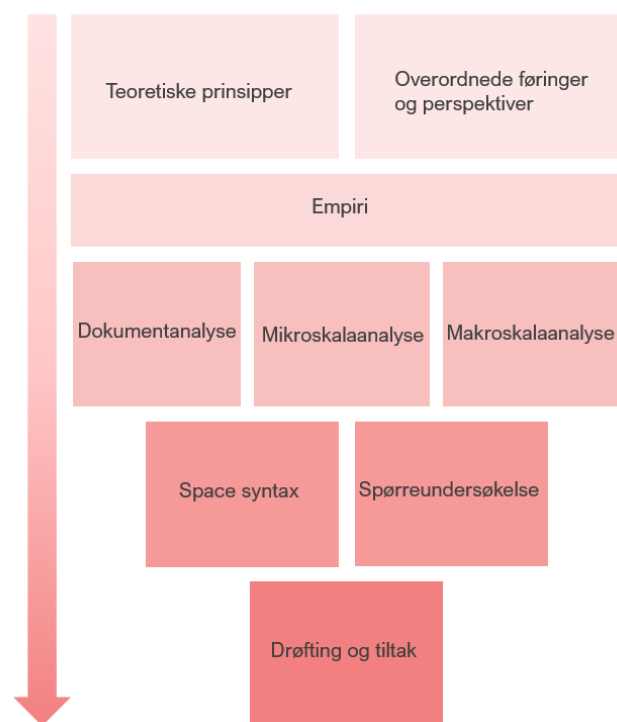
Forutsetningene for gåbyen er å tilrettelegge for at hverdagslige gjøremål kan befinne seg innenfor gangavstand, og utvikle et godt og finmasket gatenettverk. I gåstrategien blir 'barn' benyttet som en indikator på trygghet og attraktivitet ettersom de er en sårbar gruppe som er avhengig av et trygt gangnettverk (Miljøløftet 2021, 11). I sammenheng med feministisk planlegging har også Greed (1993, 233; 1994, 182) vektlagt at hensynet til barn er en del av feministisk planlegging, ettersom kvinnens mange roller som kvinne, mor og forsørger er uadskillelige fra hverandre. Barns behov for et trygt gangnettverk konkretiseres i gåstrategien med at over 60% av barn i alderen 6-13 år i Bergen går til skolen, og at 75% av daglige reiser i sommerhalvåret gjøres til fots for barn i alderen 6-17 år (Miljøløftet 2021, 50). Allerede i 1964 ytret Jacobs (1993, 97-109) seg om at barn trenger trygge områder for lek og utfoldelse hvor det ferdes folk ellers. I en kritikk av forstedsutbyggingen, slo Jacobs også et slag for at barn burde få leke i gatene igjen i stedet for å bli forvist til folketomme lekeplasser. En av hovedgrunnene til dette utsagnet var, som med Jacobs uttalelser om gater og byrom, at når barn har øyne som følger med mens de leker, vil det være noen til stede i tilfelle noe hender med barna (ibid., 106-109).

4 Metode

I dette kapitlet beskrives metodene vi har benyttet i arbeidet med oppgaven for å forsøke å besvare problemstillingen, og utarbeide forslag til strategiske tiltak i tråd med feministisk planlegging. Vi har valgt å bruke metodene dokumentanalyse, mikroskalaanalyse (gatesynlighet, gatekonstitusjon, inngangstetthet og topologisk dybde), makroskalaanalyse (space syntax), spørreundersøkelse og *static snapshot*. Figur 3 viser hvordan metodene bygger på hverandre. Avslutningsvis i kapitlet skal vi reflektere over metodene og gjøre noen forskningsetiske vurderinger.

Metodologien innen feministisk urban forskning kan deles inn i tre kategorier (McDowell 1993a, 162): deskriptiv feministisk empirisme; det antirasjonalistiske perspektivet til radikalfeministene og deres fokus på konstruksjonen av felles kjønnsidentiteter; og den postmoderne tilnærmingen som undersøker kjønnsidentiteter individuelt. Metodene vi bruker vil i stor grad reflektere den første og tredje kategorien, ettersom det trekkes konklusjoner basert på kvinners atferd i byrom i static snapshot-

analysen, og ulike kvinners erfaringer og inntrykk av Bergen i spørreundersøkelsen. En utfører som regel dokumentanalyser for å analysere tekster om temaer som kan belyse problemstillingen (Leseth og Tellmann 2019, 107). Van Nes og Yamu (2021, 215) har sett tidligere space syntax-analyser i sammenheng med analyser fra makro- til mikroskala, som resulterte i 9 romlige prinsipper for å kunne utforme trygge og livlige rom. Vi har tatt i bruk de 5 prinsippene som er på mikroskala. En finner ofte sammenhenger mellom space syntax-analyser og static snapshot-analyser. Vi har valgt å presentere observasjonene kvalitativt i kart, slik som van Nes og Yamu gjør (ibid., 139).



Figur 3: Oversikt over hvordan metodene skal brukes.

For å kunne danne oss et helhetlig bilde av feministisk planlegging i praksis og hvordan situasjonsbildet er i Bergen, benytter vi oss av metodetriangulering. Den kvalitative dokumentanalysen, de kvantitative mikro- og makroskalaanalysene og spørreundersøkelsen, og static snapshot som observasjon, lar oss se nærmere på forskningsspørsmålene fra ulike innfallsvinkler. Professor i samfunnsvitenskapelig metode, Dag Ingvar Jacobsen (2022, 151; 250) peker på at metodetriangulering kan la «kvalitative og kvantitative data berike hverandre», og at resultatene i større grad kan valideres dersom en trekker liknende konklusjoner fra de ulike metodene. Vi vil også i større grad drøfte resultatene med et mangfold av forklaringer i stedet for å bastant legge all vekt på den første og beste forklaringen vi møter på. Selv om vi benytter oss av metodetriangulering, og har både spurt og observert flere personer, må vi likevel trå varsomt når vi analyserer resultatene og heller forsøke å finne sammenhenger.

4.1 Dokumentanalyse

Sosialantropologen Leseth og førsteamanuensis i sosiologi, Tellmann (2019, 108), har skrevet om dokumentanalyse, eller dokumentstudier, i *Hvordan lese kvalitativ forskning?* og peker på to måter å gjennomføre dokumentanalysen på. Den ene måten handler om at «konteksten brukes for å analysere teksten», også kalt «Tekstens kontekst». Den andre måten, kalt «Tekstdata som kontekst», er når en i studier «bruker teksten for å analysere konteksten». Leseth og Tellmann (ibid.) forteller at tekstdata i slike tilfeller brukes for å gi rammer og kontekst til en studie. I denne oppgaven vil denne andre måten å gjøre dokumentstudier på benyttes for å gi kontekst til spørreundersøkelsen og analysene.

Dokumentene vi har valgt ut til å gi kontekst til analysene er *Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning Design* fra Verdensbanken (2020), *Introducing Town Planning and Women and Planning* av Clara Greed (1993; 1994), *The Death and Life of Great American Cities* av Jane Jacobs (1993) og *Lysplan for Stavanger sentrum: Overordnet 2020-2030* fra Stavanger kommune (2021). Den varierte sammensetningen av forfattere bidrar til at vi får belyst temaet feministisk planlegging fra mange ulike sider. Mens Greed er en feministisk planlegger og har akademisk bakgrunn, var Jacobs som nevnt tidligere aktivist og journalist. Vi benytter Greeds verk mye i analysene og drøftingen ettersom det hun har skrevet om feministisk planlegging både oppsummerer holdninger og teori fra feministisk geografi, og anvender det i praksis som feministisk planlegging. Som en internasjonal organisasjon har Verdensbanken (eng: *The World Bank*) et bredt overblikk på temaet feministisk planlegging, men også mange hensyn og

behov å ta stilling til som ikke er relevante i en norsk kontekst. Stavanger kommune har derimot det mye smalere fokusområdet Stavanger sentrum, og kan skreddersy løsninger og idéer til byens gater og nabolagskvaliteter. Denne variasjonen viser at de fire dokumentene alle vil kunne ha ulike perspektiver på hva feministisk planlegging og trygghetsfremmende planlegging er, og hva som vil være gode trygghetsskapende løsninger.

I dokumentanalysen vil først de fire dokumentene introduseres i tur og orden. Deretter vil tre konkrete eksempler fra Verdensbankens håndbok, i byene Barcelona, Wien og Umeå, presenteres for å vise hvordan enkelte feministiske prinsipper har blitt anvendt i praksis. De tre prosjektene er valgt ut basert på deres relevans for problemene som finnes i en norsk kontekst. Etter eksemplene følger en gruppe tematiske tiltaksområder som de fire dokumentene har pekt på, som belysning, mobilitet og medvirkning. Her vil det også inkluderes enkelte perspektiver fra andre aktører som Statens vegvesen og Norsk Handikapforbund.

4.2 Mikroskalaanalyse

En mikroskalaanalyse ser på sammenhengen mellom det offentlige gaterommet og byggene rundt. Analysen kan gi oss en indikator på graden av trygghet og synlighet i gatesegmentene. Nærmere forklart ser en på hvordan byggenes innganger henger sammen med gatenettverket og graden av topologisk dybde fra det private rom til de offentlige gatene (van Nes og Yamu 2021, 114). I tillegg får en kartlagt synligheten fra dører og vinduer på hver sin side av gaten. Formålet med analysen er å kunne vurdere grad av aktivitet og synlighet i gatene, som igjen gir et mål på grad av trygghet. Tidligere forskning med mikroskalaanalyser har konkludert med at kvinner og menn bruker rom forskjellig i ulike kulturer (ibid., 193). Van Nes og Yamu (ibid.) kan også fortelle at kvinner unngår å oppholde seg i eller gå gjennom segregerte og ikke-konstituerte gater med lav grad av gatesynlighet ettersom slike gater oppleves som utrygge. Siden mikroskalaanalyser kan gi et mål på gatens trygghetsgrad, og en kan se sammenhenger med hvordan kvinner opplever og bruker gaten, anser vi metoden som relevant for å svare på problemstillingen.

Vi har kartlagt analysene i ArcGIS Pro ved å benytte Google Street View for å orientere oss i gatene. De fem forskjellige analysene er presentert i hvert sitt kart. I områder som Sandviken og Nøstet med eldre trehusbebyggelse, opplevde vi det utfordrende at flere av de trange

smugene ikke kunne vises i «Google Street View». Disse områdene er derfor ikke markert i kartene.

4.2.1 Gatesynlighet (*Intervisibility*)

Gatesynligheten vurderes etter hvorvidt byggenes innganger og vinduer er vendt mot gaten (van Nes og Yamu 2021, 119). En gate med høy synlighet har mange vinduer og innganger plassert direkte ut mot gaten, som vist i figur 4, og er markert med grønt. Middels synlighet forekommer dersom en gate bare har vinduer og innganger på én side av gaten, eller dersom halvparten av bygningene i gaten ikke har innganger eller vinduer inn mot gaten, som markert med gult. Lav synlighet er gater hvor en fjerdedel av bygningene har innganger eller vinduer direkte tilkoblet gaten, og er markert med oransje. Gater med hverken innganger eller vinduer direkte koblet til gaten vurderes som gater uten synlighet, markert med rødt.



Fig. 4.8 Examples of streets with high intervisibility (a) and low intervisibility (b) in a neighbourhood in the Dutch town of Haarlem

Figur 4: Eksempler på gater med høy (a) og lav (b) gatesynlighet i et nabolag i Haarlem, Nederland (van Nes og Yamu 2021, 120)

4.2.2 Gatekonstitusjon (*Constitutedness*)

Analysen gatekonstitusjon reflekterer bygningers grad av tilknytning og tilgjengelighet til offentlige rom som gater og plasser, som vist i figur 5. Bygninger med innganger direkte ut mot gaten er konstituerte (markert i kartet med rødt), mens ikke-konstituerte gater (blått) mangler en direkte forbindelse mellom bygningene og det offentlige rom (van Nes og Yamu 2021, 116). Konstituerte gater kan fungere som en god sosial kontrollmekanisme.



Fig. 4.3 Urban examples of constituted (a, b) and unconstituted (c, d) streets in the Netherlands

Figur 5: Eksempler på konstituerte (a, b) og ikke-konstituerte (c, d) gater i Nederland. (van Nes og Yamu 2021, 117)

4.2.3 Inngangstetthet (*Density of entrances*)

Inngangstetthet er en enkel analyse som måler hvor mange innganger mot gaten en finner på en gitt distanse i et gateløp (van Nes og Yamu 2021, 116). I våre analyser er antall innganger på hver side av gaten telt i intervaller på ca. 20 meter. Vi har kategorisert gatene i Bergen sentrum etter lav (0-3 innganger, rødt), middels (4-6, gult) og høy (7 eller flere, grønt) inngangstetthet.

4.2.4 Topologisk dybde (*Topological depth*)

Van Nes og Yamu (2021, 122) presenterer topologisk dybde som et mål på antall steg mellom offentlig og privat rom, som demonstrert i figur 6. En måler dybden ved å telle antall semi-offentlige og/eller semi-private rom mellom en bygnings private rom, og det offentlige rom i form av for eksempel en gate, plass eller vei. Hvis inngangsdøren går rett ut til gaten er den topologiske dybden 1. Hvert steg mellom inngangsdøren og gaten som kommer i tillegg vil øke den topologiske dybden. I tilfellene hvor det finnes bygninger på begge sider av gaten, har vi kalkulert et gjennomsnitt for det aktuelle gatestrekkets topologiske dybde (ibid., 123). I kartet har vi valgt å kategorisere gatenes topologiske dybde som 1 (grønn), 2 (gul) eller 3+ (rød) for enkelthetens skyld.

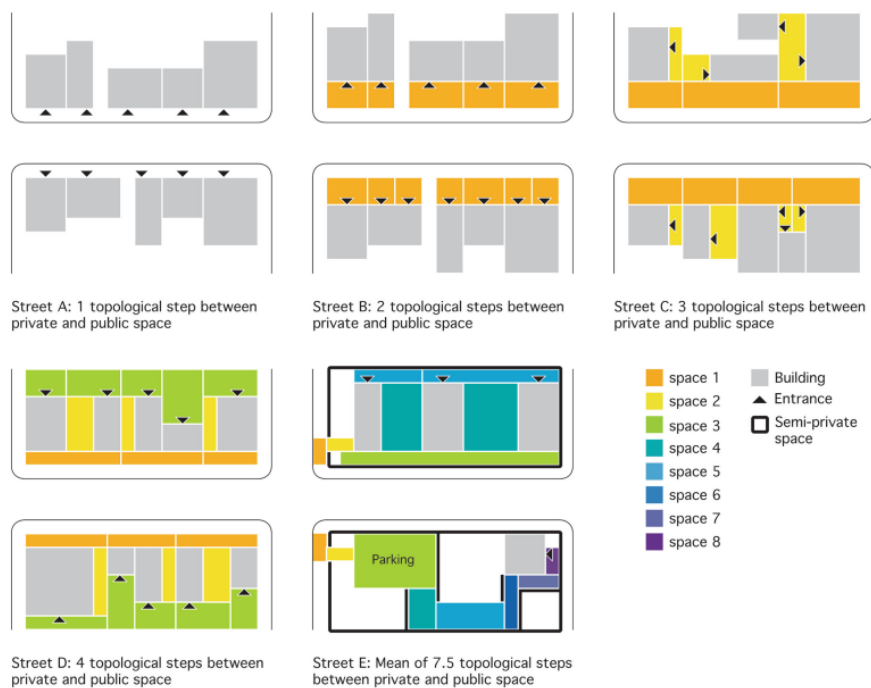


Fig. 4.13 Streets A–E: Five examples with different topological depths between private and public spaces

Figur 6: Fem eksempler på forskjellige topologiske dybder mellom private og offentlige rom. (van Nes og Yamu 2021, 124)

4.2.5 Grad av funksjonsblanding (MXI)

Analysen *MXI* ser på graden av funksjonsblanding i et område, og er basert på van der Hoek sin metode *Mixed Use Index (MXI)* (van Nes og Yamu 2021, 10). *MXI* brukes for å tallfeste og beskrive urbane områders funksjonalitet, og lar oss sammenlikne monofunksjonelle og flerfunksjonelle strøk. De ulike funksjonene deles inn i tre kategorier: arbeid, bolig og fasiliteter. Kategorien ‘bolig’ kan være boligområder, leiligheter, rekkehus og borettslag. ‘Arbeid’ dekker rene arbeidsplasser som kontorer og industriområder. Kategorien ‘fasiliteter’ omfatter publikumsrettede målpunkt som for eksempel butikk, kino, museum, kirke og bibliotek. En svakhet med denne metoden er at det kan være utfordrende å skille kategoriene ‘arbeid’ og ‘fasiliteter’, ettersom noens fritidsaktivitet som regel er en annens jobb (van Nes og Yamu 2021, 9).

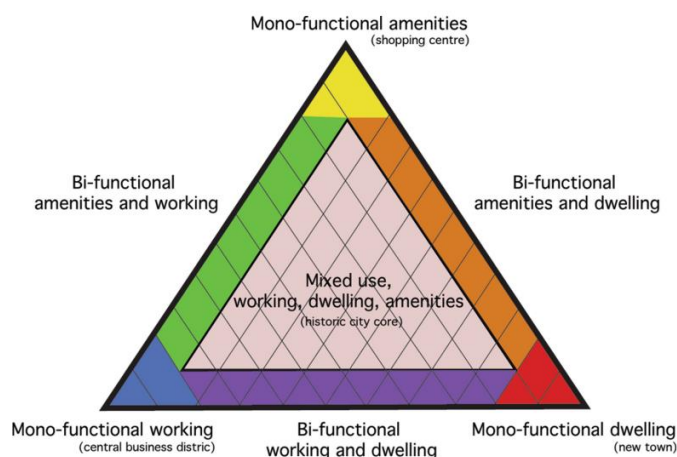


Fig. 1.6 Van Hoek's MXI triangle matrix

Figur 7: van Hoeks MXI-trekant. (van Nes og Yamu 2021, 10)

Dersom et bygg inneholder én av disse funksjonene kategoriseres bygget som monofunksjonelt. Et urbant område defineres som bifunksjonelt dersom to av de tre kategoriene er til stede, mens et bygg er multifunksjonelt hvis en finner alle tre kategorier der. Trekantmatrisen (figur 7) beskriver metoden og viser hvilke farger en ideelt sett assosierer med de ulike kategoriene. Ettersom vi i mindre grad har innsyn i hvert enkelt bygg sine virksomheter og funksjoner, har vi valgt å slå sammen de bifunksjonelle kategoriene til én kategori, markert med grønt. Formålet ved bruk av MXI er å kunne se hvordan de ulike romlige og fysiske elementene i Bergen sentrum henger sammen, som igjen kan gi et innblikk i hvordan byen fungerer. Jacobs (1993, 196-197) vektlegger at gater med varierte funksjoner og flerfunksjonelle bygg sikrer tilstedeværelsen av mennesker til forskjellige tider på døgnet. For å øke menneskers tilstedeværelse må områder «serve more than one primary function; preferably more than two» (ibid., 196).

4.3 Space syntax

Space syntax er et verktøy på makroskala som brukes «to describe and analyse patterns of architectural space – both at the building and urban level» (Hillier et al. 1983, 49). Metoden lar oss beskrive hvor effektivt et miljø fungerer på en objektiv og nøyaktig måte. Hillier et al. (ibid.) sin metode har gitt oss en forståelse av forholdet mellom rom og samfunn i bebygde omgivelser. Ifølge Yamu, van Nes og Garau (2021, 2), oppsummerte Hillier betydningen av det romlige oppsettet som «[h]ow the urban system is put together spatially is the source of

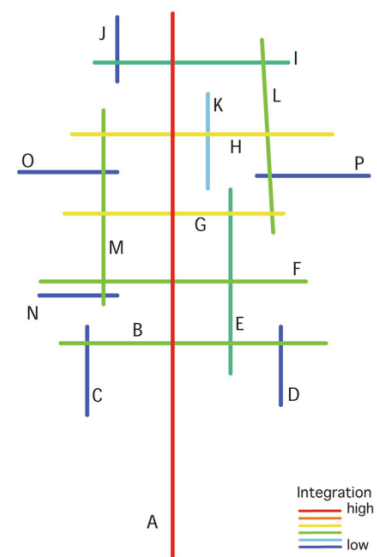
everything else». Bygningens plassering og gatenettets oppbygning er derfor av betydning for sosiale relasjoner og sosioøkonomiske aktiviteter.

Når vi utfører space syntax-analyser kan vi blant annet velge om kartet skal vise tilkobling eller integrasjon i et gatenettverk. Vi kan også velge den metriske radiusen som sier noe om hvor integrert en linje er på en gitt distanse, for eksempel 140 meter for fotgjengere og 1400 meter for biler (van Nes og Yamu 2021, 62). Tilkobling, eller *angular choice* (heretter 'choice'), er en «[s]tatic local measure» som er med på å forklare antall forbindelser fra hver gate til nabogatene, og vurderer gatens «through-movement». En gate har høy tilkoblingsverdi dersom den har mange forbindelser til sidegatene, mens en gate med lav tilkoblingsverdi har få forbindelser (Yamu, van Nes og Garau 2021, 7-8).

Integrasjonen, eller *angular integration*, vurderer «to-movement» og analyserer graden av tilgjengelighet en gate har med alle andre gater, samt tar i betraktning antall retningsendringer. Dersom det er få retningsendringer i en gate, vil den vurderes til å ha høy grad av integrasjon. Med andre ord vil en lengre og uavbrutt gate i et byområde ha høyere tilkobling til andre gater. Dette fører til en høyere integrasjonsverdi og markeres med rødt, som i figur 8 (ibid., 8). Omvendt, vil en gate med flere retningsendringer ha en lavere integrasjonsverdi. Jacobs og Gehl sitt arbeid med forholdet mellom fysiske kjennetegn i det bebygde miljø og det sosiale livet i byer har dannet grunnlaget for utarbeidelsen av space syntax-metoden (Van Nes og Yamu 2021, 20).

4.4 Spørreundersøkelse

Spørreundersøkelsen ble laget med ArcGIS Survey123 i XLSForm som lar oss skreddersy undersøkelsen. Hovedsakelig valgte vi ArcGIS Survey123 på grunn av dens kartfunksjon som gir respondentene muligheten til å markere områder hvor de føler eller har følt seg utrygg. For å nå ut til flest mulig deltagere ble spørreundersøkelsen delt på sosiale medier, samt videresendt til venner som ble spurt om å dele undersøkelsen videre. Innledningsvis presiserte vi også at «trygghet» i denne undersøkelsen ikke var synonymt med «trafikksikkerhet», men i stedet handlet om å føle seg trygg. Vi ønsket i tillegg å fokusere på

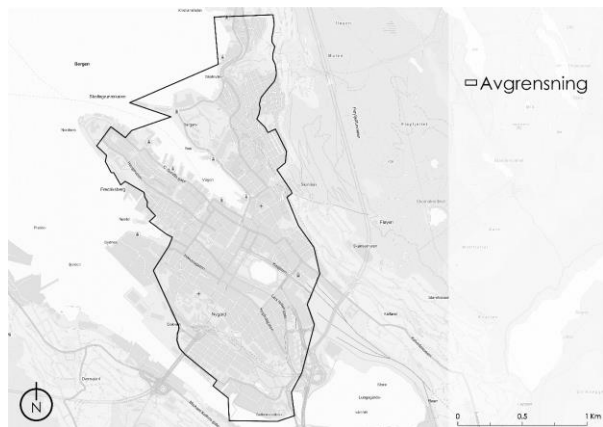


(c) Axial integration analysis

Figur 8: Fargebruk i space syntax.
(van Nes og Yamu 2021, 46)

erfart trygghet og utrygghet i Bergen sentrum i spørreundersøkelsen. Med andre ord tok ikke undersøkelsen for seg steder utenfor bykjernen, som vist med avgrensningen i figur 9. Spørreundersøkelsen var anonym og hadde en gjennomføringstid på om lag tre til fem minutter. Den består av 12 spørsmål, hvor to av dem er bakgrunnsspørsmål mens de resterende spørsmålene er hovedspørsmål. Det var totalt 92 studenter som deltok i spørreundersøkelsen, og den ble gjennomført i tidsrommet 10. mars til 1. april.

Vi hadde en hypotese om at kvinner kanskje ville føle seg utrygg i større grad enn menn, på andre steder enn menn, og at deltakernes kjønn ville være av betydning når det kommer til hvorfor en føler seg utrygg. For å kunne undersøke hvordan kvinner, menn og ikke-binære har svært ulikt, valgte vi å presentere resultatene både som en felles graf med absolutte tall, og som kjønnsdelte grafer med prosentandeler. Det er viktig å presisere at resultatene og erfaringene vi kan knytte til de kvinnelige og mannlige studentene i spørreundersøkelsen ikke nødvendigvis kan generaliseres til å gjelde for hele befolkningen eller kvinner/menn generelt. Resultatene vil likevel kunne si mye om hva som går igjen av svarene fra de 92 deltakerne i undersøkelsen. I tillegg vil resultatene fra spørreundersøkelsen kunne knyttes opp mot mikro- og makroskalaanalysene for å kunne observere eventuelle trender.



Figur 9: Områdeavgrensning i spørsmål 3 fra spørreundersøkelsen.

prosentandeler. Det er viktig å presisere at resultatene og erfaringene vi kan knytte til de kvinnelige og mannlige studentene i spørreundersøkelsen ikke nødvendigvis kan generaliseres til å gjelde for hele befolkningen eller kvinner/menn generelt. Resultatene vil likevel kunne si mye om hva som går igjen av svarene fra de 92 deltakerne i undersøkelsen. I tillegg vil resultatene fra spørreundersøkelsen kunne knyttes opp mot mikro- og makroskalaanalysene for å kunne observere eventuelle trender.

4.4.1 Bakgrunnsspørsmål

I første bakgrunnsspørsmål ble respondentene spurt om de er studenter eller ikke, ettersom det å være en student var en betingelse for å kunne delta i undersøkelsen. Vi valgte å ha denne betingelsen for å få et mer avgrenset og representativt utvalg, som gjerne tilhører samme aldersgruppe. I tillegg har vi inntrykk av at en høyere andel studenter befinner seg i sentrumsområdene på kveldstid, samtidig som det er et utvalg som det var lettere for oss som studenter å komme i kontakt med. Det ble sørget for at alle som ble spurt enten bor i Bergen nå eller har bodd i Bergen tidligere. Ettersom mange studenter bor og studerer i Bergen sentrum eller sentrumsnært, tenkte vi at det ville være mer sannsynlig at deltakerne kom til å kjenne igjen gatene som de ble bedt om å ta stilling til i spørreundersøkelsen.

I det andre bakgrunnsspørsmålet ble deltakerne spurt om deres kjønn, slik at vi skulle kunne undersøke sammenhenger mellom hva de svarte på hovedspørsmålene om trygghet i forhold til kjønn. Svaralternativene på spørsmålet om kjønn var «kvinne», «mann», «ikke-binær» og «annet» for å inkludere flere kjønnskategorier. Som en kan se, dukker kvinnebegrepet opp i spørreundersøkelsen. Deltakerne hadde her mulighet til å krysse av for kjønn selv, og får dermed mulighet til å knytte egne erfaringer til kjønn som deltakerne identifiserer seg med. Ved å knytte sammen kjønn og erfaringer, blir dette en måte deltakerne blir gitt muligheten (eng: *agency*) til å «gjøre kjønn» på egne premisser. Samtidig blir deltakerne påført det å «gjøre kjønn» av oss i form av at det kreves at erfaringer og meninger skal være kjønnete (Butler 2006, i Rosén 2013, 73).

4.4.2 Hovedspørsmål

Spørsmål 3: Markeringer i kart

Det første hovedspørsmålet, spørsmål 3, er «Hvor føler du deg utrygg i Bergen sentrum?». Hensikten med spørsmålet var at respondentene skulle markere hvor de føler seg utrygge ved hjelp av punkter. Ut ifra dette spørsmålet forventet vi å få en pekepinn på hvilke områder deltakerne føler seg utrygge i Bergen, med muligheten til å skille dem etter kjønn. Siden dette var det første hovedspørsmålet, har ingen gater blitt nevnt for respondentene ennå. Derfor vil plasseringen av punktene i stor grad være uavhengig av gatene vi nevner senere i undersøkelsen.

På grunn av måten ArcGIS Survey123 fungerer på, var det ikke mulig å plassere flere punkter i samme kart. I stedet måtte en først plassere ett punkt, deretter åpne et nytt kart, for så å kunne plassere nok et punkt, som vi opplevde som lite brukervennlig. En mulig feilkilde for hvor studenter føler seg utrygge i Bergen sentrum vil her kunne være at deltakerne har utfordringer med å bruke kartet og plassere punkter. Utfordringene kan føre til at respondentene kanskje velger å ikke svare på spørsmålet, bare plasserer ett punkt når de ønsket å plassere flere, eller plasserer feil.

Spørsmål 4-11: Likert-påstander om fire gater

Etter spørsmål 3 fikk deltakerne presentert fire gater/byrom hvor de skulle vurdere hvor trygge de føler seg der. Svaralternativene ble gitt på en *likert-skala* med alternativene «Helt uenig», «Uenig», «Både-og/Vet ikke», «Enig» og «Helt enig». En likert-skala presenterer ifølge

Eberhard-Gran (2017, 46) «et eller flere utsagn som respondenten skal ta stilling til». Hensikten med skalaen er å «måle styrken på en holdning eller en opplevelse som respondenten har». Opprinnelig hadde vi også alternativet «Føler meg ikke utrygg» som et svaralternativ, mens «Både-og» og «Vet ikke» stod separat. Vi fikk tilbakemelding på første midtveispresentasjon at disse syv svaralternativene kunne skape forvirring siden likert-skalaen som regel presenterer alternativene på en symmetrisk skala. Dermed valgte vi å gå videre med de fem svaralternativene presentert over. For hver av gatene, Lars Hilles gate, Vaskerelven, Allégaten og Torgallmenningen, ble deltakerne spurt om hvorvidt de føler seg trygge der på dagtid og på kveldstid etter klokken 21. I spørsmål som måler enighet er det viktig at påstanden ikke er ledende, men heller formulert så nøytralt som mulig. Ledende formuleringer kan være med på å påvirke resultatene fra undersøkelsen. I slike tilfeller inneholder påstanden gjerne «positivt eller negativt ladete ord, som viser til forbilder eller autoriteter, som argumenterer, eller som inneholder andre typer påvirkningselementer» (Hellevik 2011, 49). I vårt tilfelle er påstandene formulert likt uten positivt eller negativt ladete ord, med gatenavnet og tid på døgnet som den eneste variabelen: «Jeg føler meg trygg når jeg går alene i [gate] på dagtid/kvelden etter kl. 21». Alle gatene var supplert med et bilde på dagtid i skyet vær. I etterkant ser vi at det kunne ha vært passende å også ha med bilder som viser gatene på kveldstid slik at deltakerne får en pekepinn på hvordan gatene og belysningen ser ut da.

Vi valgte Vaskerelven og Torgallmenningen på grunn av deres nærhet til Bergens uteliv og folkeliv; Lars Hilles gate siden den, til tross for å være en fortsettelse av Vaskerelven, har svært høy veitrafikk og mangler mange av de publikumsrettede funksjonene en finner der; og Allégaten på grunn av dens nærhet til Realfagsbygget ved Universitetet i Bergen med sitt rykte for å være en dårlig utformet barriere i kontrast med resten av gatens bebyggelse og karakter. Vi vurderte også gater som Kong Oscars gate og Nygårdsgaten, men ønsket et variert utvalg av gater med ulike romlige kjennetegn.

Spørsmål 12: Hva får deg til å føle deg utrygg i Bergen?

Det siste spørsmålet i spørreundersøkelsen, «Hva får deg til å føle deg utrygg i Bergen?», var formulert som et åpent spørsmål uten svaralternativer. Respondentene fikk her mulighet til å besvare spørsmålet så utfyllende de selv ønsket, enten som setninger eller ved å liste opp faktorer som bidrar til at de kan føle seg utrygge i Bergen. Ved å benytte oss av åpne spørsmål, kan vi få innsikt i hvilke romlige kjennetegn, personer, oppførsel eller andre faktorer

som gjør at respondentene føler seg utrygge, uten at de påvirkes av gitte svaralternativer i noen stor grad. Det er likevel viktig å nevne at «kveldstid» ble nevnt i de forrige spørsmålene, og kan ha påvirket svarene. Besvarelsen vil også kunne gi et innblikk i hvem som *ikke* føler seg utrygge i Bergen.

4.5 Static snapshot

Static snapshot er en effektiv observasjonsteknikk hvor en observerer hvor folk sitter, står, går eller har en sosial interaksjon gjennom f.eks. en samtale. Navnet «static snapshot» kommer av at en gjør registreringer på gaten i en kort tidsperiode. Registreringen gjøres flere ganger samme dag, gjerne hver andre time. Formålet med static snapshot er å skape innsikt i gatenes aktivitetsnivå, altså hvilke gater som brukes hyppig og ikke brukes fullt så mye (van Nes og Yamu 2021, 138). Slik som i spørreundersøkelsen, vil resultatene for kvinner og menn som vi har observert i analysen ikke nødvendigvis kunne generaliseres til å gjelde for befolkningen, men i stedet ses i sammenheng med litteraturen og de andre analysene. For å kunne se en sammenheng mellom static snapshot og mikro- og makroskalaanalysene valgte vi fire gater etter deres ulike romlige kjennetegn i analysene. Resultatet fra analysen vil kunne gi oss kunnskap om gatenes adferdsmønster i løpet av dagen (Yamu, van Nes og Garau 2021, 16). I tillegg vil vi kunne se om de romlige kjennetegnene har en sammenheng med hvordan gaten brukes, slik van Nes og López (2007) gjorde i Alkmaar og Gouda. For å analysere og presentere dataen fra undersøkelsen legges observasjonene inn i ArcGIS Pro for å kunne lage kart for å lettere kunne tolke og visualisere funnene. Vi lagde fire kart som skiller mellom menn og kvinner, samt om de står eller går.

For å gjennomføre static snapshot-analysen tok vi utgangspunkt i fire gater med ulike romlige kjennetegn basert på mikro- og makroskalaanalysene. Mikroskalaanalysene vi har utført har sett på gatekonstitusjon, inngangstetthet, synlighet, topologisk dybde og grad av funksjonsblanding (MXI), mens makroskalaanalysene har demonstrert potensialet for intern trafikk og gjennomgangstrafikk. Ettersom begge analysene tar for seg faktorer som kan gi en pekepinn på trygghetsbildet og hvorvidt kvinner bruker eller unngår gatene, vil begge analysene dermed kunne være relevante for å vurdere tryggheten i de fire gatene (van Nes og Yamu 2021, 193). Som vist i tabell 3 scorer de fire valgte gatene enten bra eller dårlig på mikro- og/eller makroskalaanalysene. For eksempel gjorde Baneveien det dårlig på begge analysene, mens Lars Hilles gate gjorde det dårlig på mikroskala og bra på makroskala. Slik får

en isolert hvordan de ulike romlige kvalitetene i gatene kan samsvare med mikro- og makroskalanalysene. Vi anså det også som relevant å ta med Lars Hilles gate og Vaskerelven videre fra spørreundersøkelsen ettersom de ga interessante resultater og ble opplevd som mest utrygge av henholdsvis kvinner og menn.

Tabell 1: Hvordan gatene fra static snapshot-analysen scorer på mikro- og makroskalaanalysene.

Gaten scorer...	dårlig på makroskala	bra på makroskala
dårlig på mikroskala	Baneveien	Lars Hilles gate
bra på mikroskala	Hans Holmboes gate	Vaskerelven

Vi gjennomførte static snapshot-analysene onsdag 12. april og fredag 14. april. Vi valgte disse dagene for å få et bilde av hvordan de fire gatene så ut på en roligere hverdag og på en dag med mer aktivitet på ettermiddag og kveld. Analysene ble utført fire ganger til dagen, fem minutter om gangen omtrent klokken 11, 15, 18 og 22.

For å utføre analysen hadde vi med oss papirkart over gatene for å kunne markere hvilken retning individene og gruppene gikk i. Alle personene som vi telte i løpet av de fem minuttene er markert i kart laget i ArcGIS Pro. Siden vi telte dem over fem minutter og ikke som et øyeblikksbilde, vil ikke alle plasseringene i kartene stemme overens med deres nøyaktige geografiske lokasjon i øyeblikket. I stedet vil kartet heller fokusere på hvem som brukte gatene og hvem som bare krysset dem. I tillegg er det markert om de går, sitter eller står (oppholder seg) i gatene, deres kjønn, og om de var alene eller i grupper. Vi har ikke telt syklister og folk på elsparkesykkel.

4.6 Metodiske og forskningsetiske refleksjoner

Når det gjelder fargene i spørreundersøkelsen og static snapshot-analysen har vi valgt en rødlig farge for kvinner og blå for menn. Disse to fargene assosieres som stereotyper med et binært kjønnsbilde, og kommer ofte til uttrykk i visuelle sammenhenger som for eksempel på toaletter og i butikker, og i kjønnsstereotyper som klær og leketøy. Selv om vi har presentert et mer progressivt syn på kjønn og kjønnsidentitet, ble vi plutselig møtt med egne kjønnsstereotyper da vi skulle velge ut farger til grafikken i resultatene. På den ene siden kunne vi i stedet ha valgt farger som en vanligvis *ikke* assosierer med kjønn, som gul og grønn. På den andre siden tenkte vi at det ville være mer hensiktsmessig å velge farger som allerede svarer til folks forventninger til visuelle kjønnsassosiasjoner, til tross for at det strider

mot de teoretiske perspektivene på kjønn som vi presenterte tidligere. Når vi gjør valget å svare til folks forventninger kan grafikken bli enklere å lese og forstå. Valget å konsekvent bruke de samme fargene gjennomgående i masteroppgaven gjør det også mer forutsigbart for leseren. Dette valget ble ikke gjort for å ytterligere forsterke de stereotypiske kjønnsassosiasjonene som samfunnet som regel har med fargene rød (rosa) og blå. I stedet er fargevalget gjort bevisst for å ha en konsekvent fargepalett. Samtidig svarer fargene til den generelle befolkningens forventninger uten at fargene byttes om som en protest.

Ideelt sett skulle gjerne analysene være basert på et kjønnsperspektiv som tar hensyn til andre kjønnsidentiteter enn 'kvinne' og 'mann'. I spørreundersøkelsen inkluderte vi kategorien 'ikke-binær' der respondentene selv kunne velge hvilken kjønnskategori de foretrakk. Utenom selvkategoriseringen i spørreundersøkelsen var det derimot nødvendig med et kjønnsperspektiv som var mer i retning det Butler (1986, 35) kalte «å gjøre kjønn». Dette perspektivet var vesentlig for static snapshot-analysen hvor vi telte antall kvinner og menn som befant seg i fire ulike gater, og det dermed var nødvendig for oss å kategorisere personene etter hvilket kjønnsuttrykk de presenterte. På den måten gjorde personene kjønn både i måten de *selv* uttrykte deres kjønn på, samtidig som de ble påført handlingen i form av at *vi*, observatørene, måtte anta deres kjønn.

Et interseksjonelt perspektiv på analysene kunne ha gitt interessante funn for kvinner som også identifiserte seg med andre sosiale kategorier, som innvandrerkvinner, jenter, eldre kvinner, muslimske kvinner, og funksjonshemmede. Siden det er gjort lite forskning på feministisk planlegging i Bergen (og Norge ellers), anså vi det som mer nyttig å primært fokusere på kvinner og menn som empirisk grunnlag for analysene, men også med åpning for ikke-binære. En tilnærming som både skulle introdusere feministisk planlegging til Bergen og undersøke sosiale kategorier vi kan assosiere med kvinner, ville trolig blitt for omfattende. Kjønnsperspektivet som slo rot i feministisk geografi på 1990-tallet åpnet som sagt for å undersøke menns perspektiver i byen nærmere. Både spørreundersøkelsen og static snapshot-analysen viser erfaringer og atferd fra menn i Bergen sentrum. Det teoretiske grunnlaget fokuserer imidlertid på kvinners erfaringer og plass i urbane rom. Selv om et perspektiv som fokuserer på menn også kunne vært interessant å se i en bergensk kontekst, dreier analysene og drøftingen seg i hovedsak om kvinner.

4.6.1 Validitet

Jacobsen (2022, 359) forteller at resultatets *validitet*, eller interne gyldighet, dreier seg om hvorvidt resultatene fra metodene en har brukt oppfattes som riktige, og om måleapparatene faktisk måler det vi vil måle. En måte å undersøke et resultats validitet på kan, ifølge Jacobsen (ibid., 240), være ved å stille «spørsmål ved hvorvidt det er samsvar mellom virkeligheten og forskerens beskrivelse av denne virkeligheten». I denne masteroppgaven er det særlig spørreundersøkelsen og static snapshot-analysen som kan rokke ved vår beskrivelse av virkeligheten. Som nevnt over, ble deltakerne i spørreundersøkelsen bedt om å ta stilling til følelsen av utrygghet i Bergen sentrum, mens snapshot-analysen ga en pekepinn på hvordan fire sentrumsgater blir brukt. Ettersom spørreundersøkelsen og static snapshot-analysens resultater skal ses i sammenheng med hverandre, kan en stille spørsmål ved deres validitet med tanke på at de har ulike utvalg. Mens spørreundersøkelsens deltakere utelukkende var studenter, ble både voksne og barn i alle aldre observert i static snapshot-analysen. Vi bør dermed trå varsomt når vi ser resultatene i lys av hverandre. En mulig svakhet ved static snapshot-analysens validitet er at den ble gjennomført 12. og 14. mars i skyet vær, og ikke nødvendigvis vil kunne reflektere gatenes bruk ellers i året eller under andre værforhold. Ettersom resultatene vil ses i sammenheng med hverandre, resten av empirien og det teoretiske grunnlaget, vil validiteten kunne styrkes eller svekkes etter hvorvidt vi finner liknende resultater på tvers av analysene.

4.6.2 Pålitelighet

Når det gjelder pålitelighet, eller *reliabilitet*, forteller Jacobsen (2022, 17) at «[e]mpirien må være pålitelig og troverdig (reliabel)». Med andre ord skal undersøkelsesmetodene være gjennomført på en slik måte at deres resultater er til å stole på, og på en måte som vekker tillit. Jacobsen (ibid.) eksemplifiserer med et tankeeksperiment: «Ville vi fått tilnærmet samme resultat hvis vi hadde gjennomført akkurat den samme undersøkelsen to ganger?». Først og fremst vil resultatene være avhengig av at metodene vi bruker er utformet på en slik måte at andre som benytter seg av de samme metodene kan få liknende resultater. Jacobsen (ibid., 385) forteller at reproduserbarheten til en metode for eksempel kan være avhengig av om spørsmålene og spørsmålkonteksten i en spørreundersøkelse er ledende eller uklare. I spørreundersøkelsen ønsket vi på den ene siden å unngå at spørsmål 4-11 var ledende ved å supplere dem med bilder tatt på dagtid. Bilder som var tatt på kvelden kunne vært vanskeligere

å presentere nøytralt uten å gi et skumlere inntrykk av gaten. På den andre siden er spørsmål 12, «Hva får deg til å føle deg utrygg i Bergen?», basert på at deltakerne selv skal komme med faktorer de mener bidrar til utrygghet. Når de allerede har blitt bedt om å ta stilling til de 4 gatene i spørsmålene 4-11 på kveldstid, kan en stille spørsmål ved hvorvidt deltakerne som svarte noe om belysning eller mørket gjorde det på eget initiativ, eller om spørsmålskonteksten var ledende. Når det gjelder static snapshot-analysen, vil resultatene i stor grad kunne være avhengig av hvilken dag analysen ble gjennomført på. Som nevnt under *validitet*, kan resultatene være avhengig av værforholdene. I tillegg kan ukedag, arrangementer, årstiden og andre tidskriske faktorer spille inn på resultatene. Derfor er det vesentlig for analysens pålitelighet at vi har presisert hvilken kontekst metodene er gjennomført i.

Jacobsen (2022, 251) peker også på at *observatøreffekten* kan påvirke resultatene i en analyse. Denne effekten dreier seg om at en ikke-skjult observatørs fysiske tilstedeværelse vil være nok til at resultatene fra analysen skal kunne påvirkes. I static snapshot-analysen var vi som observatører synlige for personene i gaten i løpet av observasjonen. Spesielt i gatene Hans Holmboes gate og Baneveien skilte vi oss ut ettersom gatene hadde lavere fotgjengertrafikk. Vår tilstedeværelse var dermed i større grad markert og kan ha hatt noe å si for hvordan gatene ble brukt under observasjonen. På den ene siden kan vår tilstedeværelse ha hatt en betryggende effekt for personer som går alene. På den andre siden kan også det at vi oppholdt oss på en noe unaturlig plassering i gaten, virke mistenksomt eller skummelt. For en mer øyeblikkelig static snapshot-analyse, slik som den van Nes og Yamu (2021., 139) har benyttet seg av, vil en slik feilkilde i større grad kunne påvirke resultatene ettersom observatøren tar utgangspunkt i alle menneskenes nøyaktige posisjon. Imidlertid har vi heller fokusert på den generelle retningen menneskene har gått over en lengre periode på fem minutter. Observatøreffekten vil dermed ikke kunne påvirke resultatene i like stor grad.

4.6.3 Overførbarhet

Ifølge Jacobsen (2022, 255) dreier overførbarhet, eller *ekstern gyldighet*, seg om «i hvilken grad funnene fra en undersøkelse kan *generaliseres* til andre enn dem man faktisk har undersøkt». Mens resultater fra kvalitative metoder kan overføres fra empiri til teori, *teoretisk generalisering*, kan en med kvantitative metoder generalisere fra få enheter til en større populasjon, *statistisk generalisering* (ibid., 371). Ettersom vi i denne masteroppgaven benytter oss av en metodetrianglering som både er kvalitativ og kvantitativ, vil begge formene for

overførbarhet kunne spille inn her. Jacobsen (ibid., 256) vektlegger at overførbarheten kan dreie seg om å generalisere innenfor samme case-område. I vårt tilfelle kan det for spørreundersøkelsen og static snapshot-analysen bety at resultatene kan knyttes til andre gater i Bergen med liknende romlige kjennetegn som gatene vi har analysert, ettersom de alle er basert på samme lokale føringer for planlegging og utforming. Den andre måten å generalisere på gjelder overførbarhet til andre case-områder. Dette kan for eksempel være at resultatene fra våre analyser også kan gjelde for andre byer i Norge. Jo mer gatene i andre byer sin utforming og planmessige grunnlag skiller seg fra de vi finner i Bergen, desto lavere grad av overførbarhet.

Graden av overførbarhet kan også gjelde for utvalget i spørreundersøkelsen og static snapshot-analysen. I spørreundersøkelsen spurte vi spesifikt om synspunktene til studenter i Bergen ettersom de i større grad er innenfor samme aldersgruppe, og både bor og oppholder seg i sentrum oftere enn gjennomsnittet. Studenter var også lettere å få tak i via vår sosiale omgangskrets. Ettersom utvalget i stor grad består av venner og venners venner er det stor sjanse for at studentene har liknende studiebakgrunner og ikke representerer den generelle studentpopulasjonen i størst mulige grad (Jacobsen 2022, 372). Resultatene fra undersøkelsen kan likevel gi en pekepinn på hvilken grad studenter i Bergen oppfatter ulike gater i sentrum som trygge. Siden studentene ble bedt om å oppgi kjønn, hadde vi også mulighet til å kunne undersøke om visse responser kunne betegnes som kjønnete. I resultatdelen for spørreundersøkelsen er vi imidlertid tydelige på at trendene vi ser gjelder for utvalget, og ikke automatisk kan knyttes til kvinner og menn på populasjonsnivå. Først og fremst har vi kun spurt et lite segment av den kvinnelige og mannlige befolkningen i Bergen basert på alder og syssel. For det andre gir utvalgets størrelse på 92 respondenter resultatene relativt store feilmarginer for å kunne si noe om hvor trygge kvinner og menn føler seg i Bergens gater (ibid., 375). Resultatene vil likevel kunne peke mot generelle trender i populasjonen. Det blir dermed viktigere å se de empiriske analysene i sammenheng med hverandre for å få et styrket kunnskapsgrunnlag, enn å bare analysere dem individuelt.

4.6.4 Anonymisering

Deltakerne i spørreundersøkelsen og personene observert i static snapshot-analysen er anonymisert så langt det lar seg gjøre. Anonymiseringen er gjort ved at vi ikke har samlet inn noe personlig informasjon om vedkommende utover studiestatus (i spørreundersøkelsen) og

kjønn. Ettersom static snapshot-analysen bare baserte seg på kjønn anser vi behandlingen av data som fri for problemer. For spørreundersøkelsen var det derimot nødvendig å sende inn meldeskjema til Sikt (tidligere NSD) for behandling av personopplysninger. På deres nettsider anbefales enkelte tiltak for å begrense ulempene ved at informantene kan identifiseres, slik som å anonymisere eller slette data så fort som mulig, og å be om samtykke til deltakelse og behandling av personopplysninger innledningsvis i undersøkelse eller observasjon (Sikt u.d.). Ettersom studiestatus og kjønn er de eneste personopplysningene vi innhentet i spørreundersøkelsen, ville ikke deltakerne kunne kjennes igjen, og vi fikk grønt lys fra Sikt til å gjennomføre undersøkelsen. I spørreundersøkelsens resultater kom det imidlertid fram at det var én ikke-binær deltaker som hadde deltatt. Et ekstra tiltak vi valgte for presentasjonen av resultatene var å ikke inkludere vedkommende sine svar i de kjønnsdelte grafene for å unngå at hen kunne kjennes igjen basert på hva hen hadde svart. Dette vil forklares ytterligere i resultatdelen.

Spørreundersøkelsen ble som nevnt laget med ArcGIS Survey123 slik at vi kunne eksportere dataen for kartet hvor respondentene hadde markert hvor de følte seg utrygge i Bergen til ArcGIS Pro. På grunn av dette kart-spørsmålet, ba ArcGIS Survey123 automatisk deltakerne om deres geolokasjon, slik at kartet kunne ta utgangspunkt i stedet de befant seg. Posisjonsdata er veldig sensitiv informasjon som kan bidra til at deltakerne kjennes igjen, men som heller ikke var nødvendig informasjon for å kunne analysere resultatene. Heldigvis dukket ikke posisjonen til respondentene opp i den eksporterte dataen så vi antar at posisjonen utelukkende ble brukt isolert underveis i spørreundersøkelsen, og ikke ble lagret noe sted. Hvis posisjonsdataen mot formodning hadde dukket opp i de eksporterte dataene, hadde vi slettet dem umiddelbart siden det ikke var nødvendig informasjon.

4.6.5 Andre metoder vi kunne ha brukt

Opprinnelig hadde vi tenkt å benytte oss av den kvalitative forskningsmetoden intervju. Da ville vi ha intervjuet en eller flere ansatte i Bymiljøetaten i Bergen kommune for å få deres innspill og perspektiver på hvordan det planlegges for trygghet i Bergen, og hvorvidt feministisk planlegging er en del av deres retningslinjer og føringer. Etter en samtale over e-post med en av de ansatte i Bergen kommune, fikk vi inntrykk av at enkeltpersoner i liten grad har mulighet til å uttale seg på vegne av kommunen, og at det i stedet ville være mer hensiktsmessig å se på hvilke statlige og lokale planer og føringer som foreligger. Vi fikk godkjent meldeskjema for

behandling av personopplysninger i intervjuet av Sikt (vedlegg 4), men metoden har ikke blitt anvendt i denne masteroppgaven. Etter en samtale med en ansatt i Sikt, fikk vi også beskjed om at det ikke var nødvendig å melde inn spørreundersøkelsen vi har benyttet oss av ettersom de få personopplysningene undersøkelsen etterspør, i stor grad vil opprettholde informantenes anonymitet uten behov for ekstra tiltak.

5 Resultater fra dokumentanalyse

5.1 Presentasjon av de ulike dokumentene og deres perspektiv/vinkling

5.1.1 *Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning Design (2020)*

Håndboken fra Verdensbanken (2020, 15) er en samling retningslinjer, idéer og erfaringer fra praksis som er ment for ansatte i Verdensbanken, offentlige planetater som stater, regioner og kommuner, og private utbyggere. Målet til håndboken er «to help fill the clear gap between policy and practice, intention and action, by showing why and how to incorporate gender inclusion into urban planning and design» (ibid., 14). Verdensbanken utdyper hvilke sosiale grupper retningslinjene i håndboken særlig skal gi et løft ved å vektlegge at byer generelt sett fungerer dårligere særlig for kvinner, jenter, seksuelle minoriteter og kjønnsminoriteter og funksjonshemmede personer sammenliknet med heterofile, funksjonsfriske, ciskjønnede menn. Rent konkret pekes det eksempelvis på manglende belysning og toaletter i offentlige rom for kvinner og urbane miljøer som bidrar til følelsen av utrygghet (ibid.). Samtidig nevnes også gutter og menns komparativt høyere risiko for å bli hjemløse eller utsatt for gjengvold som har en tendens til å ikke bli inkludert i urbane planprosesser.

Verdensbanken (2020, 26) innleder deres historiske overblikk med å referere til feministiske planleggere og forskere som Clara Greed i tillegg til mer kontemporære akademikere innen forskning på kjønn og byplanlegging som Hayden, Werkerle og Wright. Selv om Oscar Newman løftes fram for å ha gitt oppmerksomhet til hvordan fysiske omgivelser kan både oppfordre til og forhindre kriminalitet, tar Verdensbanken imidlertid ikke stilling til at hans «defensible space»-prinsipp har fått kritikk fra feministiske planleggere. Slik som utviklingen innen feministisk geografi på 1970- og 1990-tallet, peker også Verdensbanken (ibid., 16) på overgangen fra «Women in development» til «Gender and development». Vi kan dermed si at perspektivet til Verdensbanken i relativt stor grad samsvarer med feministisk geografisk teori og feministisk planteori, og at deres erfaringer og retningslinjer vil kunne være relevante for utformingen av de strategiske retningslinjene.

Ettersom case-studiene som nevnes i håndboken er gjort over hele verden, vil enkelte tiltak være mindre relevante i en norsk kontekst. Dette kan være tiltak som å sikre tilgang på rent vann, elektrisitet og renovasjonstjenester til områder med lavere gjennomsnittsinntekt og uformelle bosettinger. Enkelte av case-studiene anses likevel som relevant på grunn av deres

fokusområde, som studiene gjort i Barcelona, Wien og Umeå (Verdensbanken 2020, 171; 179; 185). Disse studiene vil presenteres senere i kapittelet.

5.1.2 Introducing Town Planning (1993) og Women and Planning (1994)

Clara Greed har samlet mye av sitt arbeid med feministisk planlegging i to verk: *Introducing Town Planning* (1993), som skal fungere som en enkel introduksjon til kjønnsinkluderende urban planlegging, og *Women and Planning* (1994), som gjør et dypdykk i kvinners erfaringer, restriksjoner og muligheter i et mannsdominert fagfelt basert på det feministiske geografer og planleggere har forsket på de siste tiårene. Ettersom begge verkene ble utgitt på 1990-tallet, får temaer som klima og miljø mye mindre plass enn de ville ha fått i dag, selv om Greed (1993, 250) nevner dem avslutningsvis som en utfordring i framtidig planlegging. I stedet er det et mye større fokus på sosial bærekraft, og hvordan emner som kjønn og familiestrukturer kan ses i lys av det bebygde miljø fra førindustriell tid fram til 1990-tallet. *Introducing Town Planning* tar for seg mange av de banebrytende trendene som preget den modernistiske planleggingen, som hagebyen og *New Towns*. Det siste delkapittelet er særlig relevant ettersom det ser på hvordan byplanleggingen kan forstås fra et kvinneperspektiv, med anbefalinger til planlegging av boligstrøk, arbeidsplasser, og leke- og aktivitetsområder (ibid., 232).

I *Women and Planning* går Greed (1994) mer i dybden på hvordan kvinner historisk har blitt ekskludert fra planprosessene, og hvordan det bebygde miljøet har påvirket og fortsetter å påvirke kvinners liv. Det siste kapittelet dreier seg konkret om hvordan en kan planlegge for kvinner, med vekt på trygghet (ibid., 177) og feministisk planlegging i praksis (184). Et poeng som løftes fram av Greed (ibid.) er at å samlokalisere boliger og arbeidsplasser kan bidra til å redusere reisebehovet. Som nevnt pleier kvinner i større grad enn menn å ha mange forskjellige gjøremål som en del av reiseruten. Hvis hjemmet, arbeidsplassen og viktige hverdagsfunksjoner som skole, barnehage og (mat)butikker er i nærheten av hverandre, vil det bli lettere for flere kvinner og menn å få hverdagen til å gå opp. Samtidig poengterer Greed (ibid., 179) at fordelene med en slik samlokalisering kan stille spørsmål ved behovet for særegne monofunksjonelle boligområder. Dette ønsket om en bedre integrering av boliger og arbeidsplasser på samme plass kan reflekteres i fortettingssonen vi finner i KPA, selv om det også foreslås for den øvrige byggesonen at en beholder åpne småhusområder (Bergen kommune 2019, 8).

Målet til Greed (1994, 186) har aldri vært å skape en ny «Gender city», en idealistisk og utopisk by for kvinner, slik som Howard og Le Corbusier planla deres nye modernistiske byer. I stedet ønsker Greed at hennes tiltak og anbefalinger anvendes for å transformere eksisterende byer og nabolag ettersom flere av disse arealene allerede fungerer som paternalistiske strukturer. Som nevnt tidligere poengterer også Greed (ibid., 182) at å planlegge for kvinner vil inkludere å planlegge for barn ved at kvinnens mange roller ikke kan skilles fra hverandre. En feministisk planlegging for barn vil kunne tilsi at leke- og oppholdsarealer for barn og ungdom lokaliseres i nærheten av både boliger og arbeidsplasser. I tillegg angår det områder som henvender seg til både jenter og gutter, men også arealer hvor de kan leke separat for å gi dem valgmuligheter. Når det gjelder omprioritering av veiarealer for fotgjengere fokuserer Greed (ibid., 187) på den ene siden på trafikkdemping (eng: *traffic calming*), for å øke trafikksikkerheten for gående og syklende. På den andre siden vektlegges også hensynet til kvinner og menn som er avhengige av privatbilen til daglige gjøremål (ibid., 190).

På forvaltningssiden av feministisk planlegging påpeker Greed (1994, 185) at mye av en kommune, fylke eller stats muligheter til å inkorporere feministiske prinsipper avhenger av deres økonomiske situasjon og evne til prioritering. På den ene siden gjelder dette velferdsposter som drift og vedlikehold av barnehager, skoler, kultursentre, lokale helsestasjoner og sykehjem. Her vektlegger Greed (ibid., 184-186) at det ikke er noen vits i å investere i omfattende og kostbar sosial infrastruktur dersom høye vedlikeholds- og driftskostnader fører til forfall. På den andre siden kan det økonomiske aspektet også gjelde bevisstgjøring blant planleggerne (ibid., 191). Dette aspektet omfatter hovedsakelig det å gjøre planleggerne bevisste over hvordan arealplanlegging kan være kjønnsdiskriminerende. Samtidig fokuserer Greed (ibid.) på at alternative urbane virkeligheter i form av prosjekter og steder hvor feministisk planlegging er tatt i bruk, kan fungere som en rettetråd for hvordan planleggingen kan benyttes andre steder. Vi tolker dette utsagnet i retningen at Greed mener en ikke trenger å finne opp hjulet på nytt.

5.1.3 The Death and Life of Great American Cities (1993)

I *The Death and Life of Great American Cities* har Jane Jacobs (1993, xi) delt sine erfaringer fra «the civilizing and enjoyable services that good city street life casually provides [...]». Boken er en kjærlighetserklæring til New York, og særlig gatelivet i nabolaget Greenwich

Village hvor Jacobs bodde i mange år. Samtidig er verket et angrep på etterkrigstidens bilbaserte planlegging (ibid., 5). Jacobs skiller seg ut i den feministiske planleggingslitteraturen ettersom hun kaller seg hverken en akademiker eller forsker, men heller journalist og aktivist. Ettersom flesteparten av bokens argumenter er bygget på kvalitative observasjoner i form av erfaringer og anekdoter fra Jacobs' liv, kan en stille spørsmål ved validiteten i det hun sier. Imidlertid er Jacobs et unntak blant ikke-akademiske forfattere da feministiske planleggere som Greed (1994, 163) som sagt inkluderer Jacobs som en feministisk planlegger og går god for hennes argumenter. I boken referer også Jacobs til både forskere som Kevin Lynch (1993, 349) og planleggere som Ebenezer Howard (ibid., 34), hvilket styrker hennes legitimitet. En kan dermed trygt benytte hennes argumenter i planarbeid som har med gateliv å gjøre.

5.1.4 Lysplan for Stavanger sentrum: Overordnet 2020-2030 (2021)

For å kunne skape god belysning i Bergens gater kan en se til Stavanger kommune, som har hatt lysplaner siden 2005 (Berekvam 2020). Innledningsvis i lysplanen understrekes det at mye belysning ikke er synonymt med god belysning ettersom for mange lyskilder kan oppleves som blendende og bidra til å redusere lesbarheten i byrommet (Stavanger kommune 2021, 2). Det løftes fram tre faktorer som er særlig relevante for universell utforming av lyskilder: (1) «Plassering av utstyr (master kan utgjøre kollisjonsfare)»; (2) «Mulighet for å se og orientere seg. (Dette gjelder både for svaksynte, eldre og unge funksjonsfriske)»; Og (3) «[k]ontrast i fysiske materialer» (ibid., 10).

Når det gjelder lysforurensing, foreslås tiltak som å redusere lysstyrken, dimme og slukke lyskilder om natten, minske blendingen fra lyskilder, og regulere fargetemperatur. Disse tiltakene foreslås siden lysforurensing fra kunstig lys er påvist å påvirke både mennesker, planter og dyr (Stavanger kommune 2021, 14-16).

Her kan det imidlertid dukke opp en konflikt mellom tiltakene dimming og

slukking av lys om natten for å håndtere lysforurensing, og å sikre nok lys for å øke følelsen av trygghet når det er mørkt. Det vil dermed være nødvendig å balansere lysstyrken,



Figur 10: Illustrasjon av Pedersgata fra lysplanen. (Stavanger kommune 2021, 91)

plasseringen av lyskildene og retningen de lyser i på en slik måte at en hverken blander folk i gaten eller beboerne i boligene som befinner seg i gaten. En måte Stavanger kommune (ibid., 91; 105) foreslår å løse denne problematikken på er å ha lyskilder som peker nedover plassert mellom første og andre etasje på bygg med boliger over førsteetasjen, som i Pedersgata (figur 10), og å lyse opp fasaden på bygninger uten boliger, slik som på Sølvberget i Arneageren (figur 11). Det presiseres imidlertid at det ikke finnes én enkelt riktig måte å lyse opp gater, byrom og fasader på. I stedet bør belysningen tilpasses ulike områder etter blant annet bruk, omkringliggende arkitektur og siktlinjer (ibid., 72).

I lysplanen foreslås varmt lys for alle andre situasjoner enn hovedvei (Stavanger kommune 2021, 49). Dette er i kontrast med funnene til Greed (1994, 177) som mener at hvitt lys bidrar til økt trygghet for fotgjengere, sammenliknet med gult lys. På den ene siden vil det for en byutvikling som fokuserer på trygghet i større grad være nødvendig med hvitere lys for bedre (over)sikt i gatenettverket. På den andre siden kan mye hvitt lys virke blendende, både for fotgjengere og for folk i boliger som er vendt mot gaten (Stavanger kommune 2021, 16). Som et kompromiss, kan det være passende at enkelte gater har hvitt lys og andre gater har varmere lys for å kunne gi bedre oversikt basert på deres romlige utforming.



Figur 11: Illustrasjon av Arneageren med vinterbelysning fra lysplanen. (Stavanger kommune 2021, 112-113)

5.2 Eksempler på feministisk planlegging fra andre byer

Barcelona, Spania

I Barcelona ble det i 2004 etablert et «Municipal Council for Lesbians, Gays, Transsexual Men and Women» (LGBT Municipal Council) for å fungere som et deltakende og rådgivende organ for byen (Verdensbanken 2020, 171). Organet ble etablert som en reaksjon på at det til tross for et mer progressivt lovverk og en bedret juridisk situasjon for LHBT-rettigheter, fortsatt fantes mye homofobi og transfobi i gater, på arbeidsplasser og i utdanningsinstitusjoner. I 2008 lagde City of Barcelona en kommunal plan for LHBT-personer for å kunne inkludere et skeivt perspektiv i kommunen. Ifølge Verdensbanken (ibid., 172) inneholdt planen mange gode eksempler på kjønnsinkluderende planlegging, som den høyst inkluderende medvirkningen i planprosessen. Planen resulterte i 228 strategiske tiltak for 20 kommunale seksjoner som var kategorisert etter ulike faser i et femårsperspektiv. Verdensbanken (ibid.) løfter fram eksempelet fra Barcelona som en måte å skape og formidle kunnskap om marginaliserte grupper i en by eller kommune. Denne tilnæringsmåten kan være relevant for at kunnskap om kvinners rettigheter og perspektiver skal kunne løftes fram og bli en del av planleggingen og bevisstgjøringen i Bergen kommune.

Wien, Østerrike

Wien løftes fram av Verdensbanken (2020, 181) som et eksempel på en by hvor feministisk tankegang har vært en del av politikk og planlegging siden 1990-tallet og som «one of the most successful examples of gender inclusion to cities around the world». Byen har ansatt tre feministiske planleggingsekspertter i over 10 år med over 60 pilotprosjekter på bok. Hunt (2019) forklarer deres tilnæringsmåte «Gender mainstreaming» som å normalisere praktiseringen av likhet for kvinner og menn i policy, lovgivning og ressursfordeling. Denne praktiseringen står i stil med bevisstgjøringen som ble vektlagt av Greed (1994, 191). Artikkelen fra Hunt (2019) fokuserer også i stor grad på den nye bydelen Aspern som er utviklet med et eksplisitt familieorientert og feministisk design (figur 12). Selv om byens mange positive kvaliteter snakkes varmt om i artikkelen, står det derimot i kontrast med Greeds (1994, 186) mantra om å forbedre eksisterende bydeler i stedet for å skape nye «Gender cities». Verdensbanken (2020, 180) framhever aktiviteter og prosjekter som nattevandringer for å kartlegge problemområder i gater som en form for medvirkning som særlig inkluderer jenter. I tillegg løftes 'Frauen-Werk-Stadt' fram, et leilighetskompleks som ble

tegnet av fire kvinnelige arkitekter med kvinners hverdagsliv og arkitektoniske behov i fokus. Wiens tilnærming viser eksempler på hvordan feministisk planlegging kan implementeres i den lokale planleggingen på en måte som tangerer flere seksjoner i kommunen. Et slik helhetlig blick vil kunne være relevant for hvordan feministisk planlegging kan tas i bruk i Bergen.



Figur 12: Gateliv i Aspern Seestadt. (Hunt 2019, Foto: Daniel Hawelka)

Umeå, Sverige

I Umeå har kvinners trygghet vært en viktig del av planlegging og policy siden siste del av 1990-tallet på grunn av en rekke voldelige overgrep og voldtekter. Prosjektet som belyses av Verdensbanken (2020, 185) er «Lev»-tunnelen med sin kjønnsinkluderende planprosess og utforming. Før byggingen gjennomførte kommunen en medvirkningsprosess i form av «gender equality workshops» for å markere hvordan utformingen av tunnelen kan påvirke kvinner og menn ulikt. Prosjektet resulterte i en tunnel med brede inngangspartier, avrundende hjørner og svake helninger for å opprettholde god sikt og for å være rullestol- og barnevognvennlig. Et viktig poeng som Verdensbanken (ibid., 186) påpeker er at brukernes opplevde trygghet forsterkes av tunnelens popularitet og stadige bruk, og fungerer som et eksempel på hvordan menneskers tilstedeværelse og bruk av offentlige rom bidrar til økt trygghet.

5.3 Byutvikling som fremmer trygghet ut ifra dokumentene

5.3.1 Belysning

Statens vegvesen (2012, 79) trekker fram i den nasjonale gåstrategien god belysning som et viktig virkemiddel i få flere «eyes on the street», som kan øke tryggheten i et område. I strategien vektlegges det også at fungerende belysning er essensielt for å forbedre fotgjengernes opplevde trygghet (ibid., 28). Jacobs (1993, 54) løfter også fram belysning som en viktig trygghetsfaktor, men understreker at god belysning ikke kan erstatte den preventive effekten som «eyes on the street» har. Verdensbanken (2020, 110) knytter god belysning i nattemørket til at fotgjengere får bedre sikt. Det vektlegges at belysningen særlig bør prioriteres rundt busstopp, og at trær ikke må komme i veien for belysningen (ibid., 144). Greed (1994, 177) mener at belysningen i byrom og gater bør være hvitt, og ikke gult, ettersom det øker tryggheten for fotgjengere. Videre legger også Greed (ibid., 178) vekt på «adequate lighting» som viktig for trygghet, da både for mye og for lite lys kan forverre sikten i gaten. I lysplanen til Stavanger kommune (2021, 15) påpekes det at mindre lys reflekteres fra «våte mørke omgivelser» og at en dermed bør se nærmere på utformingen av belysningen som både er i gaten og på fasadene. En måte Stavanger kommune (ibid., 118-119) foreslår å løse dette problemområdet på er å lyse opp fasadene, ettersom fasadebelysning i større grad gir oversikt enn belysning som henger på fasaden. I tillegg framheves ny teknologi og «Smart city»-løsninger som å ha funksjonsstyrt lys som kan justeres etter faktorer som værforhold og årstider (ibid., 20). I regnbyen Bergen kan det være relevant å se nærmere på om lysstyrken i gatene og på fasadene kan justeres etter været og årstidene for å opprettholde så god sikt og trygghet som mulig uavhengig av værforholdene.

5.3.2 Gate- og veiutforming

Universell utforming er som nevnt tidligere et krav i norsk planlegging forankret i plan- og bygningsloven (2008) og Vegvesenet sine håndbøker (2014) til all ny offentlig bebyggelse og planlegging av byrom, med mindre det ikke lar seg gjøre. Slike unntak kan eksempelvis være i vernede områder eller kulturminner med høy vernestatus. Adshead (1923, 81 i Greed 1994, 133) sa allerede for 100 år siden at gangveier, og i utstrekning fortau, ikke bør være smalere enn ca. halvannen meter «to allow the passing of two perambulators, thus signalling that 'footpaths are female'». I nyere feministiske planlegging forsøker en å strekke seg lenger enn slike minstekrav til universell utforming. Dette synet kommer til uttrykk i *Women and Planning*

hvor Greed (1994, 177) forteller at byene Doncaster, Sheffield og Rochdale på tidspunktet hvor boken ble skrevet, hadde policy for at veier ikke skal utformes slik at en skaper nye underganger og tunneler for fotgjengere. Verdensbanken (2020, 140) fraråder også å konstruere flere underganger. I deres håndbok presiseres det i tillegg at gater, byrom og tilgang til tilstøtende bygninger bør utformes universelt med ramper for rullestolbrukere og barnevogner (ibid., 178). Jacobs (1993, 162; 454) påpekte flere ganger at kampen om plassen mellom kjøretøy og fotgjengere i gater under modernismen førte til at veibanene ble utvidet og fortauene ble gjort smalere. Hun argumenterte i stedet for bredere fortau, flere bilfrie områder og et sammenhengende gatenettverk for å skape liv i gaten (ibid., 168). Verdensbanken (2020, 140) peker også på konkrete tiltak for gate og vei som hevede overgangsfelt, som medfører at bilister automatisk må senke farten, og rullestolbrukere og barnevogner slipper nivåforskjellen ved senkede overgangsfelt. I håndboken står det også at gater skal være oversiktlige, og at skilting, beplantning og infrastruktur ikke skal være til hinder for sikten (ibid.). Alle disse gate- og veiutformingsprinsippene og -tiltakene kan være relevante for utforming av Bergens gater etter feministiske prinsipper. Deres relevans vil avhenge av hvilke resultater som kommer fram av analysene.

5.3.3 Mobilitet

Når det gjelder mobilitetssynet i den feministiske planleggingen, argumenterer Greed (1994, 174) for at et perspektiv som fokuserer på mobilitet må inkludere fotgjengere. Dette til forskjell fra å være et rent transportperspektiv som bare tar for seg kjøretøy. Greed (ibid., 177-178) mener at en bør planlegge med utgangspunkt i tryggere og mer tilgjengelige kollektivholdeplasser, stasjoner og terminaler, ettersom kvinner både går mer og benytter seg av kollektivtransport i større grad enn menn (Greed 1994, 177-178; SVV 2012, 56; TØI 2021, 42). Greeds prioriteringer reflekteres i den nasjonale gåstrategien hvor Vegvesenet (2012, 13) har som mål at «det skal bli mer attraktivt å gå for alle og at flere skal gå mer».

Verdensbanken (2020, 146) nevner et tiltak for gående basert på en studie gjort i Karlskoga i Sverige som konkluderte med at en bør være tidlig ute med å måke fortau og bolig-gater om vinteren, siden det kan bidra til færre ulykker. I deres håndbok nevnes også andre mobilitetstiltak som å skape et sammenhengende gang- og sykkelnettverk og flere gågater (ibid., 136; 140). Jacobs (1993, 45) argumenterte også for at mange fotgjengere og syklist

kan gjøre gatene tryggere ettersom de i større grad enn biler har mulighet til å stoppe opp hvis noe skjer.

Videre argumenterer Greed (1994, 178) også for mer sykkelparkering som erstatning for parkeringsplasser for bil slik at folk får flere valgmuligheter. Å erstatte parkeringsplasser skal ikke gå utover antallet parkeringsplasser for forflytningshemmede. Norges Handikapforbund (uten dato) har under temasiden «Parkering» konkrete føringer for hvordan en bør utforme HC-parkering for at det skal sikres nok plass til av- og påstigning. På et mer overordnet nivå, promoterer også Verdensbanken (2020, 110) idéen om byer med korte avstander. Idéen baserer seg på at høy tetthet og blandede funksjoner bidrar til å redusere transportbehovet og gir flere innbyggere kortere avstander til sosial infrastruktur og tjenester. Denne idéen om kortere avstander er allerede nedfelt i Bergen kommunes KPA (2019, 7) med fortettingssonene, og i KPS (2015, 12) med 'gåbyen'. Det vil være interessant å se hvor relevante de andre tiltakene vil kunne være for Bergen når de skal drøftes i sammenheng med analysenes resultater.

5.3.4 Møblering og aktiviteter

Gatemøblering som sitteplasser er viktig for tryggheten i et område da det kan føre til at flere personer oppholder seg i gaten (Greed 1994, 178; Jacobs 1993, 168). I tillegg legger sitteplassene til rette for personer som har behov for en sittepause. Det kan for eksempel være personer som er dårlige til bens eller mødre som trenger å amme. Verdensbanken (2020, 140) vektlegger at sitteplassene bør anrettes i faste intervaller langs gaten for å skape forutsigbare rom for sosialisering og hvile. Disse sitteplassene bør særlig lokaliseres i skyggen.

Når det gjelder aktiviteter peker Greed (1994., 181) på at byrom ofte har blitt aktivisert med tanke på idretter for gutter og menn. Studier fra Sverige (Hansson og Straume 2021) og Lørenskog kommune (Fjeldstad 2023; Sirum-Eikre 2023) har også konkludert med liknende funn. Greed (1994, 181) foreslår dermed i stedet at parker og byrom bør ha flere arealer som kan inkludere flere sosiale grupper, som kvinner, jenter, eldre og funksjonshemmede. Hun mener at arealene for eksempel kan utformes i viktoriansk stil som innebærer fontener, blomsterbed, mange sitteplasser, trygge og oversiktlige lekearealer og mange funksjoner som tiltrekker seg folk. Verdensbanken (2020, 144) peker på at en bør planlegge idrettsflater som

tilrettelegger for variert bruk, slik som utendørs flerbruksbaner, og andre aktiviteter enn de som gutter primært har en interesse av. Samtidig vektlegges det i håndboken at de offentlige rommene bør utformes på en måte som oppfordrer til et variert utvalg av både helårs- og sesongbaserte aktiviteter. Slik kan en sikre at byrommene blir brukt og unngå at de står tomme deler av året.

Jacobs (1993, 135) fokuserer i tillegg på varierte aktiviteter i hennes anbefalinger for gode byrom slik at flest mulig kan benytte seg av dem. Hun vektlegger også at en bør ha flere små funksjoner og aktivitetsområder i stedet for én stor, sentral funksjon eller aktivitetsområde. De små funksjonene vil kunne ha muligheten til å betjene en større del av byens befolkning (ibid., 144).

5.3.5 Fasader

Når det gjelder fasader er det naturlig å se på de publikumsrettede funksjonene i førsteetasjene. Som nevnt flere ganger i teksten har Jacobs (1993, 46) i stor grad framsnakkert publikumsrettede funksjoner og deres essensielle rolle for å få liv i gatene og øke den opplevde tryggheten. Hun vektlegger at en stor variasjon i hvilke funksjoner som er til stede i en gate eller et område også er viktig for at gatelivet skal spres over større deler av døgnet. For eksempel er matbutikker åpne store deler av dagen, kaféer på formiddag og ettermiddagen, mens restauranter og barer dekker kveld- og nattestid.

Både Jacobs (1993, 244-245) og Verdensbanken (2020, 114) har anbefalt at en tilrettelegger for en sammensetning av bygg med forskjellige aldre og varierte fasader. Ulike bygningstypologier skal kunne sikre at folk med varierte livsstiler, fra ulike bakgrunner og med ulik økonomi har lik tilgang til boliger av god kvalitet. Det kan også sikre at en får en variert sammensetning av leietakere i førsteetasjene. Denne tankegangen står som kontrast til transformasjoner som i stor grad endrer hele områder og markant øker bolig- og leieprisene.

Greed (1994, 178) og van Nes og Yamu (2021, 114) har begge kommentert byggenes inngangspartier og vinduer, og hvordan det kan knyttes til opplevd trygghet. Deres anbefalinger sier at inngangspartiene bør være vendt mot gaten slik at beboere og besøkende slipper å gå inn via private bakveier. Van Nes og Yamu (ibid., 119) har også presisert at vinduer og dører kan spille en stor rolle for gatens synlighet og trygghet. I tillegg har analysene deres pekt på at kvinner i større grad enn menn unngår ikke-konstituerte gater med

lav synlighet (ibid., 193). Slike romlige kjennetegn finner en igjen i typisk bergenske sidegater og smau med manglende inngangsdører og vinduer. Muligheten til å bli sett fra vinduer kan ses i sammenheng med Jacobs (1993, 45) «eyes on the street». Anbefalingene for funksjoner og fasader fra litteraturen peker på at det finnes et stort mulighetsrom for å øke tryggheten i Bergen.

5.3.6 Medvirkning

UN Women (2015, 55) løfter fram medvirkning i håndboken deres som nødvendig for at stemmene til kvinner, jenter, seksuelle minoriteter og kjønnsminoriteter skal bli hørt. Håndboken vektlegger at en bør sørge for at deres «input and agency is of as high quantity and quality as men's» slik at stemmene til kvinner høres i like stor grad som menn. Greed (1994, 175) poengterer også hvor viktig medvirkning har vært for «the women in planning movement». Ved å aktivt inkludere og styrke kvinner i medvirkningsprosessen får en også dreid den tradisjonelle top-down-tilnærmingen i planleggingen mot en bottom-up-tilnærming som tar for seg konkrete problemstillinger som finnes i bybildet i dag. Greed (ibid.) forteller videre at kvinnelige planleggere oftere har en tendens til å møte kvinner 'i deres territorium' som en metode for å engasjere befolkningen i medvirkningsprosessen der de befinner seg. Dette kan være steder som skoler, butikker og møteplasser i stedet for i offentlige haller og saler hvor medvirkningsmøter vanligvis holdes. Prinsippet om å møte folket der de befinner seg benyttes ifølge Greed (ibid., 176) også for minoritetsgrupper som funksjonshemmede og personer med utenlandsk bakgrunn.

Et eksempel på en litt uortodoks medvirkningsprosess som foregår akkurat nå finner vi i Lørenskog kommune (Fjeldstad 2023; Sirum-Eikre 2023) sine planer for en ny møteplass utenfor Triaden kjøpesenter. Her skal jenter og kvinner i alderen 12-20 få uttale seg om hvordan den nye møteplassen skal bli. I artikkelen fra NRK (Sirum-Eikre 2023) kommer også innspill fra professor emerita ved NMBU, Kine Halvorsen Thoren. Hun er en av dem som har jobbet lengst med uteområder for barn og unge, og forteller at jenter ofte foretrekker anlegg som ikke er preget av konkurranse siden de ofte ender opp som passive tilskuere.

Landskapsingeniør i Lørenskog kommune, Anita Heli (ibid.), forteller at jenter ofte ønsker arealer med flere farger, gode sitteplasser, beplantning, tak og varmelamper, og som inviterer til å være sosiale. Innspillene skal ha blitt gjennomgått på et gruppemøte 9. februar 2023 så det gjenstår å se hvordan utformingen av møteplassen ender opp med å bli (Fjeldstad 2023).

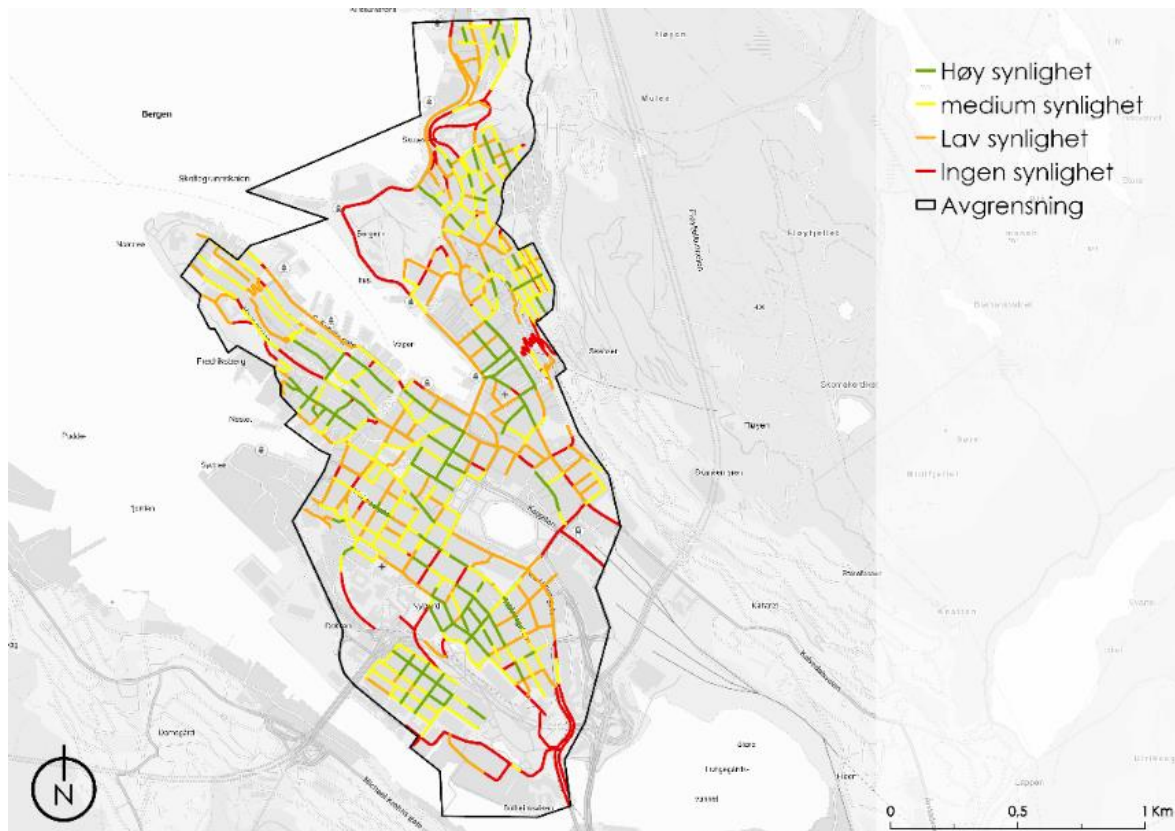
6 Resultater fra romlige analyser

I dette kapittelet presenteres resultatene fra mikro- og makroskalaanalysene som forklart i metodekapittelet.

6.1 Resultater fra mikroskalaanalysene

6.1.1 Resultater gatesynlighet

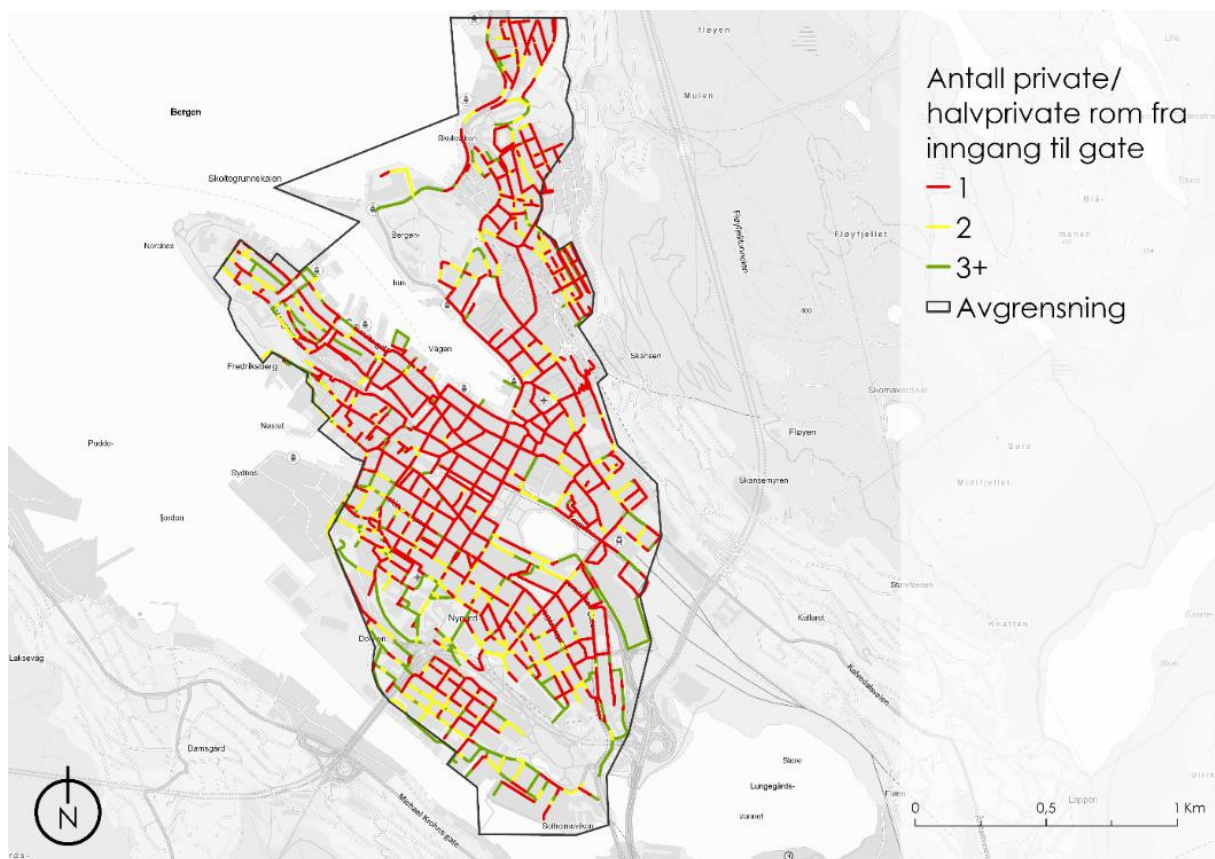
I Bergen sentrum finner vi en blanding av både høy, lav, middels og ingen synlighet (figur 13). Noe en kan se gjentar seg er at dersom det først er lav synlighet i en gate eller vei, strekker den seg gjerne over lenge drag, som en for eksempel kan se i Lars Hilles gate, C. Sundts gate og på Strandkaien. Ellers kan en se at de eldre byggene ofte har en utforming som gir høy synlighet, mens den omkringliggende modernistiske bebyggelsen for det meste har middels eller lav synlighet. Ingen synlighet finner vi for det meste i ytterkanten av analyseområdet i tilknytning til veier med høy trafikk.



Figur 13: Gatesynlighet i Bergen sentrum.

6.1.3 Resultater topologisk dybde

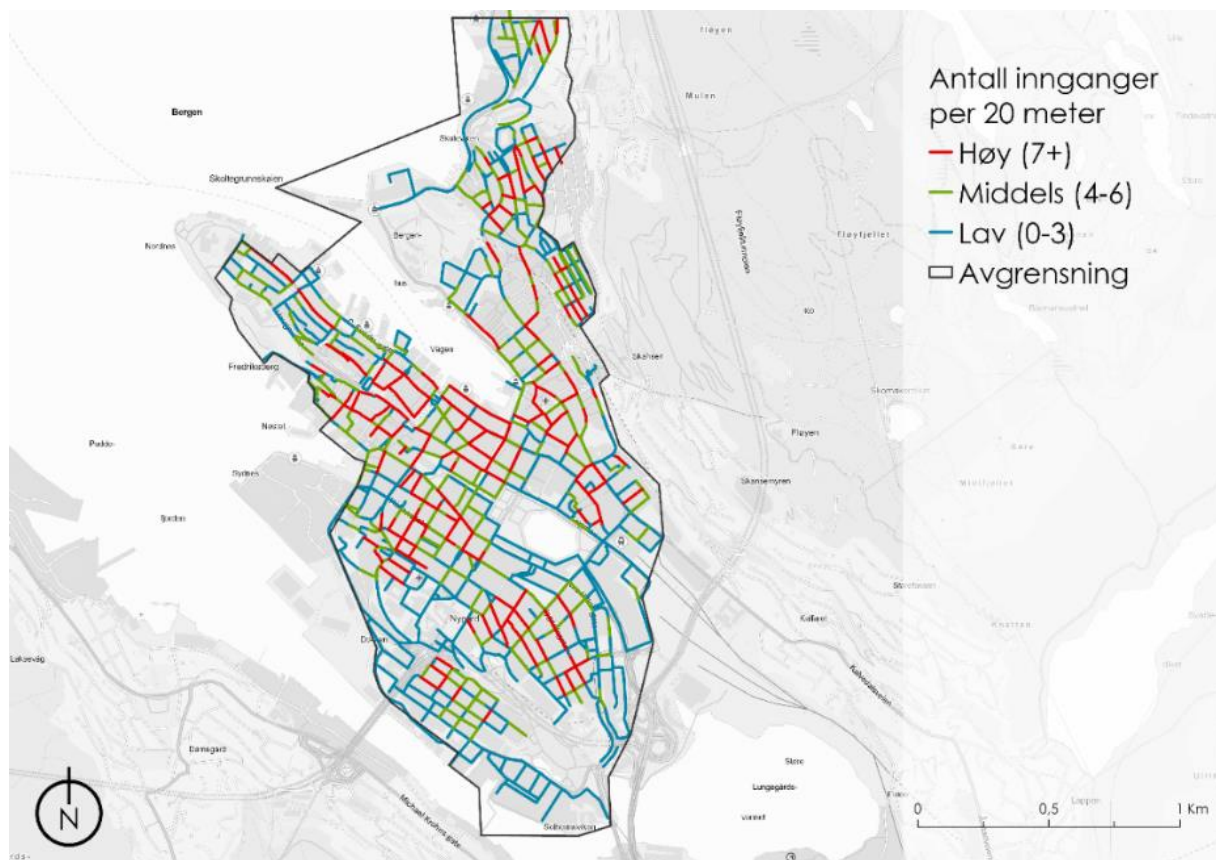
I figur 15 kan vi se hvor mange private eller halvprivate rom som skiller inngangspartiet fra gaten. Som en ser i kartet, er de fleste inngangspartiene direkte forbundet med gaten i store deler av Bergen sentrum. Dette finner vi både i strøk med kvartalbebyggelse, som rundt Torgallmenningen og på Møhlenpris, og i den mer tradisjonelle trehusbebyggelsen, som nord for Bryggen og på Nordnes. Når det gjelder områder med høyere topologisk dybde, er det ofte i gater med nyere bebyggelse, særlig fra modernismen, som på Marineholmen, Bontelabo og Nygård. I tillegg finner vi høyere topologisk dybde i mer bilbaserte ferdselsårer som Fjøsangerveien, O. J. Brochs gate og Lars Hilles gate.



Figur 15: Topologisk dybde i Bergen sentrum.

6.1.4 Resultater inngangstetthet

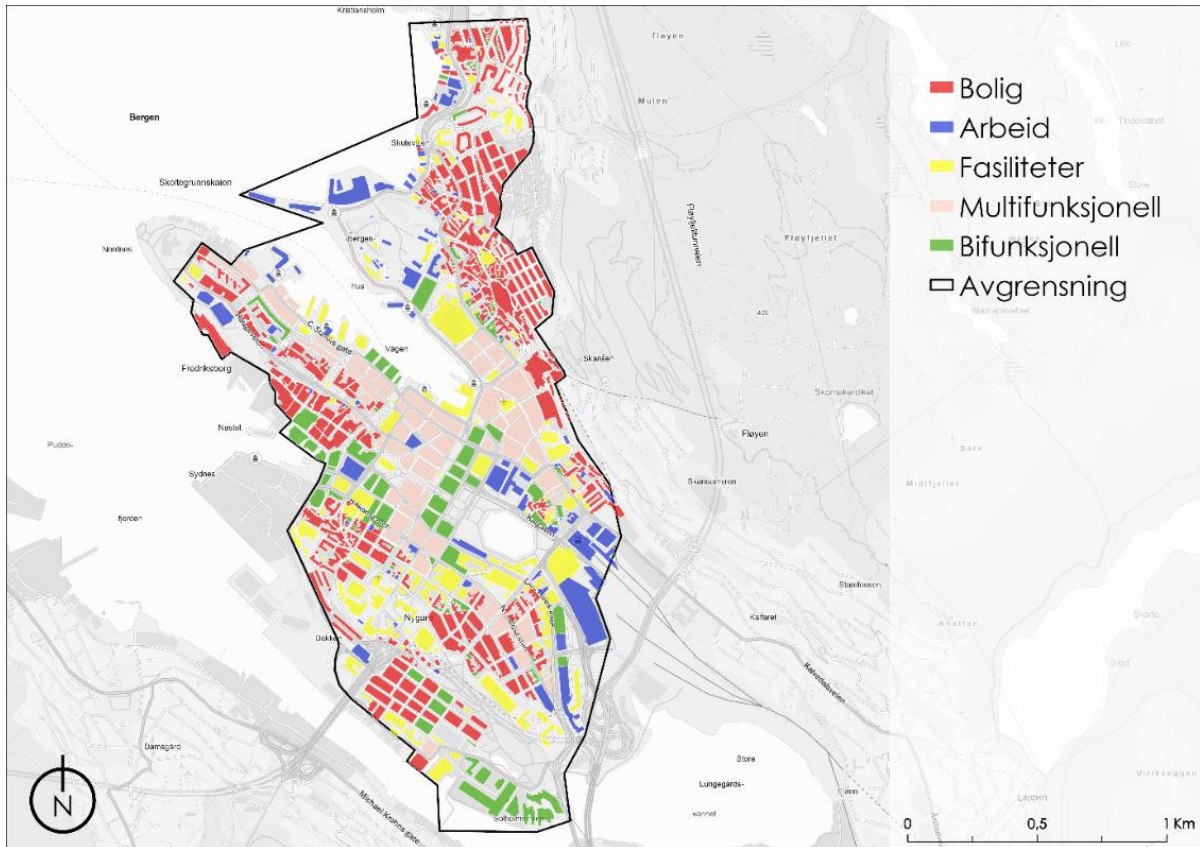
Kartet over inngangstetthet viser hvor mange innganger en finner på en omtrent 20 meter lang strekning. Som en kan se i kartet, er det noen områder som skiller seg ut med høyere tetthet. Disse områdene finner en rundt Strandgaten, Håkonsgaten, Torget, Fosswinkelsgate, Marken, Møhlenpris og Indre Sandviken. Noe som er typisk for disse områdene er at kvartalene som regel er sammensatt av bygg med flere kortere fasader. I tillegg er flere av disse strøkene rike på funksjoner og tjenester på gateplan. Slike kvartaler vil kreve et høyere antall inngangsdører siden de mange boligbyggene og tjenestene er adskilt, uten å ta opp hele kvartalet alene. Slik som i kartet over topologisk dybde (figur 16), finner en i strøk med lavere inngangstetthet gater med mer moderne bebyggelse. Noe som skiller denne bebyggelsen fra den med høyere inngangstetthet er at enkeltbyggene gjerne er større og tar opp hele kvartalet. Dermed vil det ikke være behov for så mange inngangspartier. Eksempler på dette kan være signalbygg som Grieghallen, Vilvite og nye Sparebanken Vest. En finner det også i strøk som Rådhuskvartalet, ved Mariakirken, Nygård og ytterst på Nordnes.



Figur 16: Inngangstetthet i Bergen sentrum.

6.1.5 Resultater grad av funksjonsblanding (MXI)

En kan se at indre Bergen sentrum for det meste består av multi- og bi-funksjonell bebyggelse (figur 17). I midten av sentrum befinner det seg også en del fasiliteter som fyller hele bygg, som blant annet kirker, skoler og museer. Mot ytterkantene av sentrum kan en se at det gradvis blir mer monofunksjonelt, med unntak av Marineholmen og på Nøstet.

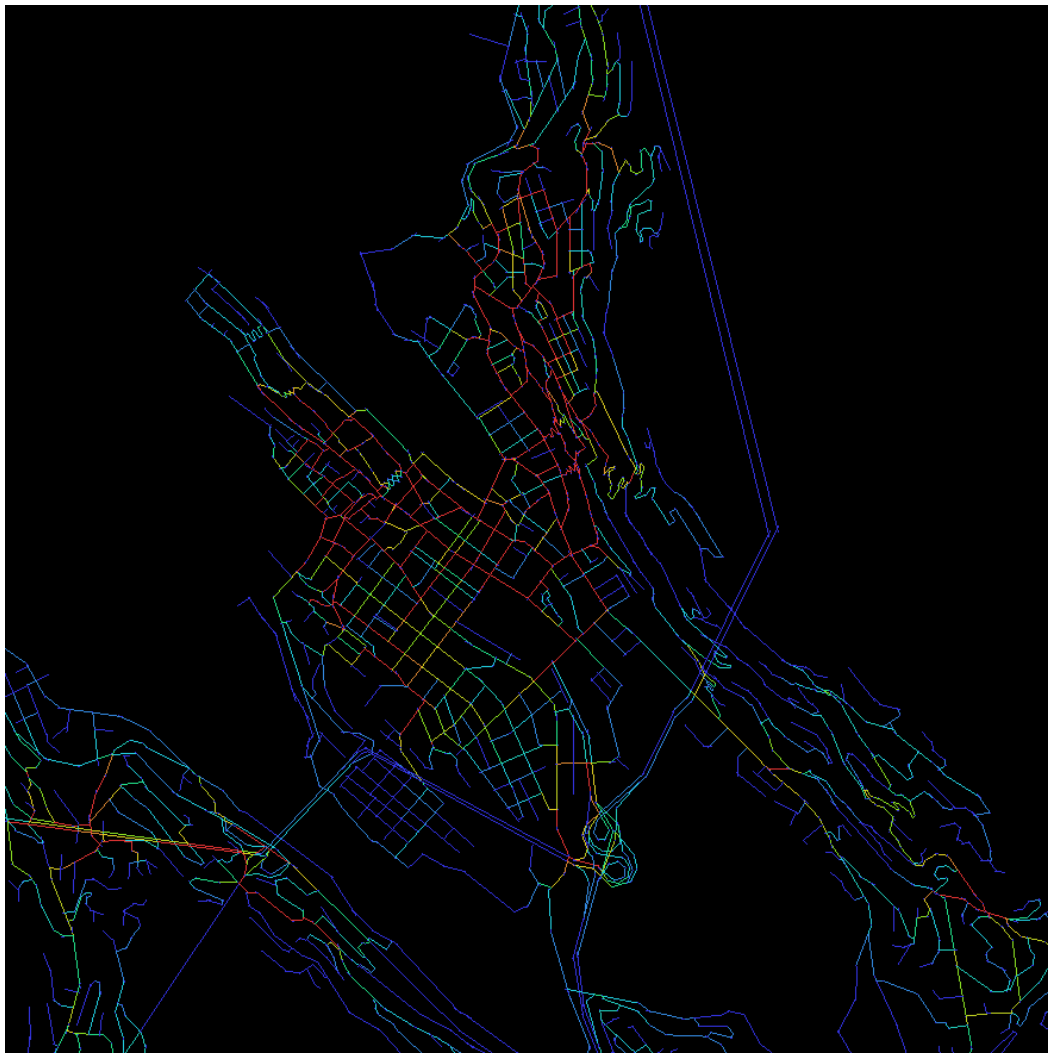


Figur 17: Grad av funksjonsblanding i Bergen sentrum.

6.2 Resultater fra space syntax/makroskalaanalyse

6.2.1 Choice med lav metrisk radius

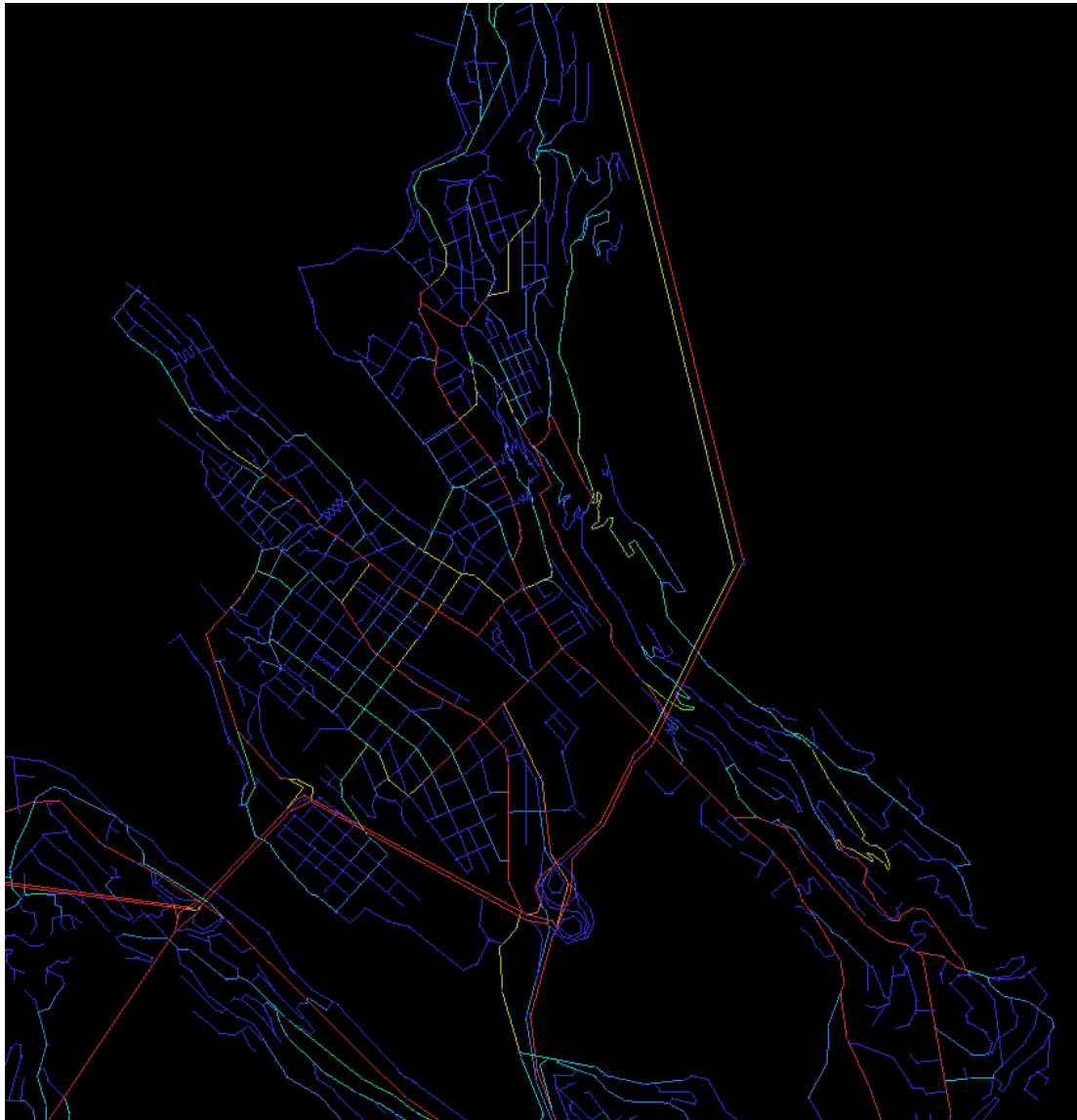
Choice med lav metrisk radius vises i figur 18. I Bergen sentrum kan en se at det er flere gatesegmenter som er representert av røde og gule farger på kartet, noe som indikerer en høy grad av integrasjon i bybildet og et godt utviklet nettverk av gjennomgangsruter i gatestrukturen. Funnene viser også at området har en kompleks og tett bebyggelse som gir mange muligheter for bevegelse og tilgang til forskjellige områder i byen. En kan også se at Sandviken dominerer mye av de røde og gule gatesegmentene, mens enkelte områder sør i sentrum, som f.eks. Møhlenpris og området rundt Realfagsbygget, har en lavere grad av integrasjon.



Figur 18: Choice med lav metrisk radius.

6.2.2 Choice med høy metrisk radius

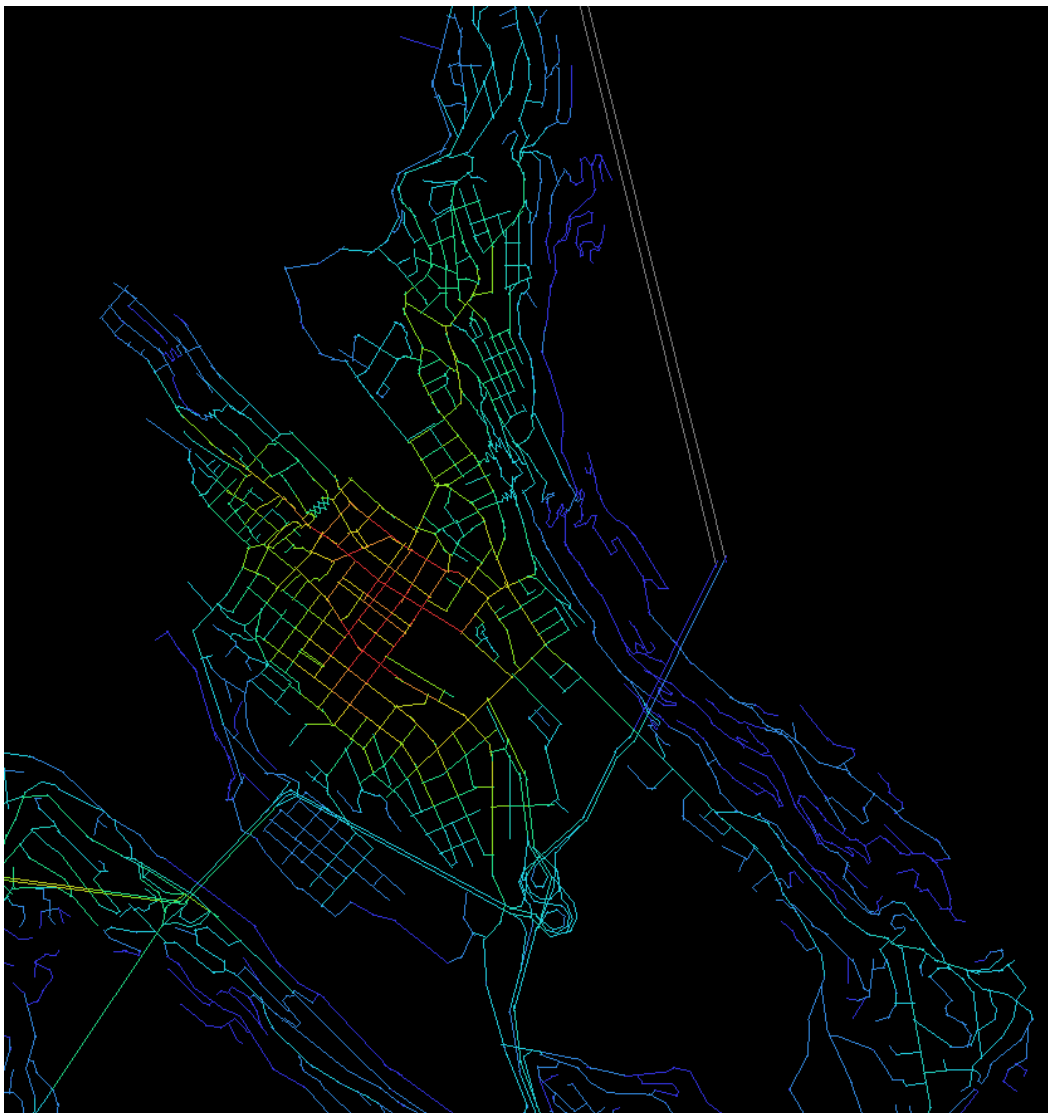
Kartet i figur 19 gir en visualisering av integrasjonsnivået for gatesegmenter i et utvidet Bergen sentrum med en metrisk radius på 1400 meter. En kan her se at viktige gater, som blant annet Lars Hilles gate, Vaskerelven, Strømgaten, Kong Oscars gate, Markveien, samt motorveiene, stikker seg ut i rødt. Disse gatene sikrer integrerte gatesegmenter som strekker seg i flere retninger, som muliggjør bevegelse i ulike områder i byen på en effektiv måte.



Figur 19: Choice med høy metrisk radius.

6.2.3 Integrasjon med lav metrisk radius

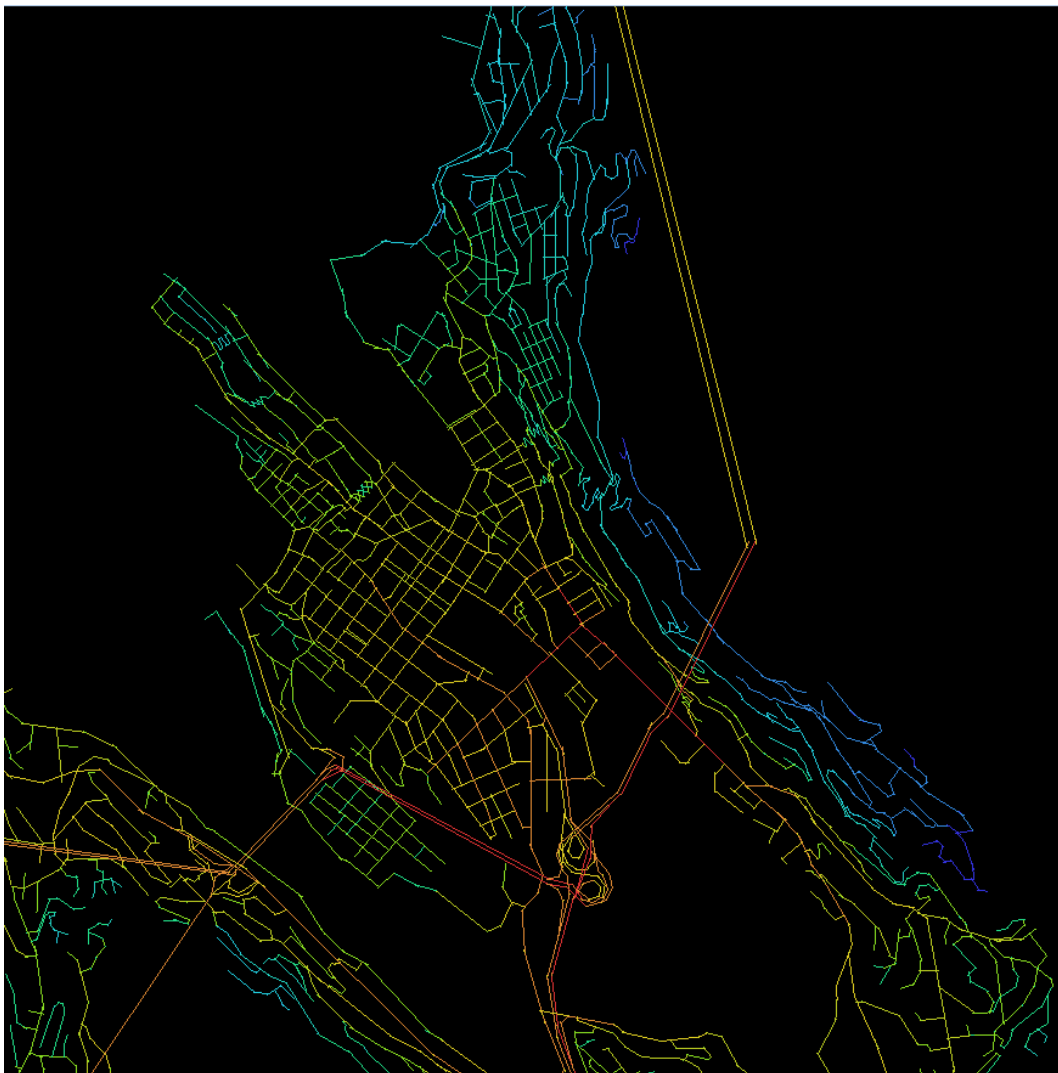
Figur 20 viser integrasjon med en lav metrisk radius på 140 meter. Av analysen kan en se at hovedrutene for «to-movement» er representert av Torgallmenningen og Strandgaten, som sikrer en effektiv forbindelse mellom ulike områder i sentrum. Den velutviklede rutenettstrukturen sørger for at gatene er koblet sammen på en måte som muliggjør god tilgjengelighet over lengre avstander, utover ulike deler av sentrum. Dette indikerer at de fleste gatene har gode forbindelser som vil gi effektiv tilgang for fotgjengere. En kan også merke seg at parker og vann er med på å svekke forbindelsene til ytterkantene av Bergen sentrum. Møhlenpris og Nordnes har som en kan se flere lyseblå og mørkeblå gatesegmenter, som skyldes at gatene ikke har like sterke forbindelser til hverandre som i sentrum.



Figur 20: Integrasjon med lav metrisk radius.

6.2.4 Integrasjon med høy metrisk radius

Figur 21 viser integrasjon med en høy metrisk radius på 1400 meter. Her kan en se at sentrum domineres av en middels høy grad av integrasjon, ettersom få gater er representert av røde linjer på kartet. Observasjonen kan forklares med at gatene i sentrum har en god integrasjon ved en lav metrisk radius. Desto lengre en beveger seg ut av sentrum mot Nordnes, Sandviken og Møhlenpris blir integrasjonen lavere. Slik som i choice med høy metrisk radius (figur 18) kan en se at gatesegmentet til Kalfarveien og innover mot Kong Oscars gate fremdeles er høy (rød), noe en også kan se i Strømgaten. Kjennetegnet for disse gatene er at det er lange gater med få retningsendring, som resulterer i god tilkobling til andre gater.



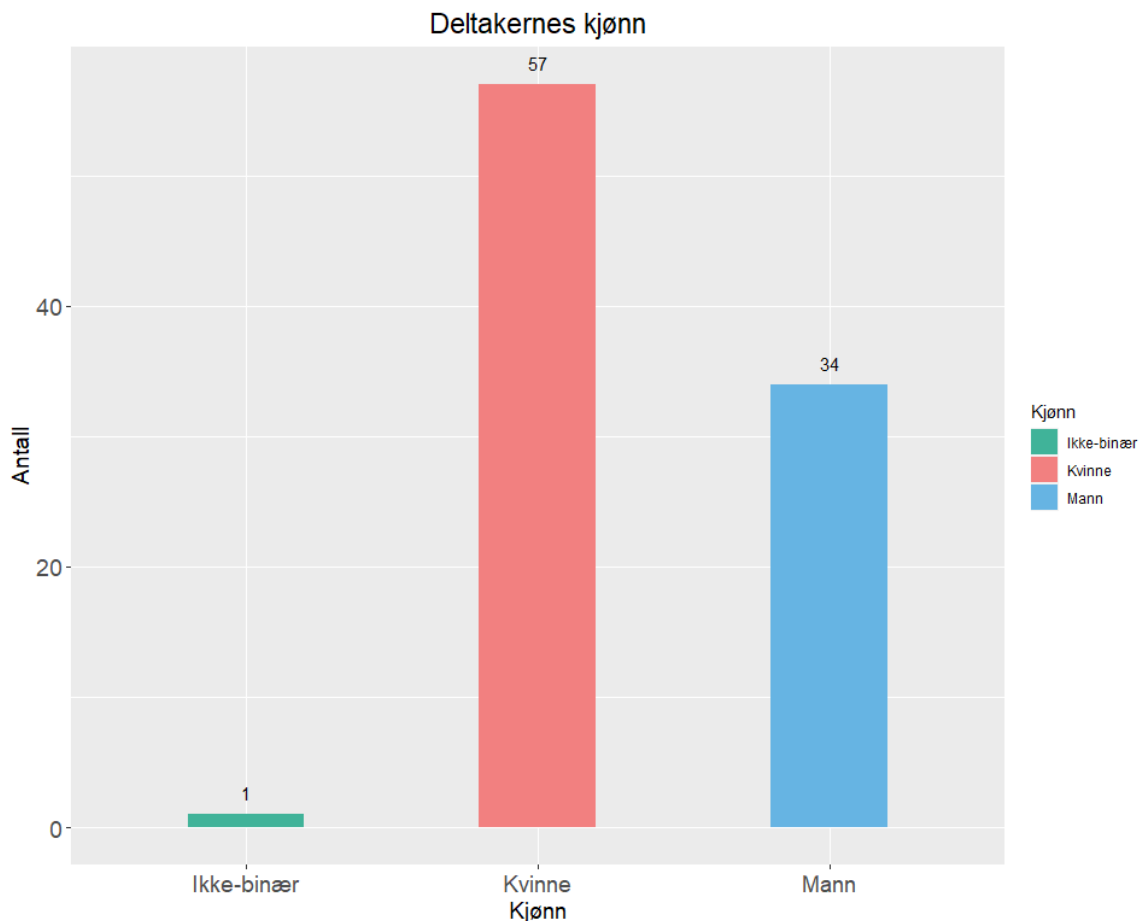
Figur 21: Integrasjon med høy metrisk radius.

7 Resultat spørreundersøkelse

I dette kapitlet presenterer vi resultatene fra spørreundersøkelsen i form av kart, tabeller og grafer. Spørreundersøkelsen og resultatene er basert på framgangsmåten som ble nevnt i metodekapitlet. Undersøkelsen består som sagt av 12 spørsmål, hvor to av dem er bakgrunnsspørsmål mens resten er hovedspørsmål. Totalt var det 92 respondenter i tidsrommet hvor spørreundersøkelsen ble publisert 10. mars til og med 1. april. Resultatene er presentert i kart laget med ArcGIS Pro, og som tabeller og grafer laget med statistikkprogrammet R.

7.1 Resultater fra bakgrunnsspørsmål

Siden første bakgrunnsspørsmål var lagt inn med en betingelse for å kunne svare på resten av undersøkelsen, var alle deltakerne studenter. Når det gjaldt spørsmålet om kjønn, kan fordelingen ses i figur 22. Her kommer det tydelig fram at det var flere kvinner som svarte på undersøkelsen enn menn. Resultatene ble, som nevnt i metodekapitlet, både presentert i felles grafer med absolutte tall, og som kjønnsdelte grafer med prosentandeler. Den kjønnsdelte fordelingen lar oss sammenlikne hvordan kvinner og menn har svart ulikt til tross for at det var færre mannlige deltakere. I resultatene var det også én ikke-binær respondent. Siden alle grafene som viser kjønnsfordelingen på hovedspørsmålene vises med prosentandeler, valgte vi, som nevnt tidligere, å ikke inkludere den ikke-binære sine besvarelser der. I tillegg til at en enkelt respondents svar i liten grad vil kunne være representativ for den ikke-binære populasjonen, ville det også gjort at hens svar vises med 0% eller 100% i de kjønnsdelte grafene.

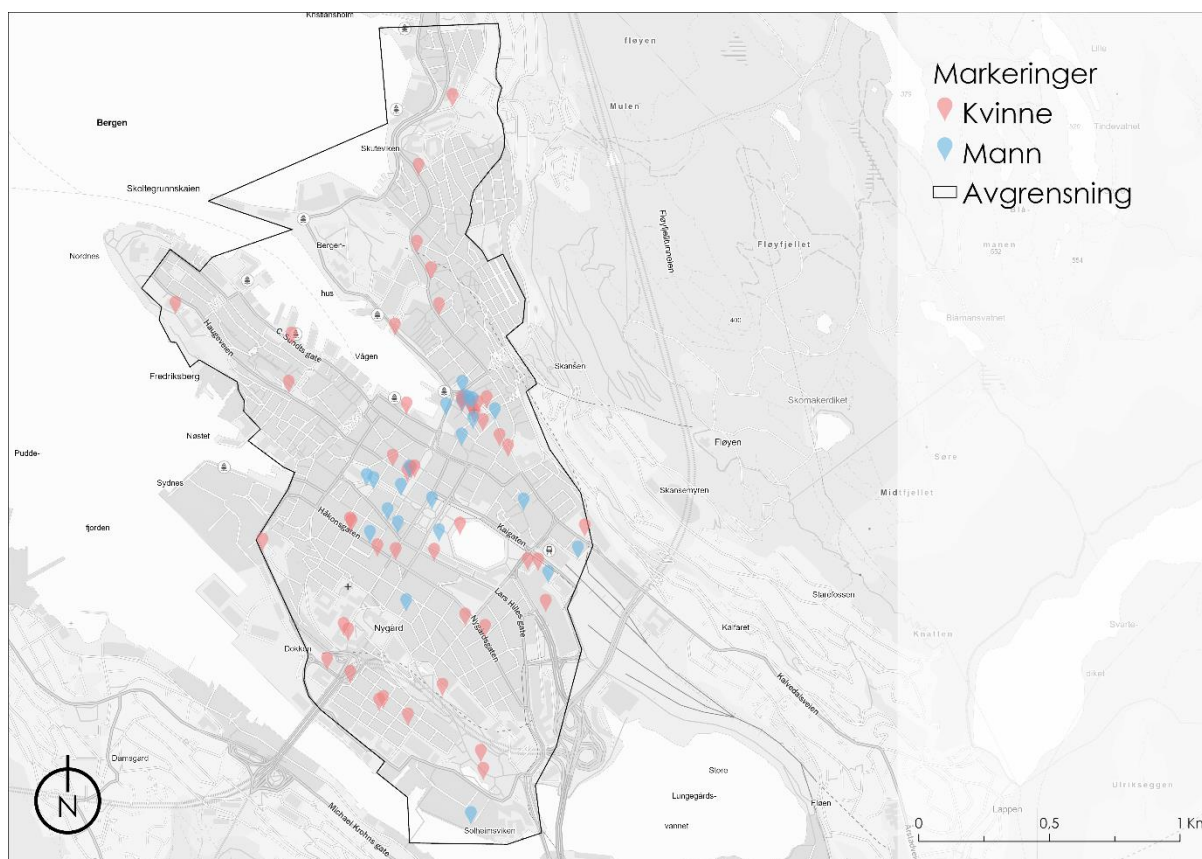


Figur 22: Spørsmål 2: Kjønnfordelingen i spørreundersøkelsen.

7.2 Resultater fra hovedspørsmål

7.2.1 Spørsmål 3: Markeringer i kart

I første hovedspørsmål plasserte deltakerne punkter i kart på steder hvor de føler seg utrygge i Bergen sentrum. Resultatene fra første hovedspørsmål valgte vi å eksportere til ArcGIS Pro slik at vi fikk mulighet til å rydde i dataene og presentere dem i vårt eget kart (figur 23). Slik fikk vi mulighet til å skille mellom punktene plassert av kvinner og menn. En trend som kommer tydelig fram i kartet er at kvinner plasserte punkter utenfor den mest sentrale bykjernen i mye større grad enn menn. Mange av de rosa nålene er plassert på steder som Sandviken, Nordnes og Møhlenpris i tillegg til sentrum, mens de blå nålene i hovedsak er konsentrert rundt Korskirken og Torgallmenningen. En fellesnevner for områdene hvor kvinner har plassert flere punkter er at det er monofunksjonelle boligområder, som en kan se i figur 17. Dette kan tyde på at kvinnelige studenter i større grad enn mannlige studenter føler seg mindre trygge på vei til og fra hjemmet deres, eller hvis de skal i et besøk.



Figur 23: Spørsmål 3: Utrygghet markert i kart.

Områdene med en større konsentrasjon av punkter plassert av menn er steder med mange utesteder og døgnåpne serveringssteder. Dette er steder med mye aktivitet på kveldene, både på hverdager og når det er helg. Rundt Korskirken er det også en større konsentrasjon av punkter plassert av både kvinnelige og mannlige respondenter. Området her er beryktet for å være en oppholdsplass for rusmiddelavhengige, og er lokasjonen til flere gatenære ideelle organisasjoner som Kirkens bymisjon, Indremisjonshjemmet og Bethel Bergen som befinner seg i nærheten (Lynngård m.fl. 2023). Korskirken ligger også i Kong Oscars gate, hvor en finner mange barer som er populære blant studenter. På den ene siden kan konsentrasjonene av punkter antyde at dette er i strøk hvor studenter føler seg utrygge i Bergen sentrum. På den andre siden er det viktig å påpeke at det også er steder hvor studenter ofte oppholder seg, og derfor i større grad har en relasjon til enn andre steder i Bergen.

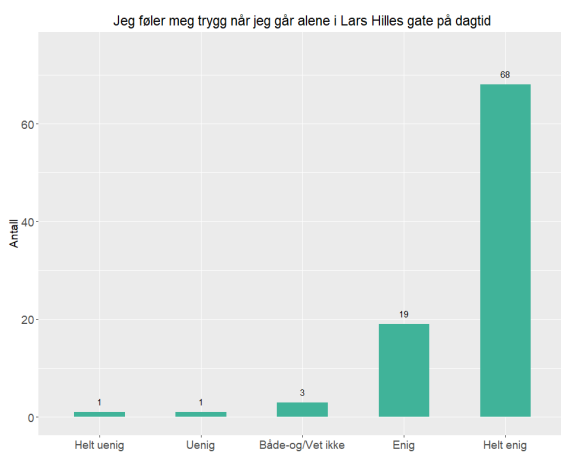
I resultatene til dette spørsmålet kunne vi se at flere av deltakerne hadde plassert punkter utenfor områdeavgrensningen Bergen sentrum. Dette er en feilkilde som kan komme av at flere av respondentene ikke hadde lest beskrivelsen til spørsmålet nøye nok. Denne feilkilden kunne nok vært unngått i større grad dersom teksten var markert tydeligere, for eksempel

med økt skriftstørrelse, med en annen uthevingsfarge som rødt, og/eller med fet skrift. En fordel med ArcGIS Pro er at programmet lar oss fjerne alle punktene som var plassert utenfor avgrensningen uten at vi måtte slette resten av besvarelsene fra de samme respondentene.

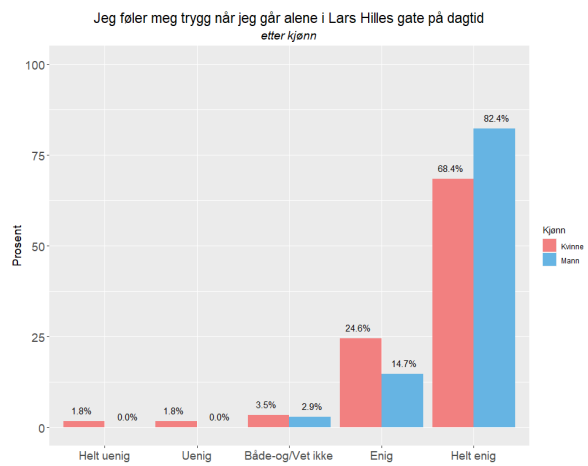
7.2.1 Spørsmål 4-11: Likert-påstander om fire gater

Resultatene fra spørsmål 4-11 er presentert med grafer som viser absolutte tall og kjønnsdelte grafer som viser prosentandeler. Mens antallet kan peke på den generelle trygghetsfølelsen blant deltakerne, kan prosentandelen avdekke kjønnsforskjeller i utvalget som skjuler seg bak totalen.

Lars Hilles gate

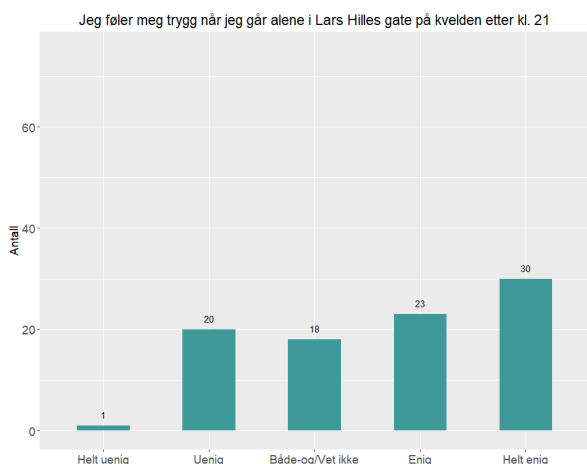


Figur 24: Spørsmål 4: Lars Hilles gate på dagtid.

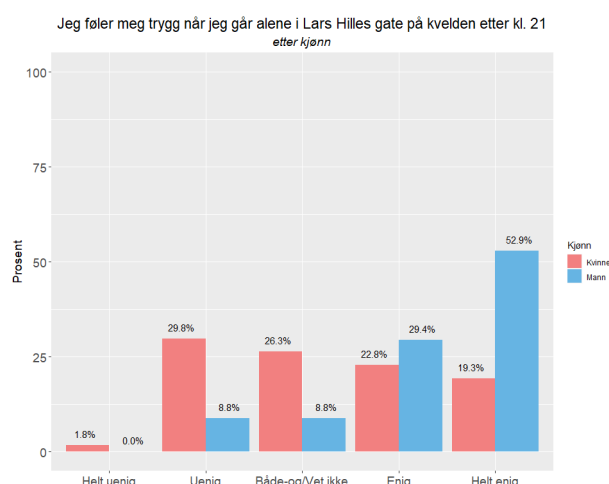


Figur 25: Spørsmål 4: Lars Hilles gate på dagtid etter kjønn.

I Lars Hilles gate har et flertall av respondentene svart at de er enige eller helt enige i at de føler seg trygge på dagtid (figur 24). Når en ser i figur 25, som viser resultatene etter kjønn, kan en se at en litt større andel mannlige deltakere er helt enig i påstanden. Samtidig er alle som har svart «Helt uenig» og «Uenig» kvinner. Det er likevel en veldig lav andel som er uenig i påstanden. Det lave antallet «Både-og/Vet ikke» tilsier også at de fleste respondentene kjenner til gaten og har en klar idé om hvor trygge de føler seg der.



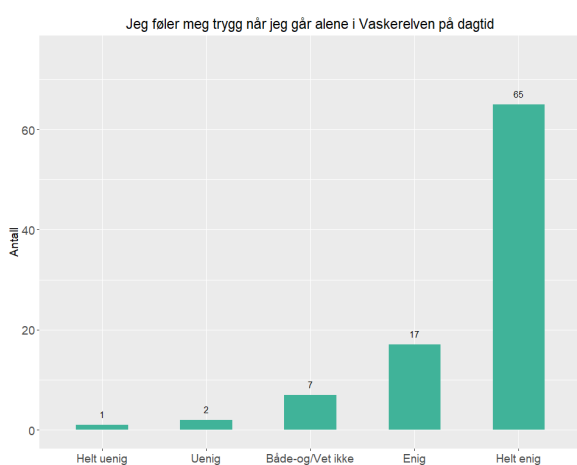
Figur 26: Spørsmål 5: Lars Hilles gate på kveldstid.



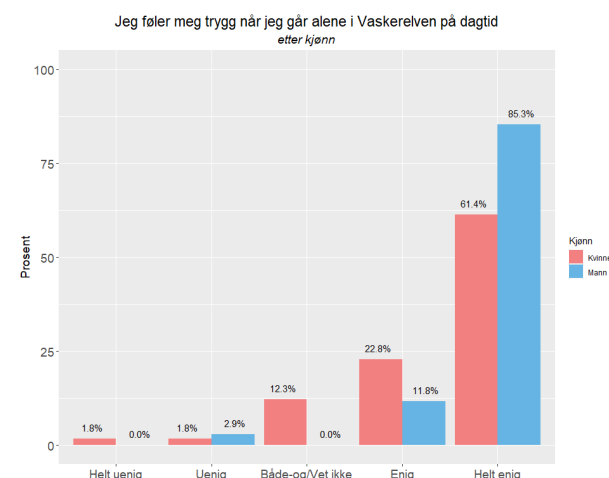
Figur 27: Spørsmål 5: Lars Hilles gate på kveldstid etter kjønn.

Når det gjelder svarene på kveldstid er derimot svarene mye jevnere fordelt enn på dagtid (figur 26). Med andre ord er det færre som er enige i påstanden enn tidligere. «Helt uenig» har imidlertid ikke endret seg i noen særlig grad. Når en sammenlikner grafen med den kjønnsdelte grafen, figur 27, avdekkes det at den jevnere fordelingen ikke stemmer overens med det de kvinnelige og mannlige studentene har svart. En markant større andel kvinnelige deltakere er uenige i påstanden om at de føler seg trygge på kveldstid, mens flertallet av de mannlige deltakerne fortsatt føler seg relativt trygge. Når en ser svarene deres samlet, kan en likevel få inntrykk av at fordelingen av svarene er noenlunde jevn. Derfor er det viktig å undersøke hvordan de mannlige og kvinnelige respondentene har svart ulikt.

Vaskerelven

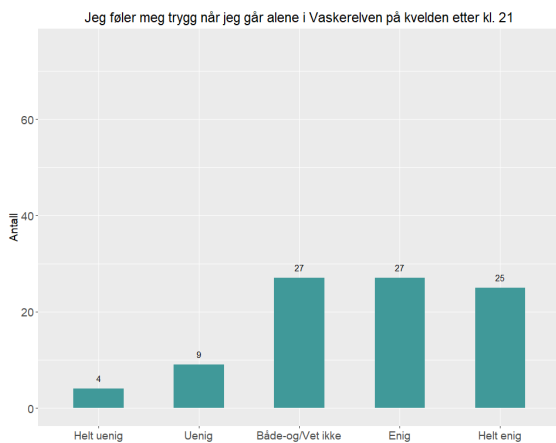


Figur 28: Spørsmål 6: Vaskerelven på dagtid.

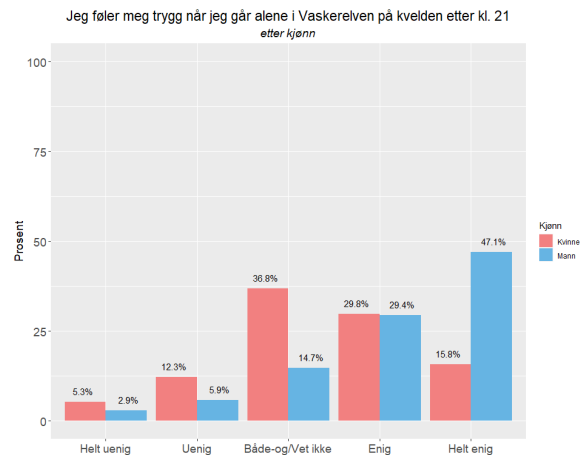


Figur 29: Spørsmål 6: Vaskerelven på dagtid etter kjønn.

Fordelingen av svarene for Vaskerelven på dagtid forteller også at flesteparten av deltakerne føler seg trygge der (figur 28). Kjønnfordelingen viser en noe lavere prosentandel enighet blant kvinnelige studenter i forhold til de mannlige, men ikke en markant forskjell (figur 29).



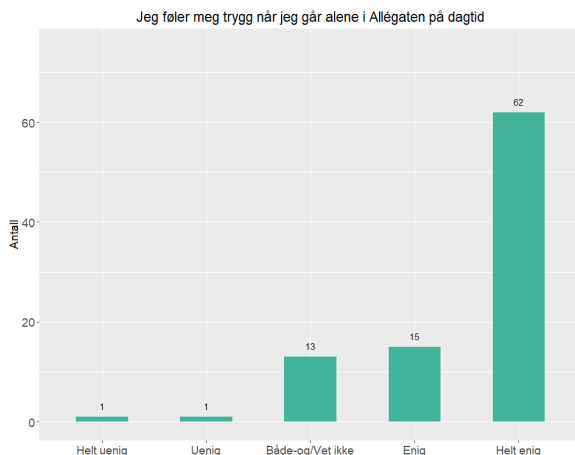
Figur 30: Spørsmål 7: Vaskerelven på kveldstid.



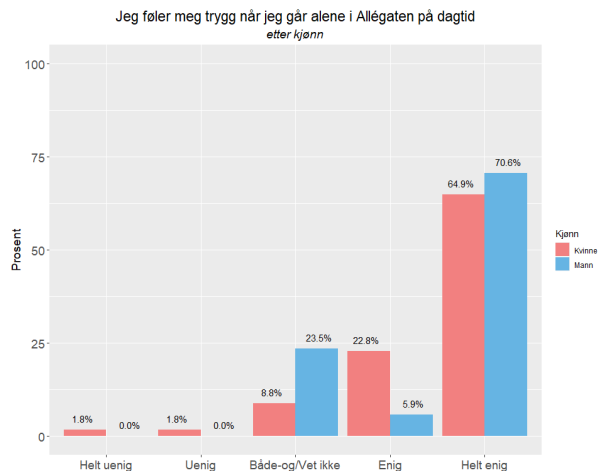
Figur 31: Spørsmål 7: Vaskerelven på kveldstid etter kjønn.

På kveldstid finner vi et lavere antall som føler seg trygge enn på dagtid (figur 30). Det er likevel et noe høyere antall enn i Lars Hilles gate. Når vi skiller svarene etter kjønn, ser vi at en noe høyere andel mannlige studenter føler seg mindre trygge i Vaskerelven enn på dagtid (figur 31). «Både-og/Vet ikke» er svaralternativet som flest kvinnelige deltakere har svart. Det kan enten være fordi de kvinnelige respondentene hverken føler seg trygge eller utrygge her, eller fordi de kanskje ikke kjenner til strøket på kveldstid. Resultatene her viser likevel at det også er en betydelig forskjell mellom de kvinnelige og mannlige deltakernes trygghet i Vaskerelven på kveldstid.

Allégaten

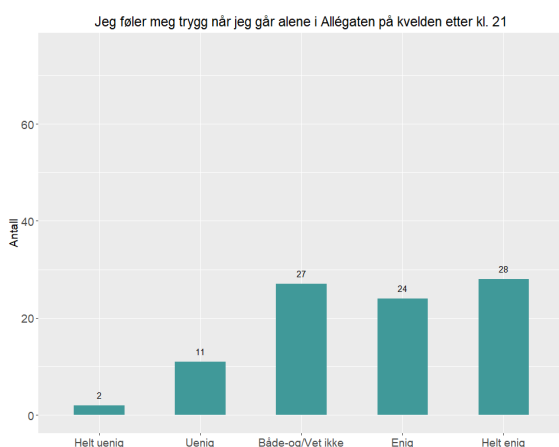


Figur 32: Spørsmål 8: Allégaten på dagtid.

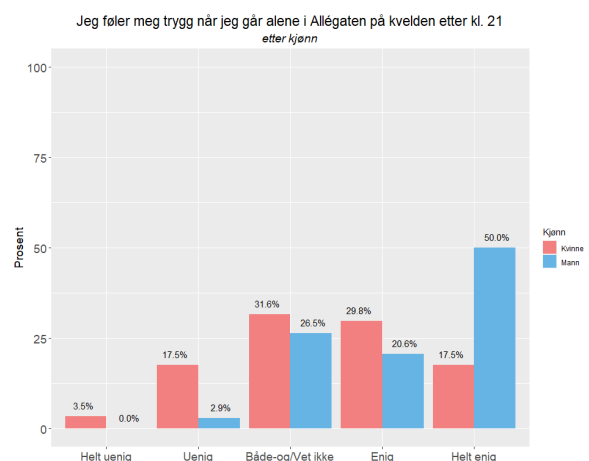


Figur 33: Spørsmål 8: Allégaten på dagtid etter kjønn.

I Allégaten på dagtid ser vi av figur 32 at det er en litt større andel som har svart «Både-og/Vet ikke» enn i Lars Hilles gate og Vaskerelven. Det er likevel et flertall av deltakerne som er enige eller helt enige i påstanden om trygghet i Allégaten. Når en ser på fordelingen etter kjønn derimot, kommer det fram at en større andel mannlige studenter har svart «Både-og/Vet ikke» enn kvinnelige (figur 33). Dette kan peke på at de mannlige deltakerne i mindre grad føler seg trygge ved Realfagsbygget. Det kan også vise seg at en større andel av de mannlige deltakerne ikke har noe forhold til gaten eller har gjort noe særlig inntrykk på dem som utrygg. For de kvinnelige deltakerne er det en stor andel som er enige eller helt enige i at de føler seg trygge i Allégaten på dagtid.



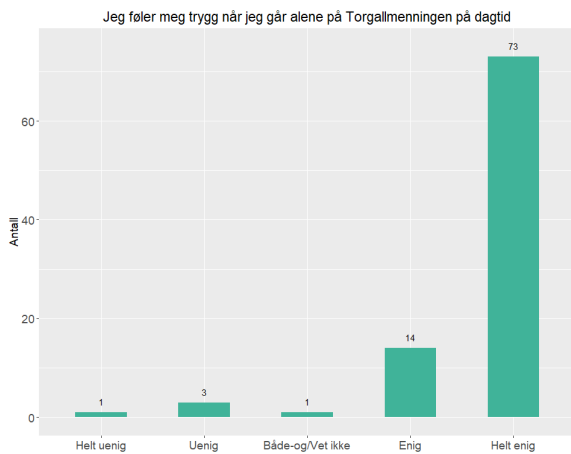
Figur 34: Spørsmål 9: Allégaten på kveldstid.



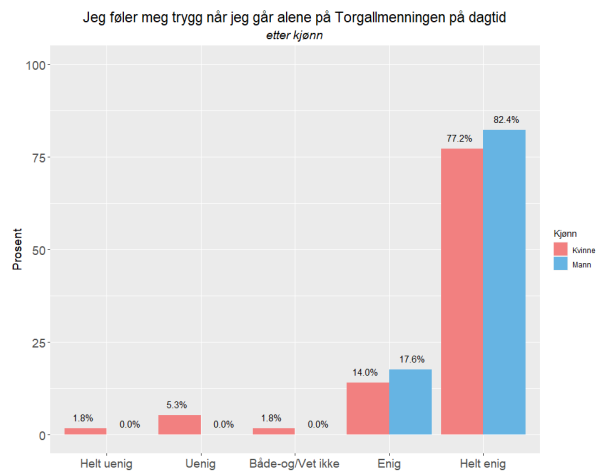
Figur 35: Spørsmål 9: Allégaten på kveldstid etter kjønn.

På kveldstid kommer det fram at en lavere andel av deltakerne føler seg trygg i Allégaten på kveldstid slik som i de andre gatene (figur 34). Det høye antallet «Både-og/Vet ikke» kan være fordi færre har et forhold til å være i gaten på kveldstid. Allégaten består i hovedsak av universitetsbygg som Realfagsbygget og boliger. Gaten har ingen attractors en forbinder med kveldslivet, som restauranter og barer, utenom Integrerbar på Realfagsbygget. Integrerbar er en studentbar som gjerne besøkes i større grad av studenter som har en tilknytning til Realfagsbygget. I figur 35 kommer det fram at andelen kvinnelige studenter som er helt enig i påstanden er under halvparten så stor sammenliknet med mannlige studenter. I tillegg er en mye større prosentandel av de kvinnelige respondentene enn de mannlige uenig i påstanden om trygghet i Allégaten på kveldstid. Denne betydelige differansen kan peke på at kvinnelige studenter i mye større grad forbinder Allégaten på kvelden med det å være utrygg. Omtrent 25% av de mannlige deltagerne har svart «Både-og/Vet ikke» både for dagtid og for kveldstid, hvilket kan tilsa at en fjerdedel av dem ikke har et forhold til gaten.

Torgallmenningen

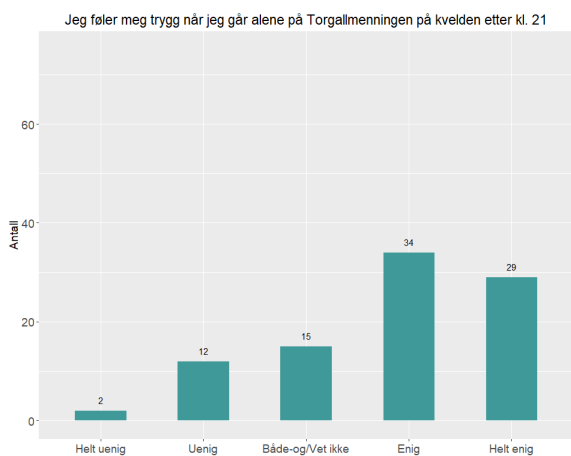


Figur 36: Spørsmål 10: Torgallmenningen på dagtid.

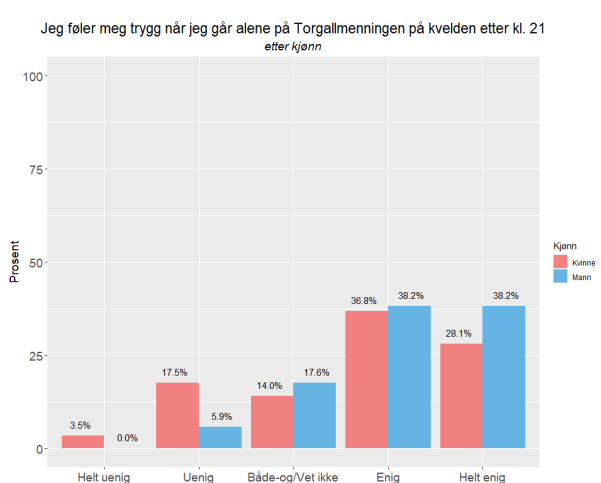


Figur 37: Spørsmål 10: Torgallmenningen på dagtid etter kjønn.

Torgallmenningen skiller seg ut ved å ha et stort antall (>70) av respondentene som enten er enige eller helt enige i påstanden om trygghet i figur 36. Denne store andelen kommer også fram i figur 37 hvor >75% av både de kvinnelige og mannlige deltakerne er helt enige i påstanden. Noe en kan bemerke seg er at alle de mannlige studentene har svart «Enig» eller «Helt enig». Med andre ord føler ingen av de mannlige studentene seg utrygge på Torgallmenningen på dagtid.



Figur 38: Spørsmål 11: Torgallmenningen på kveldstid.



Figur 39: Spørsmål 11: Torgallmenningen på kveldstid etter kjønn

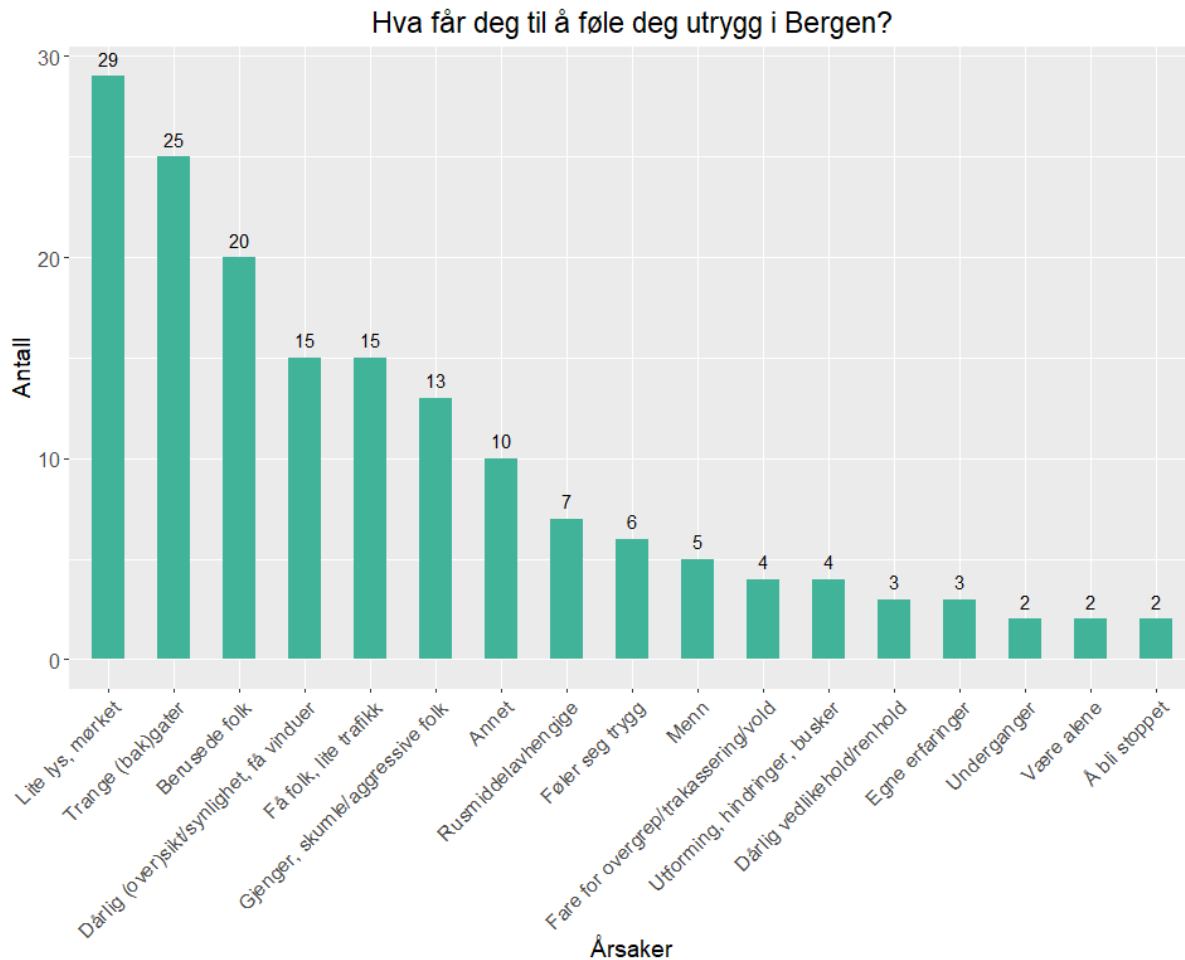
Når det gjelder Torgallmenningen etter klokken 21, kan vi se et høyere antall respondenter som føler seg trygge enn i de andre gatene. I figur 38 har både «Enig» og «Helt enig» en god

del flere studenter i ryggen enn de andre besvarelsene. Kjønnfordelingen i figur 39 viser imidlertid at en relativt høyere andel av de kvinnelige respondentene er uenig eller helt uenig i påstanden i forhold til de mannlige. Det er likevel en høyere andel kvinnelige deltakere som føler seg trygge på Torgallmenningen på kveldstid sammenliknet med de andre gatene. Sammenlikner en med punktene i figur 23 fra spørsmål 3 var det også langt færre kvinnelige respondenter enn mannlige som markerte Torgallmenningen og området rundt som utrygt. Denne økte tryggheten, eller kanskje mangelen på utrygghet, kan peke på at Torgallmenningen sine romlige kjennetegn i større grad samsvarer med det de kvinnelige respondentene forbinder med trygge gater og byrom enn det en finner i Lars Hilles gate, Vaskerelven og Allégaten.

7.2.2 Spørsmål 12: Hva får deg til å føle deg utrygg i Bergen?

Det siste spørsmålet i spørreundersøkelsen var det åpne spørsmålet «Hva får deg til å føle deg utrygg i Bergen?». Ettersom svarene var ulike i både form og innhold, har vi kategorisert dem i 16 grupper + «Annet». Kategoriseringen gir et bedre overblikk over hvilke faktorer som kan bidra til redusert trygghet i bybildet, samtidig som presentasjonen av dataene blir mer oversiktlig. I tillegg kan kategoriene i større grad ses i sammenheng med det teoretiske grunnlaget, og bidra til utformingen av strategiske retningslinjer og anbefalinger til feministisk planlegging i Bergen. Kategorien «Annet» består av alle typene svar som var veldig spesifikke og kun ble nevnt én gang, som for eksempel «Brostein», «Rykter» og «Lite synlige vektere og politi».

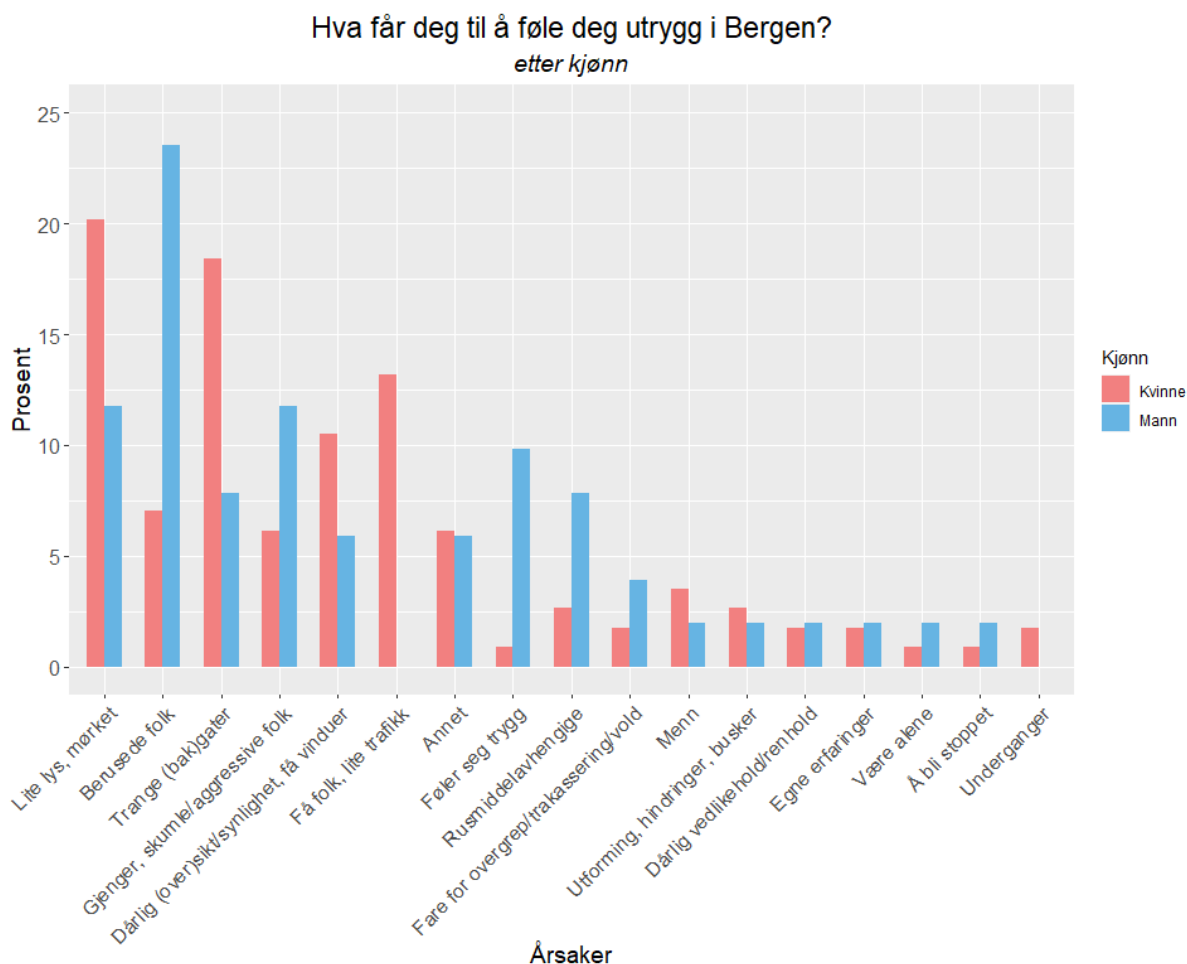
24 av deltakerne valgte å ikke svare på dette spørsmålet: 13 kvinner, 10 menn og den ikke-binære respondenten. Med andre ord vil figur 40 representere totalt 68 respondenter, mens den kjønnsdelte grafikken i figur 41 baserer seg på 44 kvinner og 24 menns besvarelser. På grunn av det relativt lave antallet menn som deltok på det siste spørsmålet, bør en ta deres besvarelser med en klype salt. Svarene hvor en større andel av de mannlige studentene har svart likt vil derimot få en høyere validitet.



Figur 40: Spørsmål 12: Årsaker til utrygghet organisert i kategorier.

Når vi ser på det totale antallet besvarelser i figur 40, er besvarelser i kategoriene «Lite lys, mørket», «Trange (bak)gater», «Berusede folk», «Dårlig (over)sikt/synlighet, få vinduer» (som også inkluderer gatestruktur), «Få folk, lite trafikk» og «Gjenger, skumle/aggressive folk» alle nevnt mer enn 10 ganger. Alle kategoriene som har fått <10 svar regner vi ikke som like relevante å ta med videre i arbeidet, siden de er basert på et lite antall respondenter. En kan gruppere disse 16 kategoriene i to hovedgrupper: 'Utforming, belysning og struktur', og 'folk og atferd'. Den første gruppen består hovedsakelig av problematikk knyttet til romlig utforming og fysisk infrastruktur. Den andre gruppen vil derimot i større grad kunne være indirekte konsekvenser som følge av det bebygde miljøet, dets utforming og hvilke publikumsrettede funksjoner som befinner seg der. Med andre ord har vi større mulighet til å utforme tiltak og føringer for 'utforming, belysning og struktur' som er i tråd med feministiske prinsipper. En mulig feilkilde her kan være utformingen av likert-påstandene som nevnt i metodekapittelet.

Ettersom “på kveldstid” allerede var nevnt eksplisitt i likert-påstandene, hadde vi en forventning om at “Lite lys, mørket” ville ha et høyt antall besvarelser. Dette viste seg å stemme, og vil være noe vi bør ha i bakhodet i resultatkapittelet og ved utforming av de strategiske tiltakene.



Figur 41: Spørsmål 12: Årsaker til utrygghet organisert i kategorier etter kjønn.

I figur 41 kan vi se hvordan kategoriene fordeler seg etter kjønn. Noe som kommer tydelig fram i denne grafen er at det er en bemerkelsesverdig forskjell på hvordan de kvinnelige og mannlige deltakerne har svart. De kvinnelige respondentene har i mye større grad enn de mannlige avgitt svar som tilhører gruppen ‘utforming, belysning og struktur’. Dette er kategorier som baserer seg på manglende belysning, dårlig sikt og oversikt i gatene, og smale/trange gateløp. En annen kategori som skiller seg ut er «Få folk, lite trafikk», som utelukkende er besvart av kvinnelige respondenter og ikke av mannlige. Selv om denne

kategorien ville tilhørt gruppen 'folk og atferd', beskriver den mer spesifikt en *mangel på folk*, som fotgjengere, syklist og/eller kjørende.

I motsetning til de kvinnelige deltakerne, har en betydelig større andel av de mannlige avgitt svar som kan kategoriseres som 'folk og atferd'. Dette er svar som berusede folk, gjenger, og aggressiv og truende atferd. Av kategoriene med <10 svar i figur 40 skiller også rusmiddelavhengige seg ut med en høy andel mannlige respondenter. Dette kan peke på at de mannlige studentenes utrygghet i mindre grad kan knyttes direkte til det bebygde miljø og romlige elementer. Det bør likevel presiseres at en anseelig andel mannlige respondenter har pekt på «Lite lys, mørket» (11,8%) og «Trange (bak)gater» (7,8%). En bør dermed ikke kategorisk utelukke at mannlige studenters trygghet ikke kan knyttes til byens fysiske omgivelser. Kategorien «Føler seg trygg» skiller seg også ut med en markant høyere andel mannlige respondenter (9,8%) sammenliknet med kvinnelige (0,9%) blant kategoriene med <10 svar. Dette kan peke på at mannlige studenter i mye større grad generelt føler seg trygg i Bergen.

7.3 Oppsummering i sammenheng med mikro- og makroskalaanalysene

Basert på resultatene fra likert-påstandene til de fire gatene, kan en si at studentene i Bergen som deltok i spørreundersøkelsen generelt sett føler seg trygge på dagtid uavhengig av kjønn. Det er viktig å presisere at resultatene og sammenlikningen med mikro- og makroskalaanalysene dreier seg om utvalget i spørreundersøkelsen, og ikke kan generaliseres til å gjelde for alle kvinner og menn. For alle fire gatene var en høy andel av de kvinnelige og mannlige studentene enige eller helt enige i at de følte seg trygge. Selv om besvarelsene fra de kvinnelige respondentene har en tendens til å være mindre enige i påstandene, er ikke andelen så markant at en kan si at disse fire gatene oppleves som utrygge av kvinnelige studenter på dagtid. På kveldstid kan en derimot få øye på store forskjeller sammenliknet med påstandene for dagtid, blant både kvinnelige og mannlige studenter. En stor forskjell er at flere respondenter har krysset av for at de føler seg mindre trygge i de fire gatene. Det lar oss i større grad knytte sammen svarene på spørsmålene for gatene på kveldstid med punktene som ble plassert i spørsmål 3 og hvilke faktorer deltakerne assosierte med utrygghet i spørsmål 12. De tre gatene Torgallmenningen, Lars Hilles gate og Vaskerelven hadde alle høyest eller lavest andel kvinnelige eller mannlige respondenter, og vil undersøkes nærmere under. Her vil vi se nærmere på gatenes romlige utforming og sammenheng med resultatene

fra mikro- og makroskalaanalysene. Ettersom Allégaten hverken scoret høyest eller lavest på noen av likert-påstandene, anså vi ikke gaten som like aktuell å analysere videre. De tre andre gatene kan presenteres i følgende tabell:

Tabell 2: Gatene fra spørreundersøkelsen som scoret høyest og lavest på likert-påstandene av de kvinnelige og mannlige respondentene.

Påstandene på kveldstid	Kvinnelige respondenter	Mannlige respondenter
Høyest andel enige	Torgallmenningen	Lars Hilles gate
Høyest andel uenige	Lars Hilles gate	Vaskerelven

Noe som skiller seg ut etter klokken 21, er at kvinnelige respondenter i mye større grad enn mannlige er uenige eller mindre enige i påstandene. Gaten med en høyest andel kvinnelige respondenter som er uenige i påstanden er Lars Hilles gate. Når vi ser Lars Hilles gates romlige kjennetegn i sammenheng med de kvinnelige respondentenes besvarelser på spørsmål 12 og mikro- og makroskalaanalysene, samsvarer den med kategoriene «Lite belysning, mørket» og «Dårlig (over)sikt/synlighet, få vinduer» som en høy andel kvinnelige studenter har nevnt. Gaten består av lange monofunksjonelle bygg (figur 17) med få vinduer og innganger (figur 16) som gir en lav synlighet (figur 13). Grunnet manglende publikumsrettede funksjoner får ikke gaten belysning fra butikkvinduer slik som i Vaskerelven, hvor en rekke korte fasader lyser opp gaten. I stedet kommer mesteparten av belysningen i Lars Hilles gate fra lyktestolper.

Som vi kan se i tabell (kveldstid) kommer Vaskerelven ut som gaten med høyest andel mannlige deltakere som er uenige i påstanden. Det må understrekes at det er en nokså lav andel menn som har krysset av for at de føler seg utrygge i alle de fire gatene. Vaskerelven er den eneste gaten som mannlige respondenter har markert som «Helt uenig» for trygghet på kveldstid. Vaskerelven scorer bra på alle mikroskalaanalyser, og er omringet av mye flerfunksjonalitet ifølge MXI-analysen (figur 17). I space syntax-analysene har gaten høy score på choice med både høy og lav metrisk radius, noe som tilsier at den har et høyt potensial for gjennomgangstrafikk både til fots og i bil. I spørsmål 3 i spørreundersøkelsen kan en se en liten konsentrasjon av punkter i området rundt Vaskerelven som er plassert av de mannlige deltakerne. Når en ser punktene i lys av de mannsdominerte kategoriene i spørsmål 12, ser en at både «Berusede folk» og «Gjenger, skumle/aggressive folk» kan ha en sammenheng med

hvor mannlige studenter føler seg utrygge. Dette er særlig med tanke på antall utesteder og andre møtesteder som er åpne på kveldstid i området. En kan likevel argumentere for at Vaskerelven oppleves som mest utrygg av mannlige studenter til tross for den lave andelen «Helt uenig» og «Uenig», når en ser det i sammenheng med den høye andelen menn som har nevnt berusede folk og gjenger som en bidragende faktor til utrygghet.

Torgallmenningen er gaten som har høyest andel kvinnelige respondenter som er «Enig» eller «Helt enig» i påstanden om trygghet. Gaten har høy synlighet (figur 13) og inngangstetthet (figur 16), og er konstituert (figur 14). Byggene omkring Torgallmenningen er enten flerfunksjonelle eller bifunksjonelle (figur 17). I space syntax-analysen integration med lav metrisk radius har gaten høy integrasjon i figur 20. Torgallmenningen scorer også bra på choice med lav metrisk radius (figur 18). Det at gaten gjør det dårligere på analyser med høy metrisk radius kan komme av at den har mange retningsendringer. I tillegg samsvarer space syntax-analysene med at gaten er bilfri. I spørsmål 3 har en god del punkter blitt plassert av både kvinnelige og mannlige studenter spesifikt ved McDonald's/Narvesen (figur 23). I denne delen av Torgallmenningen samler det seg som regel mange grupper berusede mennesker på kveldene, som iblant fører til episoder med vold. Basert på resultatene i spørsmål 12, gir det mening at en gate som Torgallmenningen kan oppleves som tryggere av kvinnelige studenter. Ettersom Torgallmenningen er en bred allmenning er det imidlertid god plass som gir mange muligheter til å unngå store grupperinger. I tillegg har gaten høy gjennomgangstrafikk og god oversikt.

Lars Hilles gate oppleves som mest trygg av de mannlige deltakerne. Som nevnt tidligere i oppsummeringen har gaten kvaliteter som en kan relatere til økt følelse av utrygghet for kvinnelige studenter. Det motsatte av deres erfaringer er derimot tilfelle for de mannlige studentene. Her bidrar mangelen på berusede og aggressive individer og gjenger til en høyere andel menn som føler seg trygge. Selv om bygningene har publikumsrettede virksomheter som er åpne på kvelden, er alle deres inngangspartier vendt vekk fra Lars Hilles gate, inkludert utestedet Landmark. Dermed er det lite grunnlag for fotgjengere i gaten utenom ventende busspassasjerer.

8 Resultater fra static snapshot

Da vi utførte static snapshot-analysene 12. og 14. april, var været og temperaturen noenlunde like begge dagene med lett til delvis skyet vær og 9°C. Det var noen mindre variasjoner i skydekke og vindstyrke, men ikke nok til at det ville ha noen store utslag på resultatene etter vår mening. På de mest travle tidspunktene i Lars Hilles gate og Vaskerelven anså vi det også som nødvendig å telle trafikken langs gatene og den kryssende trafikken separat, siden det å telle dem sammen med stor sannsynlighet ville ført til at en vesentlig del ikke ville blitt telt. I tillegg begynte vi ikke med å telle folk i grupper før den andre tellingen (utenom Hans Holmboes gate 10:47) på onsdag. Dermed mangler de tre andre gatene grupper for det første tidspunktet. Resultatene fra static snapshot-analysen er presentert som kart laget med ArcGIS Pro, og som tabeller og grafer laget med statistikkprogrammet R, slik som for spørreundersøkelsen.

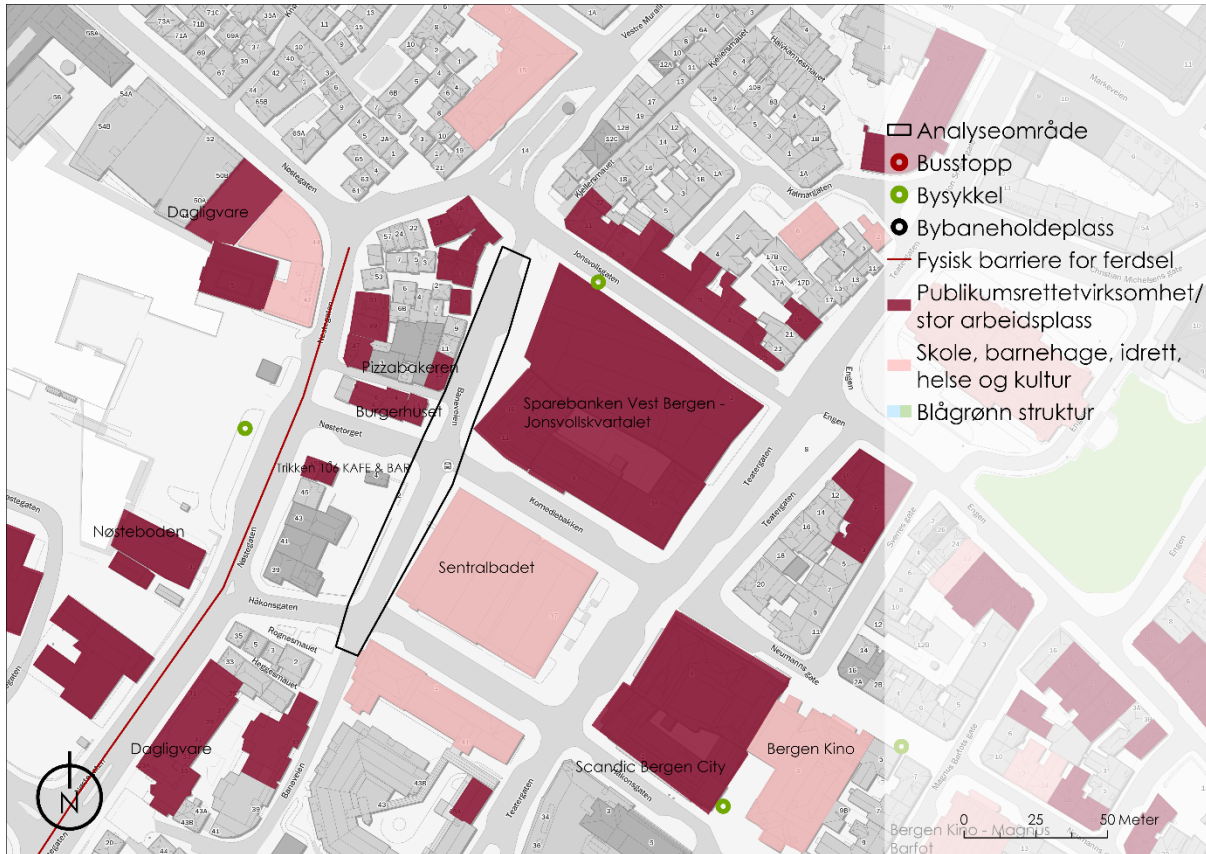
Tabell 3: Hvordan gatene fra static snapshot-analysen scorer på mikro- og makroskalaanalysene.

Gaten scorer...	dårlig på makroskala	bra på makroskala
dårlig på mikroskala	Baneveien	Lars Hilles gate
bra på mikroskala	Hans Holmboes gate	Vaskerelven

I tabellene nedenfor er antallet personer i gatene vist etter tidspunkt og kjønn. Hvis to eller flere personer gikk sammen telte vi de som grupper i stedet for kvinne/mann. Gruppen b(landet) kan bestå av både kvinner, menn og barn, mens gruppene barn, k(vinne) og m(ann) var ublandet. Det er ikke en egen kategori for barn som gikk alene, fordi vi rett og slett ikke observerte noen barn som gjorde det. I grafene bestemte vi oss for at vi ikke skulle skille mellom de ulike typene grupper siden det var så få av hver gruppe, og fordi vi tenkte det ville være mer hensiktsmessig å vise forskjellen mellom de som gikk alene og de som gikk i grupper. For både tabellene og grafene skiller vi heller ikke mellom de gående, sittende og stående ettersom vi ville fått for mange variabler, og enkelte av gatene hverken hadde sittende eller stående personer. I kartene som viser resultatene fra analysen har vi derimot valgt å både skille mellom de ulike typene grupper, samt om de går, sitter eller står. Som et supplement for å gi leseren bedre overblikk over gatenes omkringliggende sosiale infrastruktur, publikumsrettete virksomheter og store arbeidsplasser har vi laget et kart for hver av gatene,

som i figur 42. Kartene inneholder også registreringer av bysykkelstativer, bybanestopp og bussholdeplasser, i tillegg til blågrønne strukturer og fysiske barrierer.

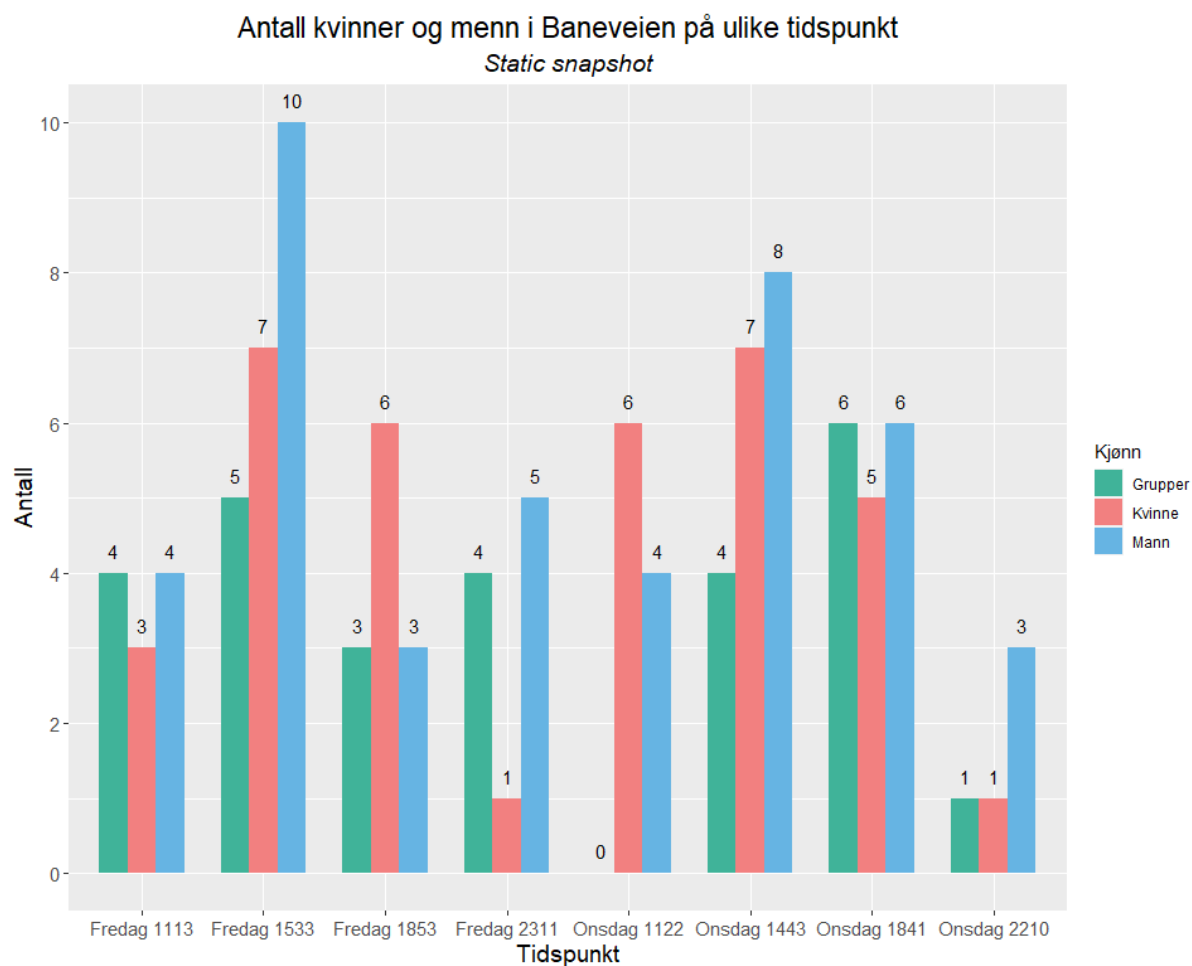
Baneveien



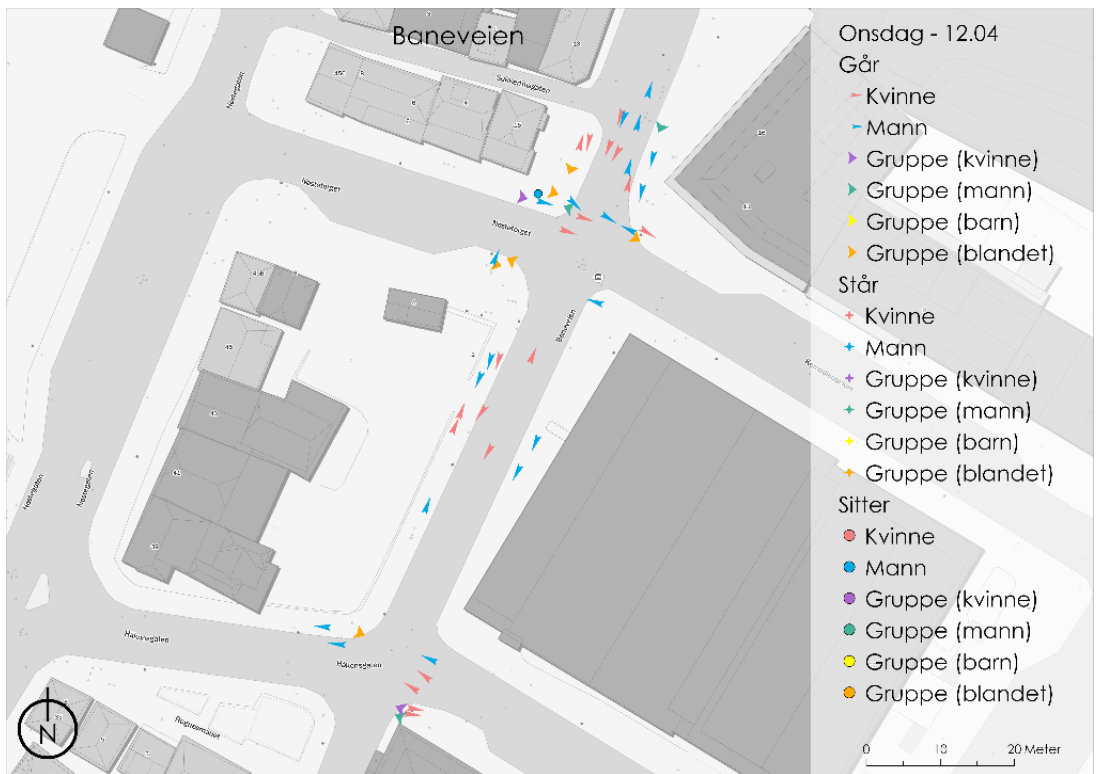
Figur 42: Funksjoner omkring Baneveien.

Baneveien scoret dårlig på både mikro- og makroskalaanalysene. Som vi kan se i figur 42 er funksjoner vi finner i området serveringssteder som Burgerhuset, Pizzabakeren og Trikken 106 Kafé og Bar. I tillegg er Sparebanken Vest en stor og viktig arbeidsplass i området. Alle disse funksjonene fungerer som attractors og bidrar til at folk drar til Baneveien, men de er likevel få i antall. Gatestrekket nedenfor Sentralbadet har ingen funksjoner. I Baneveien telte vi alle som bevegde seg i strekket nedenfor Sentralbadet, i tillegg til alle som gikk gjennom de kryssende gatene, Håkongsgaten og Komediebakken/Nøstetorget. Vi telte også personer som gikk i Baneveien ved nye Sparebanken Vest. I Baneveien var det generelt sett forholdsvis lav trafikk sammenliknet med de andre gatene. Dermed er det størst usikkerhet tilknyttet resultatene fra denne gaten. Vi så at det var flest som brukte gaten rundt klokken 15 og 18 begge dagene (figur 43). Et resultat som skiller seg ut, er at det var veldig få kvinner som gikk alene onsdag

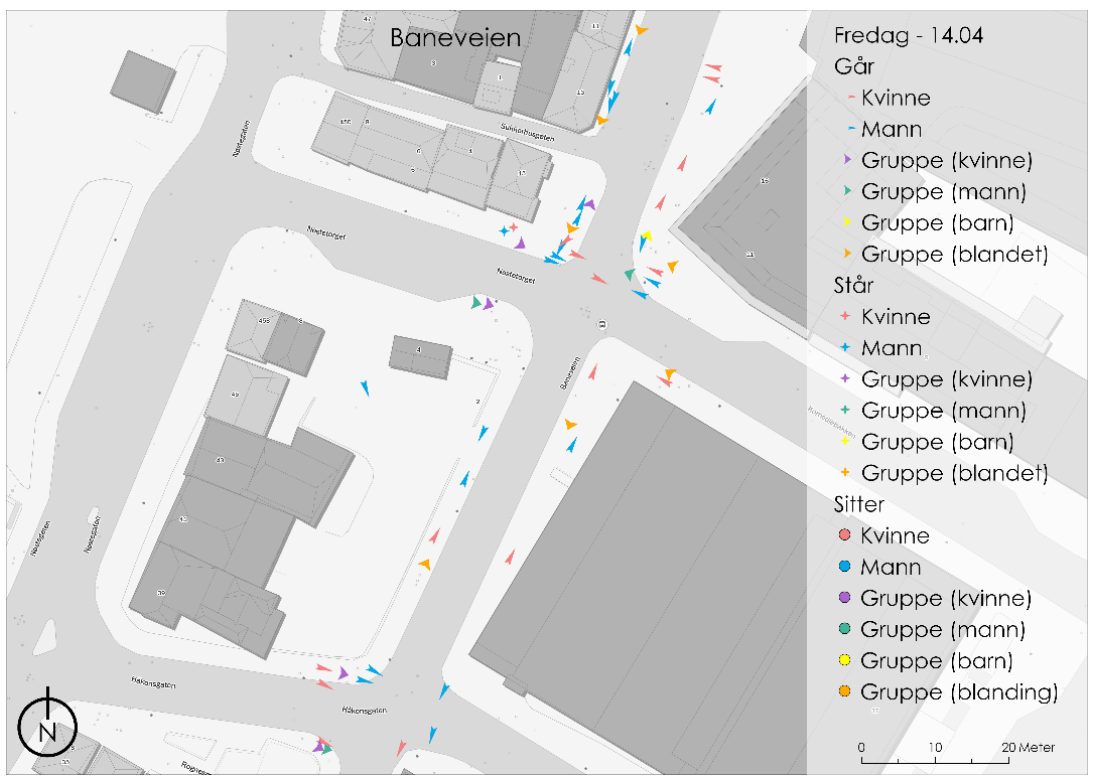
og fredag kveld. Den ene kvinnen som var alene fredag kveld stod utenfor Burgerhuset. Ellers var alle andre kvinner den kvelden i grupper.



Figur 43: Static snapshot-resultater for Baneveien.

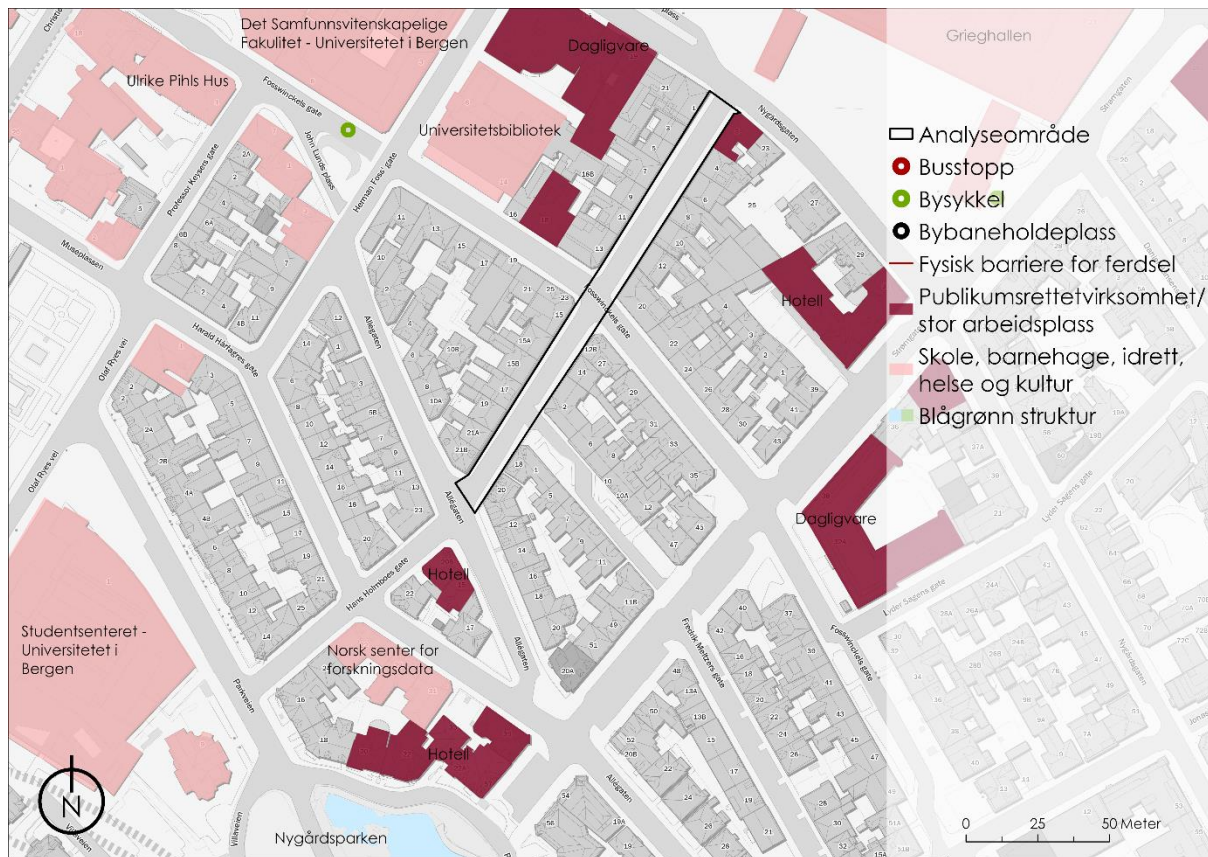


Figur 44: Static snapshot-resultater i Baneveien onsdag 12. april.



Figur 45: Static snapshot-resultater i Baneveien fredag 14. april.

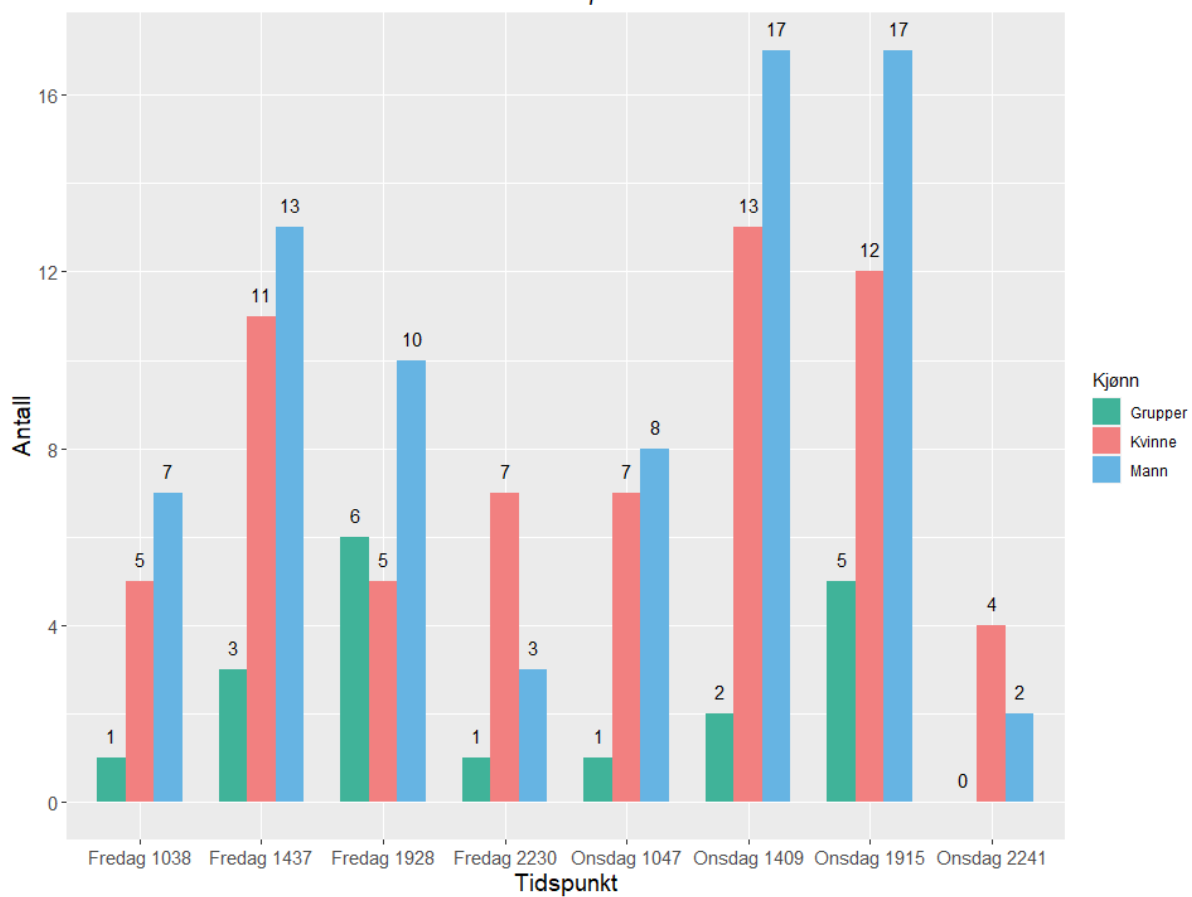
Hans Holmboes gate



Figur 46: Funksjoner omkring Hans Holmboes gate.

Hans Holmboes gate gjorde det bra på mikroskalaanalysene, men dårlig på makroskala. Gaten har god synlighet og inngangstetthet, men er monofunksjonell med boliger (figur 46). I Hans Holmboes gate telte vi alle som brukte gaten, i tillegg til personer som kom fra Fosswinkels gate og gikk opp eller ned i Hans Holmboes gate. Vi telte også personer som krysset Hans Holmboes gate via Fosswinkels gate. Noe vi ser i Hans Holmboes gate er at det er en relativt lik fordeling mellom menn og kvinner som går gjennom gaten. På dagtid brukes den mest av menn, mens på kveldstid observerte vi flest kvinner (figur 47). Det var også et lavt antall grupper. Dette kan peke på at folk føler seg relativt trygg i denne gaten og har mindre imot å gå alene, også på kveldstid. En annen faktor som kan bidra til at det var færre grupper i denne gaten er at gaten bare består av boliger. Denne faktoren kan peke på at en oftere går alene i gater uten publikumsrettede virksomheter, slik som Hans Holmboes gate som ikke er tilrettelagt for flerfunksjonalitet, men utelukkende for bolig. Til forskjell fra flerfunksjonelle gater er det dermed ingen attractors som tiltrekker besøkende i grupper.

Antall kvinner og menn i Hans Holmboes gate på ulike tidspunkt
Static snapshot



Figur 47: Static snapshot-resultater for Hans Holmboes gate.

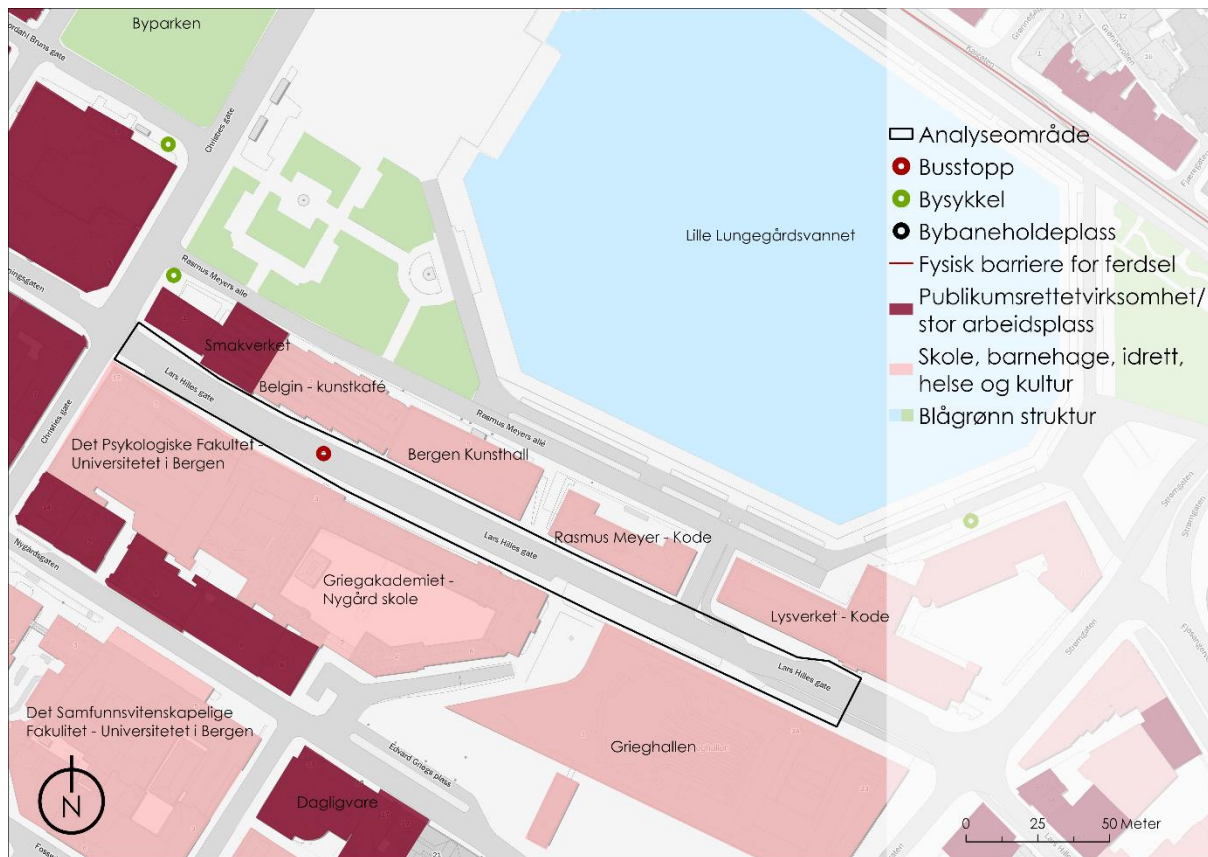


Figur 48: Static snapshot-resultater i Hans Holmboes gate onsdag 12. april.



Figur 49: Static snapshot-resultater i Hans Holmboes gate fredag 14. april.

Lars Hilles gate

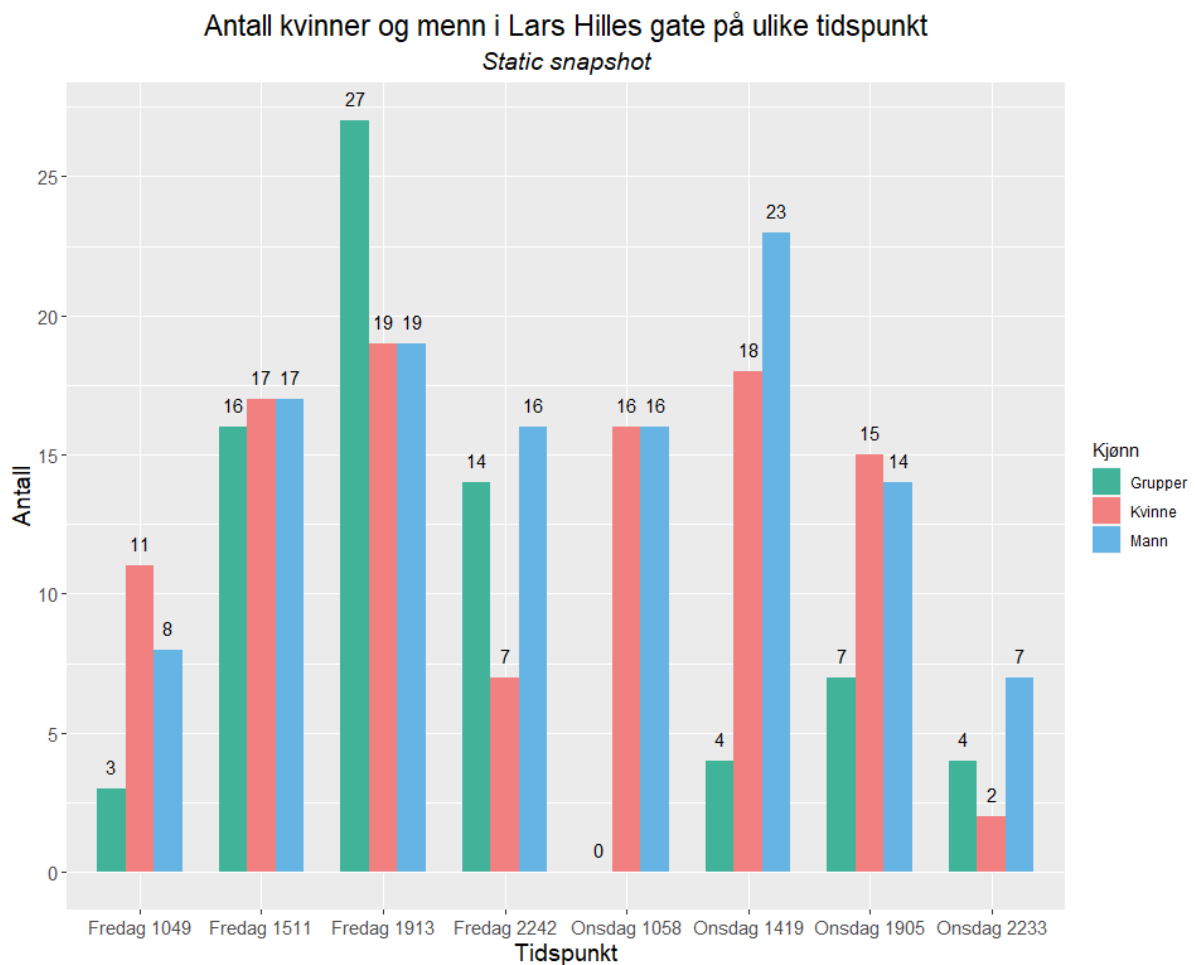


Figur 50: Funksjoner omkring Lars Hilles gate.

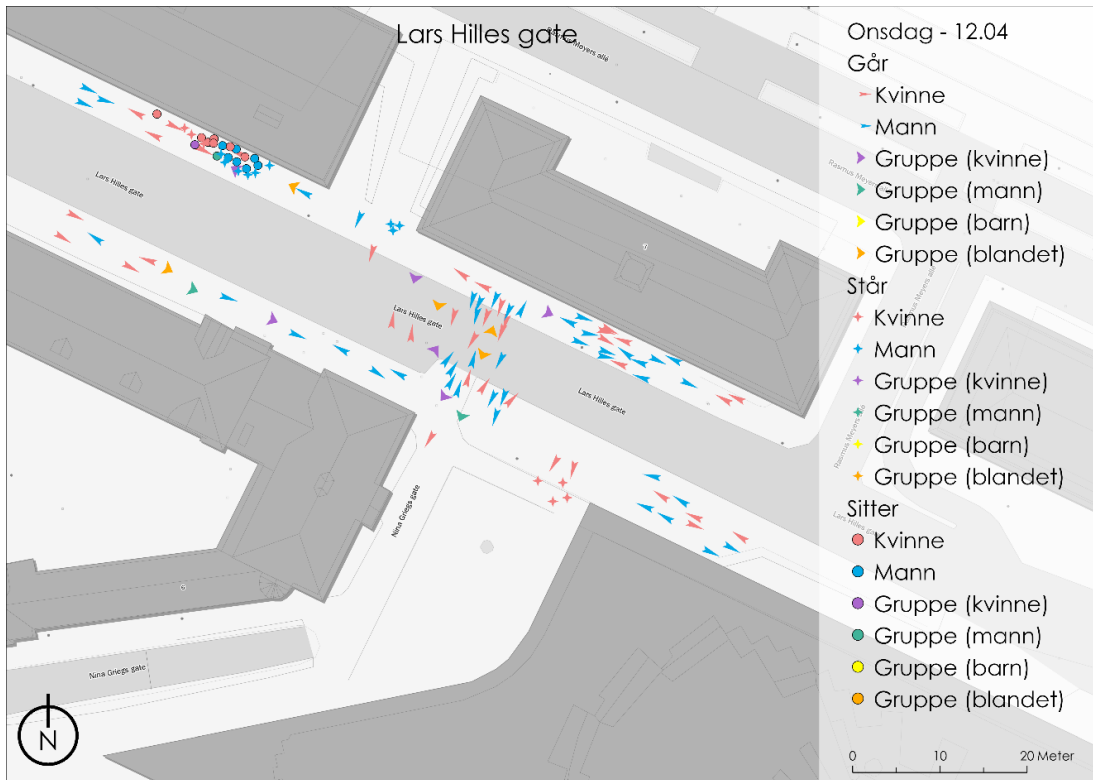
Lars Hilles gate scoret bra på makroskalaanalysene og dårlig på mikroskala. Dermed egner den seg godt som trafikkåre, men mangler vesentlige elementer for trygghet som synlighet og inngangstetthet. I gaten telte vi alle som gikk langs Lars Hilles gate, inkludert de som gikk inntil Grieghallen, og alle som krysset gaten via Nina Griegs gate og til/fra Byparken. Lars Hilles gate inneholder flere attractors som Grieghallen, Griegakademiet på Nygård skole, kunstmuseer som Lysverket og Rasmus Meyer, samt serveringsstedene Landmark i Bergen Kunsthall og Smakverket på Stenersen (figur 50). Helt i enden av gaten ligger også Psykologisk fakultet ved Universitetet i Bergen. Et kjennetegn ved flere av disse funksjonene er imidlertid at deres inngangspartier ikke vender ut mot Lars Hilles gate, men mot Byparken. Dermed framstår store deler av bebyggelsen i gaten som tomme vegger. I gaten finner vi også de to busstoppene hvor bussene mot Askøy og Sotra stopper.

Snapshot-analysen viser at det jevnt over er omtrent like mange kvinner og menn som går i Lars Hilles gate på dagtid. På kveldstid observerte vi derimot under halvparten så mange kvinner som menn i gaten. Dette funnet kan peke på at kvinner kanskje føler seg mindre

trygge i Lars Hilles gate på kveldstid. Vi kan også se en tydelig forskjell mellom onsdag og fredag i antall grupper som beveger seg i Lars Hilles gate. Av tabell 6 (i vedlegget) kan vi se at en stor del av gruppene er enten blandet eller består av kvinner klokken 19:13 og 22:42 på fredag. I tillegg oppholder de seg for det meste på busstoppet eller krysser gaten (figur 53). Differansen i antall grupper mellom onsdag og fredag, og hvor de oppholder seg, kan peke på at det finnes få publikumsrettede funksjoner i gaten. Sånn sett benyttes gaten i større grad som en gjennomfartsåre eller for dens ene funksjon, busstoppene.



Figur 51: Static snapshot-resultater for Lars Hilles gate.

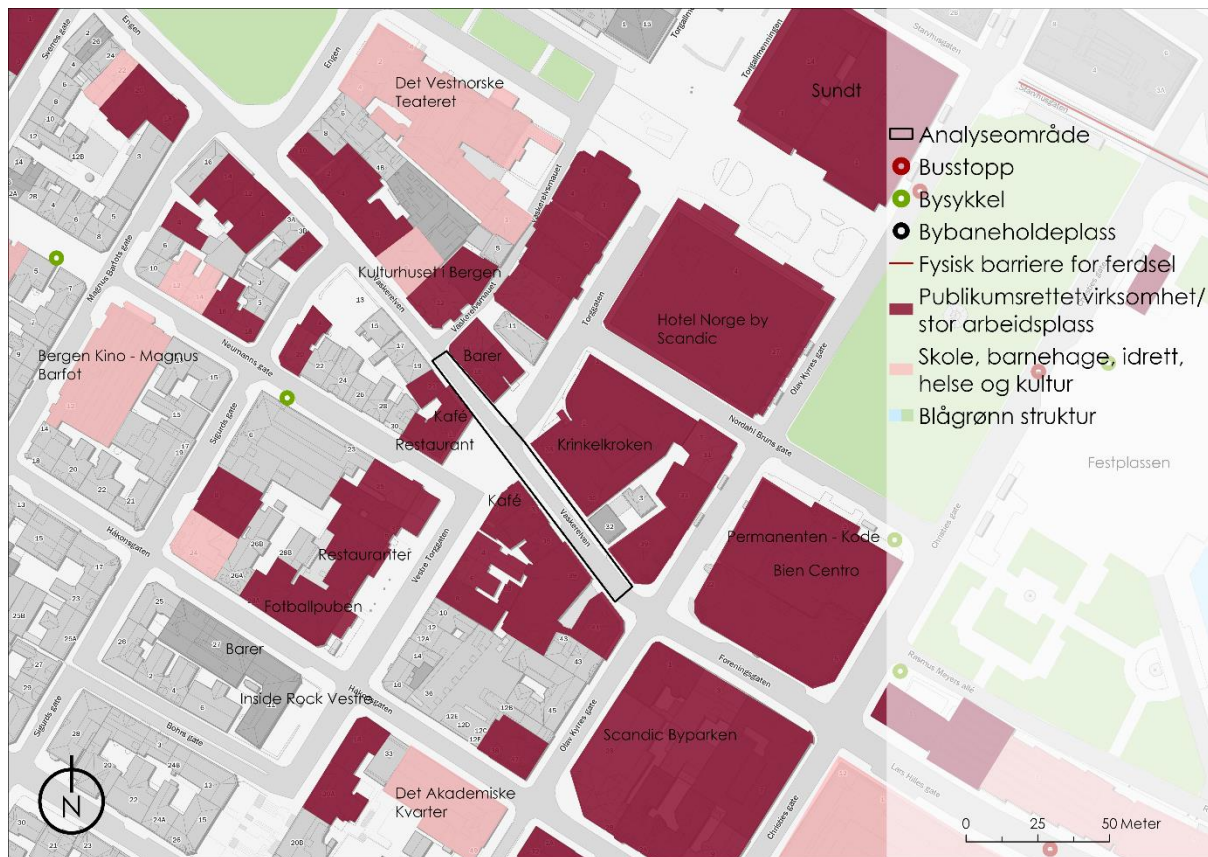


Figur 52: Static snapshot-resultater i Lars Hilles gate onsdag 12. april.



Figur 53: Static snapshot-resultater i Lars Hilles gate fredag 14. april.

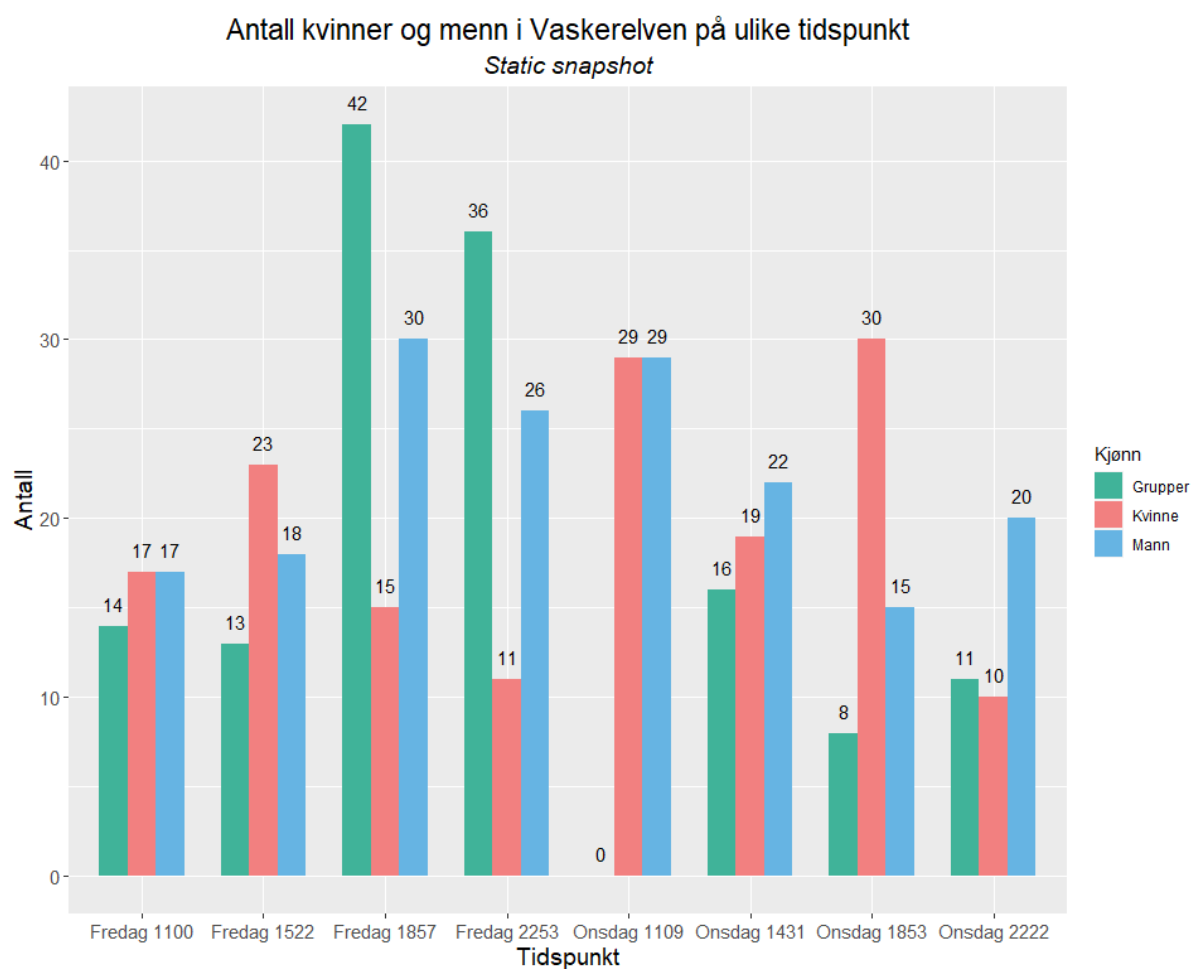
Vaskerelven



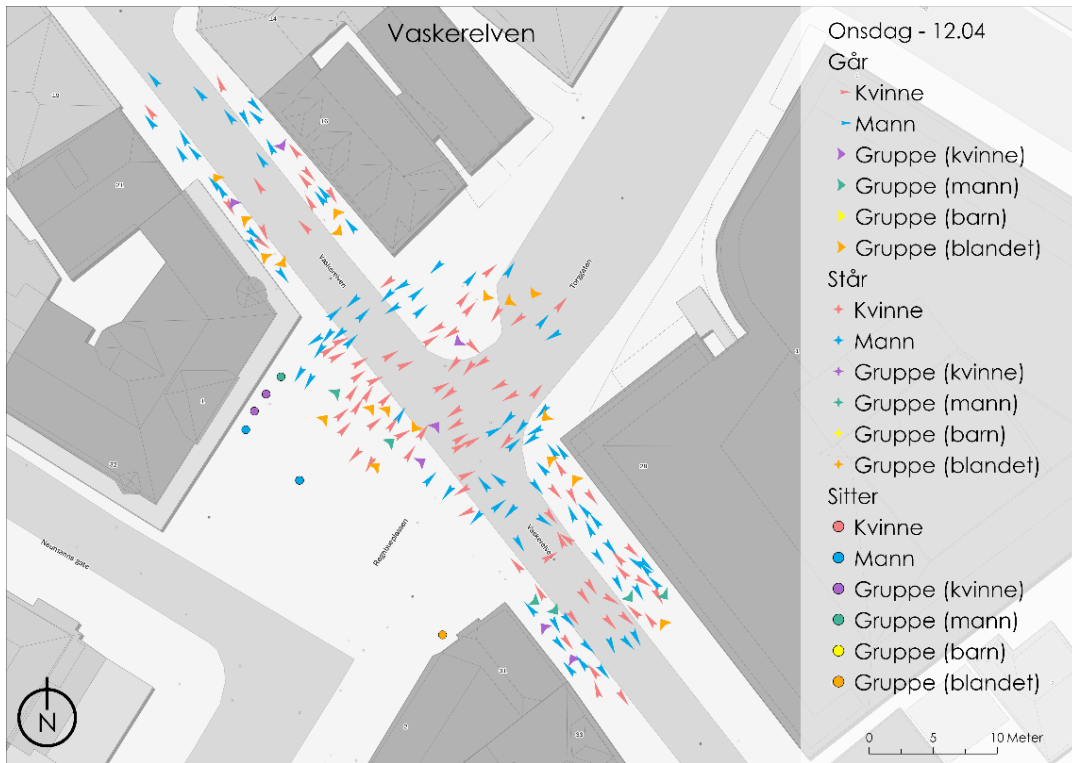
Figur 54: Funksjoner omkring Vaskerelven.

Vaskerelven gjorde bra på både mikro- og makroskalaanalysene og har dermed størst grunnlag for aktivitet i gaten. Her finner vi mange og varierte funksjoner som butikker, serveringssteder, kiosker, bakeri og barer (figur 54). I tillegg er Krinkelkroken 1 en stor arbeidsplass i nærheten av Vaskerelven. Da vi skulle gjøre snapshot-analysen her, måtte vi dele opp tellingen på kveldstid etter de som gikk gaten på langs og de som krysset den på tvers, ettersom det var så høyt antall personer som bevegde seg og oppholdt seg i gaten. Som vi kan se i figur 55 er det jevnt over mange kvinner, menn og grupper som beveger seg i Vaskerelven. Et høyere antall grupper peker på at det er funksjoner i denne og tilstøtende gater som oppfordrer til sosial aktivitet. Vi kan også se at det er ganske jevnt antall kvinner og menn på dagtid. På onsdag (22:22) og fredag (18:57 og 22:53) kveld er det derimot halvparten så mange kvinner som befinner seg alene i gaten sammenliknet med menn. På fredagskveld er det også et mye høyere antall grupper, som er både blandet, og består av kvinner eller menn. En kan tenke seg at kvinner som går alene kanskje velger andre gater å gå i på kveldstid på grunn av det høye antallet grupper i tillegg til de mange utestedene i

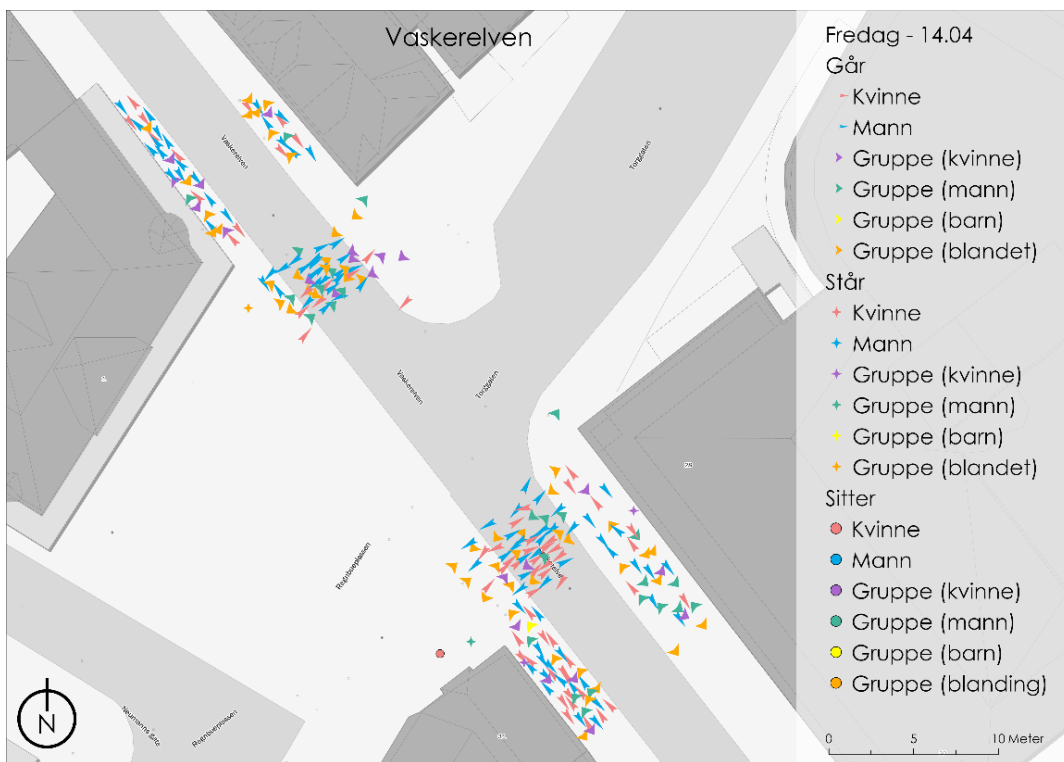
Vaskerelven. Det kan også være mulig at denne gaten er mer attraktiv for kvinner på dagtid, sammenliknet med kveldstid.



Figur 55: Static snapshot-resultater for Vaskerelven.



Figur 56: Static snapshot-resultater for Vaskerelven onsdag 12. april.



Figur 57: Static snapshot-resultater for Vaskerelven fredag 14. april.

8.1 Oppsummering av static snapshot

Ut ifra static snapshot-analysen gjennomført i de fire gatene, har vi mulighet til å si noe om hvordan kvinner og menn bruker gatene og til hvilken tid på døgnet de gjør det. Det er viktig å nevne at vi ikke kan trekke noen konklusjoner fra static snapshot-analysen alene uten å se den i lys av litteraturen og de andre analysene. Resultatene fra static snapshot-analysen gir likevel empirisk støtte til de andre analysene, og drøftes i sammenheng med dem i neste kapittel.

Resultatene viser at det var store forskjeller i aktivitetsnivået i de ulike gatene. Vaskerelven hadde desidert flest i gaten hele døgnet, mens Baneveien hadde minst. I Vaskerelven var det halvparten så mange kvinner på kveldstid i forhold til menn. På dagtid var det omtrent like mange kvinner som menn. Det var også et høyt antall grupper fredag kveld. De samme resultatene kunne vi se i Lars Hilles gate. Bruken i gatene var imidlertid ulik ettersom Vaskerelven har benker, uteservering og flere publikumsrettede funksjoner, mens Lars Hilles gate i stor grad ble brukt som en gjennomfartsåre eller for busstoppene. Hans Holmboes gate hadde derimot en høyere andel kvinner på kveldstid enn menn, og en høyere andel menn på dagtid i forhold til kvinner. Det var også et lavt antall grupper i løpet av døgnet i gaten. Siden det likevel var færre personer i Hans Holmboes gate i absolutte tall, er forskjellene små. Baneveien hadde ingen kvinner som gikk alene fredag kveld utenom den ene kvinnen som stod utenfor Burgerhuset; alle de andre kvinnene gikk i grupper. Det var som sagt et veldig lavt antall personer i gaten, og dette kan henge sammen med mangelen på funksjoner i Baneveien.

Generelt sett viser resultatene at det er høy aktivitet på dagtid, og at flere går i grupper på kveldstid. Analysen viser også at godt integrerte gater med mange funksjoner, som Vaskerelven, har langt flere brukere av gaten enn dårligere integrerte gater med få eller ingen funksjoner, som Baneveien og Hans Holmboes gate. I neste kapittel vil disse resultatene knyttes til litteraturen og resten av empirien. Å se resultatene i sammenheng gir oss muligheten til å besvare forskningsspørsmål 1 om hvilke romlige kjennetegn som gjør gater trygge for kvinner.

9 Drøfting og retningslinjer

9.1 Drøfting av resultater

9.1.1 Drøfting Baneveien

Ut ifra space syntax-analysen choice med lav metrisk radius skal Baneveien ha et godt grunnlag for gjennomgangstrafikk til fots. Imidlertid gjorde gaten det dårlig på alle de andre mikro- og makroskalaanalysene, inkludert MXI. Dette kom til syne under static snapshot-analysen hvor vi observerte at gaten hadde betydelig lavere aktivitet til alle døgnets tider. På dagtid var det både kvinner og menn, alene og i grupper, i gaten. På kvelden var det, utenom den ene kvinnen som ventet utenfor Burgerhuset, ingen kvinner som befant seg i gaten. Som nevnt tidligere viser resultater fra tidligere forskning at folk unngår segregerte gater, ikke-konstituerte gater og gater med lav synlighet ettersom de oppleves som utrygge (van Nes og Yamu 201, 126). I tillegg vet vi fra Jacobs (1993, 40; 99) at variasjon i publikumsrettede funksjoner i gaten bidrar til økt gjennomgangstrafikk og aktivitet, og trygghet gjennom «eyes on the street». Fra spørreundersøkelsens spørsmål 12 vektla også en høy andel kvinner at mangel på folk bidrar til at de føler seg utrygge. En kan dermed se at Baneveien, til tross for å ha scoret bra på choice med lav metrisk radius, vil være avhengig av de andre mikro- og makroverdiene for å kunne ha et godt grunnlag for menneskelig aktivitet. Siden gaten mangler både den fysiske utformingen, de publikumsrettede funksjonene og ikke minst de besøkende som bidrar til økt trygghet, kommer det ikke som en overraskelse at besøkende, og særlig kvinner, uteblir fra gaten.

9.1.2 Drøfting Hans Holmboes gate

Hans Holmboes gate scorer bra på mikroskalaanalysene, men dårlig på makroskalaanalysene og MXI-analysen ettersom gaten består av monofunksjonell boligbebyggelse. En kan se likheter mellom Hans Holmboes gate og Allégaten ettersom de innehar mange av de samme romlige kvalitetene og scorer noenlunde likte på mikro- og makroskalaanalysene. Begge gatene består primært av boliger, med unntak av universitetsbygget Realfagsbygget som er en attractor i Allégaten. Jacobs (1993, 198) har som sagt pekt på hvor viktig det er med flerfunksjonalitet som dekker ulike tidspunkt for å skape liv i gatene i større deler av døgnet. Monofunksjonelle gater som Hans Holmboes gate og Allégaten vil derimot ikke kunne generere gateliv på samme måte som gater med flere publikumsrettede funksjoner.

I snapshot-analysen observerte vi en relativ lik fordeling av menn og kvinner både onsdag og fredag (figur 47), med unntak av en litt høyere andel kvinner fredag kveld. Det lave antallet grupper kan tilsa at gaten brukes av de som skal til og fra hjemmene sine. Flere av punktene plassert av kvinner i spørsmål 3 i spørreundersøkelsen er i monofunksjonelle boligområder (figur 17; figur 23). Til tross for det, er ingen punkter plassert i nærheten av Hans Holmboes gate eller Allégaten. På den ene siden kan dette peke på at gatene oppleves som trygge av respondentene. Dette kan ses i sammenheng med den høye synligheten i gatene, og den jevne kjønnsfordelingen i static snapshot-analysene. På den andre siden vil det å plassere punkter i boligområder som regel kreve at respondentene har kjennskap eller en tilknytning til strøket. Sånn sett kan det være at respondentene hverken kjenner til Hans Holmboes gate eller Allégaten i stor grad.

9.1.3 Drøfting Lars Hilles gate

Lars Hilles gate har scoret bra på makroskalaanalysene, men dårlig på mikroskala som gjenspeiles i gatens manglende synlighet med tomme og uavbrutte fasader. Selv om gaten mangler publikumsrettede funksjoner, finner vi en relativt nødvendig attractor i form av bussholdeplassene. Space syntax-analysene choice med lav metrisk radius (figur 18) og høy metrisk radius (figur 19) viser at Lars Hilles gate har et lavt potensial for through-movement for fotgjengere og høyt potensial for motorisert trafikk. Dette høye potensialet kommer til syne ettersom gaten er enveiskjørt, men med tre felt. De mange feltene legger bånd på dyrebart gateareal, som blant annet medfører at fortauene må være smalere. Greed (1994, 43) har som tidligere nevnt at å planlegge for biler er en måte å prioritere mannen på siden menn i større grad kjører enn kvinner, og kvinner oftere reiser til fots enn menn.

Static snapshot-analysen viste at det på dagtid er omtrent like mange menn og kvinner i gaten. Onsdag natt, og fredag kveld/natt var det derimot halvparten så mange kvinner sammenliknet med menn. I tillegg var antallet grupper mye høyere fredag ettermiddag/kveld/natt i forhold til onsdag. I spørreundersøkelsen endte Lars Hilles gate opp som den minst trygge gaten for kvinner, mens den var mest trygg for menn. Når det gjelder kvinner var både det lavere antallet som brukte gaten i static snapshot-analysen og den lavere andelen som var enige i påstanden i spørreundersøkelsen relatert til hvordan Lars Hilles gate brukes og oppleves på kveldstid. Det at vi oppnådde resultater som peker i samme retning danner et sterkere empirisk grunnlag for utvikling av tiltak og føringer for feministisk planlegging i Bergen.

9.1.4 Drøfting Vaskerelven

Vaskerelven har scoret bra på både makro- og mikroskalaanalysen og MXI-analysen. I static snapshot-analysen var Vaskerelven gaten med desidert høyest gjennomgangstrafikk. På samme måte som i Lars Hilles gate, var det noenlunde lik fordeling av kjønn på dagtid, men halvparten så mange kvinner onsdag natt og fredag kveld/natt. Til tross for det relativt høyere antallet menn i static snapshot-analysen, var det likevel Vaskerelven som hadde flest mannlige studenter som var uenige i påstanden om trygghet (figur 31). Det virker sånn sett noe paradoksalt at menn pekte på Vaskerelven som minst trygg, i tillegg til å nevne berusede menn som en faktor for utrygghet i mye større grad enn kvinner. Når det er sagt, var Vaskerelvens manglende trygghet i spørreundersøkelsen basert på et lavt antall menn. En kan dermed ikke nødvendigvis peke ut Vaskerelven som en utrygg gate utelukkende basert på spørreundersøkelsen når gjennomgangstrafikken i static snapshot-undersøkelsen bekrefter det motsatte.

Det vil likevel være viktig å inkludere «Berusede folk» og annen voldsom atferd som bidrar til utrygghet i bybildet, spesielt for menn. Vi kan relatere denne oppførselen til Jacobs (1993, 113) kommentarer på bråkete ungdommer som et nødvendig onde i det offentlige rom. Slik som brautende ungdommer, vil berusede mennesker «alltid» være en del av bybildet. Det vil da være mer hensiktsmessig å planlegge for mer plass, som på Torgallmenningen, slik at det blir mer plass til å bevege seg rundt.

9.2 Romlige kjennetegn for trygge rom for kvinner – forskningsspørsmål 1

I denne delen forsøker vi å svare på forskningsspørsmål 1 ved å drøfte ulike romlige kjennetegn i gater og byrom.

Drøfting belysning

Problemområdet som ble nevnt mest totalt, (29 stk., figur 40), hadde høyest andel kvinner (20,2 %) og nest høyeste andel menn (11,8 %) i spørreundersøkelsen er mangelfull belysning og/eller nattemørke. En bør ha i bakhodet at det høye antallet som svarte 'belysning' i spørreundersøkelsen kan komme av at deltakerne i de tidligere spørsmålene ble spurt om fire gater på dagtid og kveldstid, og dermed fikk en «påminnelse» om belysning som en trygghetsfaktor. Om en setter funnene fra undersøkelsen i sammenheng med static snapshot-analysen, kan vi også se en stor forskjell på antall kvinner som oppholdt seg i gatene på dagtid

sammenliknet med kveldstid. Funnene er i tråd med det Greed (1994, 177) og Verdensbanken (2020, 14) har påpekt om hvordan belysning kan påvirke trygghetsfølelsen for kvinner i byen. I tillegg har Bergen kommune (2015, 43) nevnt «rett belysning» som en trygghetsfaktor i KPS, men ikke eksplisitt i sammenheng med kvinners trygghet. I stedet kan en se satsingen på trygghet i lys av satsingen «[a]lle skal ha tilgang til trygge oppvekstmiljø og kunne ferdes trygt». Med andre ord bør belysning være en del av anbefalingen til strategiske tiltak i Bergen ettersom det finnes en sammenheng mellom kvinners (og menns) trygghet og hvor godt belyst gaten er.

Hva som er god belysning, vil derimot kunne variere og bør tilpasses etter gatenes kvaliteter. For eksempel vil en gate med mange publikumsrettede funksjoner i første etasje ha mindre behov for supplerende gatebelysning på grunn av lys fra butikkvinduene, sammenliknet med mindre flerfunksjonelle gater som boligområder. Når det gjelder lysets farge, argumenterte Stavanger kommune (2021, 16) for varmt lys ettersom det minsker blinding fra lyskilder hos folk i gaten og tilstøtende boliger. I tillegg reduserer det mulige negative effekter for mennesker, planter og dyr. Greed (1994, 177) argumenterte derimot for mer hvitt lys ettersom det gir bedre oversikt i mørket. Stavanger kommune (2021, 49) sin løsning på denne problematikken er dermed å ha hvitt lys langs hovedveiene og varmt lys ellers i sentrum. Slik kan hovedveier med færre tilstøtende boliger være godt opplyst, mens gater med mer aktivitet og boliger blir mer oversiktlige uten å være blendende. Belysning bør også kunne tilpasses etter værforholdene, ettersom værtyper som regn og mørkt skydekke spiller en rolle for hvordan lyset reflekteres fra gater og fasader. Stavanger kommune (2021, 15) konkluderte med at våte overflater særlig i mørket reflekterer lys dårligere, noe en bør ta høyde for ved utforming av gatebelysningen. I tillegg ble fasadebelysning og Smart city-løsninger, som funksjonsstyrt lys, løftet fram som mulige løsninger på nattemørke og varierende vær- og lysforhold. Dette er løsninger som kan bidra til tryggere gater og byrom for kvinner (og menn), også når det er mørkt.

Drøfting gate- og veiutforming

Et tiltak som i lang tid har blitt ansett som en feministisk form for planlegging er bredere fortau. Adshead (1923, 81 i Greed 1994, 133) påstod allerede for 100 år siden at fortau bør være minst halvannen meter brede for å kunne la to barnevogner passere hverandre. Denne bredden var et minstekrav som skulle signalisere at gangveier og fortau er utformet for

kvinner. Ettersom en planla mer for biler ble derimot areal til fortau mindre prioritert, og en endte opp med bilbaserte byer planlagt for mannens hverdag (Jacobs 1993, 162; 454-455; Greed 1994, 43). Den bilbaserte planleggingen førte også til at parkeringsplasser i større grad la bånd på gatearealet. Kvinner og barn ble dermed nedprioritert i 1900-tallets planlegging. Å omprioritere areal for biler tilbake igjen i fotgjengernes favør anser vi som et viktig tiltak som et ledd i feministisk planlegging. Dette kan både være tiltak hvor en gjør fortau bredere, som nylig utført i Vaskerelven og i Aspern i Wien (Verdensbanken 2020, 181), eller gjør veiarealer bilfrie, som på Torgallmenningen. Et annet tiltak i Vaskerelven er at fotgjengeroverganger og kryss er hevet i stedet for senket slik at fotgjengere som er mer ømfintlige for nivåforskjeller, som rullestolbrukere og barnevogner, får en jevnere overflate. Prinsippet bygger på at bilister automatisk må senke farten når krysset er hevet (Verdensbanken 2020, 140). Ettersom omprioriteringen fra en bilbasert til fotgjengerbasert planlegging er et mål som er vedtatt både nasjonalt (SVV 2012, 7) og lokalt (Bergen kommune 2015, 9), og allerede er satt i gang i Bergen med flere prosjekter gjennomført og planlagt, anser vi terskelen som lav. Tiltaket er også forankret i litteraturen hvor bredere fortau gjør gaten mer tilgjengelig for alle, med andre ord universell utforming (Greed 1994, 186; Norsk Handikapforbund u.d.).

En annen viktig side ved planlegging av fortau er muligheten til å unngå hindringer. Dette kan for eksempel være beplantning eller møblering i form av benker, buskur og sykkelstativ. I feministisk planlegging kan møblering ses på som en generator som kan tiltrekke folk (Greed 1994, 178; Jacobs 1993, 168). I static snapshot-analysen kunne vi se at gatene Vaskerelven og Lars Hilles gate hadde betraktelig mer aktivitet enn Hans Holmboes gate og Baneveien. Noe en kan merke seg er at de førstnevnte gatene har sitteplasser som benker, uteservering og buskur. I tillegg kan vi se i figur 52 og 56 at disse gatene er de eneste hvor noen personer oppholder seg sittende. Når både litteraturen og empirien peker mot at det finnes en sammenheng mellom møblering og potensialet for aktivitet i en gate, vil ikke fjerning av hindrende møblering nødvendigvis øke den opplevde tryggheten på et fortau. I stedet vil det gi mer mening å utvide fortausarealet slik at det er plass til både en ferdselssone for fotgjengere og en gatemøbleringssone, som anbefalt i Vegvesenets (2014, 66) håndbok V129. En bør likevel ha i mente at en ikke bør fjerne alt veiarealet slik at en sikrer framkommeligheten for nødetatene, varelevering, kollektivtrafikk, personer med HC-kort og andre som også er avhengige av motoriserte kjøretøy.

Et problemområde som ble nevnt av nesten en fjerdedel (23,5 %) av alle menn er «berusede folk». En høy andel menn svarte også «gjenger, skumle/aggressive folk» (11,8 %) og «rusmiddelavhengige» (7,8 %). Folk med atferd som kan oppleves skummel eller truende kan også kalles en hindring. Som Jacobs (1993, 113) anbefalte, vil det for eksempel være bedre å gi ungdommer mer plass enn å bastant bortvise dem. Til tross for deres atferd, er deres tilstedeværelse en naturlig del av byen, og skal ikke «planlegges vekk». I stedet bør en se på omdisponering av areal for å gi ungdommer, berusede folk og andre mer plass. En mulig forklaring på hvorfor de kvinnelige respondentene i mindre grad har nevnt spesifikk atferd enn de mannlige, kan kobles til at fremmede i seg selv er nok til å skape en følelse av utrygghet. Med andre ord trenger ikke nødvendigvis fremmede ha avvikende atferd for at kvinner skal føle seg utrygge. Slik som med møblering og arealknapphet, vil dette også danne grunnlaget for at vi foreslår tiltak som bredere fortau og flere bilfrie områder for å kunne øke tryggheten. «Trange (bak)gater» er også en faktor som ble nevnt av en relativt høy andel av de kvinnelige (18,4%) og mannlige (7,8%) respondentene i spørsmål 12 i spørreundersøkelsen. Vi kan dermed også knytte utryggheten til de fysiske omgivelsene i seg selv. Ingen av gatene vi har analysert kan karakteriseres som smau eller bakgater. Som nevnt tidligere har vi heller ikke inkludert disse gatene i mikroskalaanalysene ettersom de ikke kan navigeres i ved bruk av Google Street View.

Drøfting sammenhengende gatenettverk, sikt og synlighet

I analysene som ser på graden av aktivitet i gatenettverket kunne vi se at en gates potensial for menneskelig aktivitet blant annet vil reflekteres i hvor godt integrerte gatene er. Disse funnene kom til syne da vi så mikro- og makroskalaanalysene i sammenheng med gatene som vi observerte i static snapshot-analysen. Massey (1994, 41) og Greed (1994, 42) har vektlagt viktigheten i sammenhengende gatenettverk i byer og peker på at en større andel kvinner og barn reiser til fots eller på sykkel. For de som skal reise lenger vil et godt gatenettverk også gi bedre forbindelser til kollektivknutepunkt. Med andre ord vil et lite sammenhengende gatenettverk i større grad kunne innskrenke kvinner og barns mobilitet. Samtidig peker Vegvesenet (2012, 48) og Jacobs (1993, 168) på at et godt utbygd gatenettverk bidrar til levende og trygge nærmiljøer siden folkeliv er med på å skape trygghet. Som nevnt i spørreundersøkelsen, var det utelukkende kvinnelige respondenter (15 stk./13,2%) som pekte på «Få folk, lite trafikk» som en bidragende faktor til følelsen av utrygghet i Bergen.

Manglende fottrafikk i en gate kan blant annet komme av et dårlig utformet gatenettverk. I spørreundersøkelsen var det også en relativt høy andel kvinnelige (10,5%) og mannlige (5,9%) studenter som ga svar i kategorien «Dårlig (over)sikt/synlighet, få vinduer». Denne kategorien inkluderer også svar om gatenettverkets utforming, som f.eks. «[...] få sideveier (altså ikke mulighet til å svinge vekk hvis man møter på noen) [...]». Gatenettverkets utforming har med andre ord mye å si for hvordan gaten blir brukt, og hvem som opplever den som trygg.

Den overnevnte kategorien «Dårlig (over)sikt/synlighet, få vinduer» kan på den ene siden dreie seg om siktforholdene og oversikten en har i gatenettverket. Et eksempel på tiltak som bidrar til å opprettholde sikten er å sikre at gatemøbleringen og skiltingen ikke forstyrrer siktforholdene i gaten (Verdensbanken 2020, 140). På den andre siden kan sikt også dreie seg om å bli sett. Da kan en se på sikt i sammenheng med andre trygghetsbaserte faktorer som belysning, gatemøblering, synlighet og gatekonstitusjon. Belysning er et romlig kjennetegn som er nevnt tidligere, men som her demonstrerer at de romlige kjennetegnene overlapper og ikke kan eller bør undersøkes isolert fra hverandre. I denne sammenhengen kan kvaliteten på gatens belysning ha noe å si for hvor godt en kan se, men også hvor godt en kan bli sett av andre. Denne synligheten vil inkludere både menneskene i gaten, og den naturlige overvåkningsmekanismen «eyes on the street» fra gatemøblering og vinduer (Jacobs 1993, 45). Greed (1994, 178) og Jacobs (1993, 168) fokuserte begge på at benker som er godt integrert og synlig i bybildet gjør at flere oppholder seg i gaten og holder den under oppsyn. I static snapshot-analysen var det Lars Hilles gate og Vaskerelven som hadde sitteplasser i form av bussholdeplasser, benker og uteservering. Selv om personene som oppholder seg på bussholdeplassen i figur 52 og 53 bare befinner seg der til bussen kommer, er det likevel en midlertidig form for «eyes on the street». Funnene i spørreundersøkelsen stemmer overens med tidligere empiriske analyser utført av van Nes og Yamu (2021, 193) hvor det ble klart at kvinner i større grad enn menn unngår segregerte og ikke-konstituerte gater med lavere gatesynlighet. En kan dermed si at muligheten til å bli sett i gater i Bergen kan ha en sammenheng med trygghetsfølelsen ut ifra mikro- og makroskalaanalysene og spørreundersøkelsen.

Et godt integrert og sammenhengende gatenettverk er forankret i flere av planene og føringene som Bergen kommune har vedtatt og forpliktet seg til. I den nasjonale gåstrategien framheves en sammenhengende gatenettverksstruktur som et prioritert mål for å løfte fram

fotgjengernes posisjon, slik privatbilens posisjon ble på 1900-tallet (SVV 2012, 15). I KPS følger Bergen kommune (2015, 14) opp den nasjonale gåstrategien med den sentrale idéen om 'gåbyen' som et hovedmål for å satse på effektivitet og attraktivitet i et sammenhengende gatenettverk. Trygghet løftes også fram som et hovedmål som blant annet skal sikres gjennom «attraktive, varierte og brukervennlige byrom» (ibid., 43). Slike byrom kan en for eksempel se i Aspern i Wien (Verdensbanken 2020, 181). Arbeidet med et sammenhengende og trygt gatenettverk er også fulgt opp i Bergens gåstrategi utarbeidet av Miljøløftet (2021). I tillegg finnes mer konkrete retningslinjer og føringer for utforming i håndbøker som V129 (SVV 2014). Med tanke på hvor tydelig idéen om gatenettverket gjennomsyrrer de mange planene og strategiene, er det ingen tvil om at det er en prioritering i Bergen kommune. Studiene gjort av van Nes og Yamu (2021) og analysene utført i denne masteroppgaven knytter sammen kvinners erfaringer og gatens romlige utforming. Funnene fra slike studier kan peke på at kvinners perspektiver i større grad bør tas i betraktning i planer som omhandler temaer som 'gatenettverket' og 'trygghet'. Slik kan en dermed få en større forståelse for hvordan det fysiske miljøet kan påvirke kvinners erfaringer i gaten.

Drøfting funksjoner og fasader

Om vi forstørrer fokusområdet fra gate til område, kan en lettere undersøke hvordan publikumsrettede funksjoner og bygningenes fasader kan påvirke gatelivet. I *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging* framgår det at fasadene i byer bør planlegges og utformes med fokus på åpenhet og inkludering (KMD 2019, 25). Oppfordringen fra KMD kommer til uttrykk i Bergen kommunes (2015, 43) KPS i form av at gatene aktiviseres og dermed gjøres tryggere på ulike tidspunkt ved hjelp av et allsidig kulturliv. I litteraturen har det gjentatte ganger blitt presisert at innganger bør være på forsiden av bygningene og vendt ut mot gaten (Greed 1994, 178; Jacobs 1993, 196; van Nes og Yamu 2021, 114). Greed (1994, 179-180) argumenterte også for at en burde integrere boliger og arbeidsplasser bedre på samme sted. Slik kan en redusere reisebehovet og gjøre kvinners daglige gjøremål mindre krevende. Dette argumentet inkluderte både at boliger lokaliseres nærmere arbeidsplasser, og at flere funksjoner lokaliseres der folk bor. Sistnevnte kan ses i sammenheng med spørsmål 3 fra spørreundersøkelsen (figur 23) hvor de kvinnelige respondentene i større grad markerte seg som utrygge utenfor delene av sentrum med flest publikumsrettede virksomheter, slik som i boligområdene Sandviken, Nordnes og Møhlenpris. Flere funksjoner i disse områdene

vil kunne bidra til at det er mer aktivitet i løpet av dagen ved at både potensialet for tilreisende og gjennomgangstrafikk øker.

Et annet poeng som spørsmål 3 fra spørreundersøkelsen peker på er områdene med høy konsentrasjon av punkter plassert av menn. Dette er i områder med høy flerfunksjonalitet i store deler av døgnet, og som er brukt av mange. For Vaskerelven kommer dette til syne i figur 55. Gatene kan også karakteriseres som bargater. Om en ser markeringene i figur 23 i lys av spørsmål 12, kan en se at de mannlige respondentene også i stor grad følte seg utrygge i situasjoner med avvikende atferd, som med berusede folk og gjenger. Jacobs (1993, 46) ser på publikumsrettede virksomheter som dekker store deler av døgnet som noe positivt, men anerkjenner de negative konsekvensene av at like funksjoner er konsentrert i samme område, som for eksempel at store mengder berusede mennesker samles på et mindre gateareal. I stedet slår hun et slag for en større variasjon i typer funksjoner innenfor samme område, ideelt sett mer enn to funksjoner (ibid., 196). Ut ifra punktene plassert av både kvinner og menn i spørsmål 3 i spørreundersøkelsen, anser vi det også som mer trygghetsskapende å plassere flere, og varierte, funksjoner i de monofunksjonelle boligområdene. Dette vil kunne bidra til mindre opphopning av mennesker på kveldstid rundt liknende funksjoner. Samtidig får vi spredt kveldsåpne virksomheter, som barer og restauranter, og aktivisert større deler av byen.

Drøfting medvirkning

Medvirkning løftes fram i litteraturen som en vesentlig del av feministisk planlegging for at kvinner og jenter i større grad skal bli hørt (UN Women 2015, 55; Greed 1994, 175). Prinsippet å særskilt prioritere kvinner i medvirkningen bygger på det Greed (ibid., 176) kaller å møte kvinner der de er, og kan også benyttes for andre sosiale grupper og minoritetsgrupper. Medvirkning er som nevnt tidligere forankret i PBL (2008) § 1-1 fjerde ledd og beskrives i detalj i kapittel 5 som et krav i planprosessen. Lørenskog kommune har som nevnt tidligere tatt dette kravet et skritt lenger og lar bare jenter og kvinner i alderen 12-20 år uttale seg om den pågående planen for en ny møteplass (Fjeldstad 2023; Sirum-Eikre 2023). Verdensbanken (2020, 171; 181; 185) har også vist hvordan kjønnsinkluderende planlegging og medvirkning kan fungere i praksis i Barcelona, Wien og Umeå. Med andre ord blir effektene av kjønnsinkluderende medvirkning allerede undersøkt i både en norsk og internasjonal kontekst, og er støttet av litteratur om feministisk planlegging. I denne masteroppgaven har

ikke medvirkning kommet til uttrykk i noen av analysene, selv om en kan argumentere for at spørreundersøkelser som skiller resultater etter kjønn lar oss knytte spesifikke erfaringer til det å være kvinne (og mann). Vi anser likevel medvirkning som et nyttig og nødvendig verktøy for å inkludere kvinner i planprosessen, og ønsker dermed å inkludere medvirkning som en del av de strategiske tiltakene. Ettersom Bergen kommune allerede benytter og er pålagt å benytte medvirkning i planprosessen anser vi terskelen for å ha en medvirkningsprosess med en mer feministisk vinkling som lav.

9.2.1 Oppsummering forskningsspørsmål 1

I denne oppsummeringen forsøker vi å gi et kortfattet og konkret svar på det første forskningsspørsmålet:

Hva er de romlige kjennetegnene som bidrar til tryggere byrom for kvinner?

Basert på analysene som vi har gjennomført har vi kunnet danne oss et bilde av hvilke romlige kjennetegn som kan ses i sammenheng med kvinner, trygghet og utrygghet i Bergen. Som nevnt tidligere tar vi utgangspunkt i kvinners erfaringer og bevegelsesmønstre når vi peker på romlige kjennetegn i gaten som vi kan knytte til utrygghet, og når vi utformer de strategiske tiltakene. Når det er sagt, har vi også drøftet menns erfaringer i analysene, med forventning om at de strategiske tiltakene også vil komme dem til gode. Spørreundersøkelsen har gitt en pekepinn på hvordan Bergen oppleves av kvinnelige studenter, og hvilke konkrete faktorer som bidrar til at de føler seg utrygge. På den ene siden lot utvalget i spørreundersøkelsen oss undersøke en sosial gruppe, studenter, som oppholder seg i og gjerne er mer kjent med Bergen sentrum, spesielt på kveldstid. På den andre siden gjør utvalget at vi i mindre grad kan generalisere resultatene til å gjelde for kvinner generelt.

Empirien pekte mot romlige kjennetegn som manglende belysning, trange fortau og gater/smau, dårlig (over)sikt og lav synlighet som bidragende faktorer til utrygghet i Bergen. Mangel på funksjoner, og liten variasjon i funksjoner ble også trukket fram som et romlig kjennetegn som kan knyttes direkte til utrygghet i form av «eyes on street» og som en *attractor* for folkeliv. Indirekte kan høye konsentrasjoner av like funksjoner bidra til en økt følelse av utrygghet ved at for eksempel berusede mennesker samles innenfor et mindre område. Static snapshot-analysen viste at det i flere av gatene på kvelden var langt færre kvinner som gikk gjennom gatene enn på dagtid. Sett i sammenheng med

spørreundersøkelsen, hvor mange kvinner pekte på «Lite lys, mørket» som en faktor for utrygghet, kan en si at belysning har mye å si for hvor trygg en gate oppleves og hvor mye den blir brukt på kveldstid. Svakheter ved disse romlige kjennetegnene kan bidra til at færre mennesker, spesielt kvinner, bruker gaten. At det blir mindre fottrafikk i gaten kan igjen føre til at færre ønsker å ferdes i gaten, og vi kan ende opp med en slags selvforsterkende ond sirkel som et resultat av gatenes fysiske utforming.

Selv om resultatene fra spørreundersøkelsen og static snapshot-analysen i stor grad har pekt på hvilke romlige kjennetegn som kan gjøre gater utrygge, kan resultatene også tolkes i retningen at Bergen generelt oppfattes som en trygg by av både kvinner og menn. Det finnes likevel et forbedringspotensial for at kvinner i større grad skal kunne føle seg trygge, både alene og på kveldstid. Som nevnt tidligere oppfordrer KPS til å utvikle trygge oppvekstmiljø for *alle*, men uten å spesifikt fokusere på kvinner (Bergen kommune 2015, 43). Dersom en ikke særskilt planlegger trygge byrom for kvinner, risikerer en at de romlige kjennetegnene for kvinners trygghet ikke kommer fram i lyset, og dermed ikke tas i betraktning.

Litteraturen har i sammenheng med analysene pekt på at det er mulighet til å forbedre de overnevnte romlige kjennetegnene ut ifra perspektiver fra feministisk planlegging. Vi har dermed et godt grunnlag for å utforme strategiske tiltak som kan tas i bruk i Bergen.

9.3 Forslag til strategiske retningslinjer – forskningsspørsmål 2

Tabell 4 viser de strategiske retningslinjer som vi mener vil kunne bidra til et tryggere byrom for kvinner i Bergen, og svarer til forskningsspørsmål 2:

Hvilke konkrete strategier basert på feministisk planlegging kan Bergen ta i bruk for å skape trygge byer for kvinner?

Tiltakene er basert på litteraturen, analysene, spørreundersøkelsen og de romlige kjennetegnene for trygge gater som vi har drøftet.

Tabell 4: Forslag til strategiske retningslinjer for feministisk planlegging i Bergen.

Prinsipp	Strategisk tiltak	Hensikt
Belysning	<ol style="list-style-type: none"> 1. Belysning tilpasset gaten og områdets behov og kvaliteter. 2. Undersøke belysning som kan tilpasses værforhold og årstider. 3. Utarbeide en detaljert lysplan for Bergen. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Styrke følelsen av trygghet for kvinner ettersom det finnes en sammenheng mellom gatebelysning og kvinner og menns trygghet. 2. Bedre sikt i regn og om vinteren. 3. Lysplanen kan kartlegge behov i forskjellige gatetyper og komme med konkrete anbefalinger for lysstyrke, lystemperatur, plassering av lyskilder osv.
Vei- og gateutforming	<ol style="list-style-type: none"> 1. Økt fortausbredde, smalere veibane, og færre parkeringsplasser for privatbil. 2. Dimensjonering av fortauet skal baseres på framtidig aktivitet i fotgjengersonen og møbleringssonen. 3. Omprioritering av areal skal ikke gå utover universell utforming og HC-parkering. 4. Fotgjengeroverganger og kryss skal i prinsippet heves der det lar seg gjøre. 5. Gatemøblering som sitteplasser skal etableres i faste intervaller, uten å være til hindring for ferdsel. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bedre plass til rullestolbrukere, barnevogner, varelevering og fotgjengere generelt. 2. Tydelige og brede soner på fortauet bidrar til å redusere konflikt mellom de som går gjennom og de som oppholder seg i gaten. 3. Mindre planlegging som prioriterer privatbilen, gir bedre flyt for nyttekjøretøy, kollektivtrafikk og personer med HC-kort. 4. Hevede fotgjengeroverganger og kryss gir rullestolbrukere og barnevogner en jevn overflate for å forsere veibanen. 5. Gatemøblering gir de som trenger det et sted å hvile. Bidrar til å tiltrekke flere besøkende som kan

		holde oppsyn, som igjen øker synligheten.
Gatestruktur	<ol style="list-style-type: none"> 1. Legge til rette for et finmasket og sammenhengende gatenettverk hvor sidegatenes utforming prioriteres på lik linje som hovedgatene. 2. Gatenettverket skal dimensjoneres for fotgjengere og være tilknyttet kollektivknutepunkt. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ved å prioritere andre gater enn bare hovedgatene, vil også sidegatene kunne oppleves trygge. Sidegatene gir også flere valgmuligheter. 2. Et sammenhengende gatenettverk for fotgjengere gir tryggere ferdsel for kvinner og barn.
Sikt og synlighet	<ol style="list-style-type: none"> 1. Unngå beplantning, gatemøblering og skilting som hindrer sikten i gaten. 2. Nye gater skal planlegges som rette gater uten mange knekkpunkter. 3. Alle fasaders vinduer og inngangsdører bør i så stor grad som mulig være vendt ut mot gaten. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uten hindringer kan gaten oppleves som tryggere, mer oversiktig og forutsigbar. 2. Rette gater med gode siktlinjer bidrar til at en både har oversikt og blir sett. 3. Vinduer og inngangsdører mot gaten øker trygghet og antall «eyes on the street».
Funksjoner og fasader	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tilrettelegge for at flere publikumsrettede virksomheter kan etableres i boligområder. 2. Tilrettelegge for en større variasjon i funksjoner innenfor samme område. 3. Tillate uteservering der det er plass og hensiktsmessig. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Flere publikumsrettede virksomheter i boligområder kan bidra til å øke aktivitetsnivået og tryggheten utenfor bykjernen. 2. Større variasjon i funksjoner kan spre aktiviteten mer utover døgnet, og bidra til å unngå store folkemengder på små områder om kvelden. 3. Gater og byrom med uteservering har høyere fottrafikk og «eyes on the street».
Medvirkning	<ol style="list-style-type: none"> 1. Medvirkning som særskilt retter seg mot kvinner og jenters perspektiv og erfaringer. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kjønnssinkluderende medvirkning gjør at kvinner og jenters perspektiver og erfaringer med utrygghet i større grad blir hørt og kan inkluderes i planleggingen.

10 Konklusjon og videre forskning

Formålet med denne masteroppgaven har vært å kartlegge hvordan vi kan gjøre gater og byrom trygge for kvinner i Bergen. Metodetrianguleringen mellom litteraturen, analysene og spørreundersøkelsen har latt oss undersøke resultatene i lys av hverandre for å forstå hvilke romlige kjennetegn i gater som oppleves som utrygge. Dette er romlige kjennetegn som manglende og dårlig belysning, smal gate- og fortausbredde, en usammenhengende gatestruktur, dårlig (over)sikt og synlighet, mangel på publikumsrettede funksjoner, og en medvirkning som ikke eksplisitt løfter fram kvinners erfaringer og perspektiver. Samtidig har metodene gitt oss data på hvordan ulike gater i Bergen oppfattes og brukes av kvinner og menn. Dette empiriske grunnlaget ga oss muligheten til å utarbeide en liste over strategiske tiltak for en mer feministisk planlegging i Bergen.

Analysene av Bergens gater har pekt på at gatene brukes ulikt av kvinner og menn, og bruken avhenger i stor grad av gatenes romlige kjennetegn. Med andre ord kan vi konkludere med at det ikke bare er menneskene selv, men særlig gatenes innhold og utforming som har mye å si for hvor trygg gaten oppleves, hvor mye den blir brukt, og potensialet for liv i gaten. For eksempel i Vaskerelven bidro de publikumsrettede funksjonene og gatemøbleringen til at en fikk flere tilreisende og mer gjennomgangstrafikk enn i gater med færre funksjoner, som Hans Holmboes gate og Baneveien. I etterkant av analysene ble resultatene inndelt etter kjønn i grafene. En slik inndeling muliggjorde det å skille ut hvilke erfaringer og atferd som spesifikt gjaldt for kvinner, samtidig som det ble mulig å undersøke hvordan kvinner erfarte og brukte gatene i forhold til menn. Dersom en mangler kjønnsperspektivet i planlegging og analyser, vil en planlegging for «alle» risikere å utelukke problemområder som spesifikt gjelder for kvinner. En slik eksplisitt feministisk planlegging kommer hverken ikke til syne i planer eller føringer, både nasjonalt og lokalt, men terskelen for å innføre dette perspektivet er lav. Noe som kan være utfordrende med å implementere feministisk planlegging i praksis vil kunne være at det mangler kunnskap på fagfeltet; at det vil kreve prioritering av tid og økonomi; og at dette ikke anses som et problem i noen stor grad. Vi konkluderer likevel med at en med en feministisk og kjønnsinkluderende planlegging vil kunne skape steder som er tryggere og bedre for alle, men som særlig forbedrer situasjonen for kvinner.

Videre forskning

Denne masteroppgaven har vært startskuddet for hvordan feministisk planlegging kan benyttes som analyseverktøy og for å utforme strategiske tiltak i Bergen. Det finnes dermed et hav av muligheter for videre forskning. Siden vi valgte studenter som utvalg i spørreundersøkelsen, vil det kunne være interessant å først og fremst kartlegge alle aldersgrupper sine forhold til trygghet i Bergen, men også undersøke enkelte andre aldersgrupper på detaljnivå, som jenter og eldre kvinner. Det ville vært spennende å se hvordan et slikt perspektiv kan brukes utenfor Bergen sentrum, og i andre urbane områder enn gater, som parker, torg, byrom ved sjøfronten og nabolag. En geografisk utvidelse kan også peke på at feministisk planlegging kan brukes i andre norske byer og mindre tettsteder. I tillegg kan det være interessant å se flere byers analysegrunnlag i sammenheng med hverandre. Som nevnt i teori- og metodekapitlene, fantes det før denne masteroppgaven ikke noe empirisk grunnlag for feministisk geografi og planlegging i Bergen. Denne mangelen ville gjort en interseksjonell vinkling på temaet svært krevende å gjennomføre. Det vil dermed kunne være interessant i videre forskning å se nærmere på erfaringene til muslimske kvinner, innvandrerkvinner, funksjonshemmede kvinner, skeive kvinner, transkvinner m.fl. En slik tilnærming vil også kunne åpne for andre metoder, som for eksempel intervju og fokusgruppe. Som sagt er det dermed nokså mange veier videre å gå for hvordan en kan benytte feministisk geografi og planlegging i praksis i en norsk kontekst.

Litteraturliste

- Adshead, Stanley Davenport. 1923. *Town Planning and Town Development*. London: Methuen. I Greed 1994.
- Agnew, John. 1987. *Place and Politics: The Geographical Mediation of State and Society*. Boston: Allen and Unwin. (I Jordhus-Lier og Stokke 2017b, 50).
- Azizah, Nur og Ainun Dwiyantri. 2021. «South Korea in reconstructing masculinity as brand image of the state's economic diplomacy.» *Sociologia y tecnociencia* 11 (2): 1-22.
- Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet. 2012. *NOU 2012:15: Politikk for likestilling*. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nou-2012-15/id699800/>
- Barne- og likestillingsdepartementet. 2017. *Prop. 81 L (2016-2017): Lov om likestilling og forbud mot diskriminering (likestillings- og diskrimineringsloven)*. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-81-l-20162017/id2547420/>
- Baudelaire, Charles. 1868. *L'Art Romantique*. Michel Lévy Frères: Paris.
- De Beauvoir, Simone. 2011. *The Second Sex*. London: Vintage.
- Berekvam, Øyvind. 2020. «Ny lysplan for sentrum: Tryggere, smartere og mer attraktivt.» *Stavanger kommune*. <https://www.stavanger.kommune.no/samfunnsutvikling/planer/ny-lysplan-for-stavanger/>
- Bergen kommune. 2015. *Bergen 2030: Kommuneplanens samfunnsdel*. <https://www.bergen.kommune.no/hvaskjer/tema/bergen-2030/kommuneplanens-samfunnsdel>
- Bergen kommune. 2018. *KPA2018: Kommuneplanens arealdel. Planbeskrivelse*. <https://www.bergen.kommune.no/hvaskjer/tema/kommuneplanens-arealdel-2018>
- Blanc, Celine. 2022. «Definisjoner av et utvalg av ord og begreper brukt i Arkitektur- og byformingsstrategien.» Bergen kommune. <https://www.bergen.kommune.no/hvaskjer/tema/arkitekturog-byformingsstrategi/om-strategien/ordliste>
- Burnett, Pat. 1973. «Social change, the status of women and models of city form and development.» *Antipode* 5 (3): 57-62. I McDowell 1993a.
- Butler, Judith. 1986. «Sex and Gender in Simone de Beauvoir's *Second Sex*.» *Yale French Studies* 72 (1986): 35-49. <https://doi.org/10.2307/2930225>
- Butler, Judith. 2006. *Gender Trouble*. London: Routledge. (I Rosén 2019).
- Crenshaw, Kimberle. 1991. «Mapping the Margins: Intersectionality, Identity Politics and Violence against Women of Color.» *Stanford law review* 43 (6): 1241-1299.
- Cresswell, Tim. 2015. *Place: an introduction*. Chichester, Storbritannia: Blackwell Publishing Ltd.
- Eberhard-Grad, Malin. 2017. *Spørreskjema som metode for helsefagene*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Fjeldstad, Robin Sebastian. 2023. «Det kommer en ny utendørs møteplass, og vi trenger ideer for hva det skal bli!» Lørenskog kommune. <https://www.lorenskog.kommune.no/aktuelt/det-kommer-en-ny-utendørs-moteplass-og-vi-trenger-ideer-for-hva-det-skal-bli.140474.aspx>
- FN-Sambandet. 2022. «Kvinner og likestilling.» Oppdatert 18.05.2022. <https://www.fn.no/tema/fattigdom/kvinner-og-likestilling/>

- FN-Sambandet. 2023a. «Bærekraftige byer og lokalsamfunn.» Oppdatert 01.02.2023. <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal/baerekraftige-byer-og-lokalsamfunn>
- FN-Sambandet. 2023b. «Likestilling mellom kjønnene.» Oppdatert 03.02.2023. <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal/likestilling-mellom-kjoennene>
- Gehl, Jan. 1996. *The life between buildings: Using public space*. København: Arkitektens Forlag. (I Van Nes og Yamu 2021, 114).
- Greed, Clara H. 1993. *Introducing town planning*. Essex, Storbritannia: Longman Scientific & Technical.
- Greed, Clara H. 1994. *Women and Planning: Creating Gendered Realities*. London og New York: Routledge.
- Grønmo, Sigmund. 2016. *Samfunnsvitenskapelige metoder*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Hansson, Lisa og Solveig Straume. 2021. «3. Jentebevisst byplanlegging – aktivitet, inkludering og trygghet i byrommet.» I *Stadutvikling: Fjordantologien 2021* redigert av Leif Longvanes, Eli Bjørhusdal, Joar Fossøy, Dorthea Sekkingstad og Torbjørn Årethun, 46-65. Oslo: Universitetsforlaget. <https://doi.org/10.18261/9788215053349-2021-03>
- Haukali, Pia Olsen. 2018. «Likestilte byrom – en undersøkelse av hvordan en feministisk tilnærming kan bidra til utforming av offentlige byrom i indre Oslo.» Masteroppgave, Norges miljø- og biovitenskapelige universitet.
- Hidayati, Isti, Wendy Tan og Claudia Yamu. 2021. «Conceptualizing Mobility Inequality: Mobility and Accessibility for the Marginalized.» *Journal of Planning Literature* 36 (4): 492-507. DOI: 10.1177/08854122211012898
- Hillier, Bill. 2014. «Spatial analysis and cultural information: the need for theory as well as method in space syntax analysis.» I *Spatial Analysis and Social Spaces: Interdisciplinary Approaches to the Interpretation of Prehistoric and Historic Built Environments* redigert av Eleftheria Paliou, Undine Lieberwirth og Silvia Polla, 19-47. Berlin/Boston: Walter de Gruyter GmbH.
- Hillier, Bill, Julianne Hanson, John Peponis, Jason Hudson og Ricky Burdett. 1983. «Space Syntax, A Different Urban Perspective.» *Architects's Journal* 178 (48): 47-63.
- Holst, Cathrine. 2009. *Hva er Feminisme*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Hunt, Elle. 2019. «City with a female face: how modern Vienna was shaped by women.» *The Guardian*, 14. mai 2019. <https://www.theguardian.com/cities/2019/may/14/city-with-a-female-face-how-modern-vienna-was-shaped-by-women>
- Jacobs, Jane. 1958. «Downtown is for People.» *Fortune*. I Nin-Hai Tseng. 2011. «Downtown is for People (Fortune Classic, 1958).» *Fortune*, 18. september 2011. <https://fortune.com/2011/09/18/downtown-is-for-people-fortune-classic-1958/>
- Jacobs, Jane. 1993. *The Death and Life of Great American Cities*. New York: The Modern Library.
- Jacobsen, Dag Ingvar. 2022. *Hvordan gjennomføre undersøkelser? Innføring i samfunnsvitenskapelig metode*. Oslo: Cappelen Damm akademisk.
- Jordhus-Lier, David og Kristian Stokke. 2017a. «Kapittel 1: Hva er samfunnsgeografi? Den geografiske forestillingsevne.» I *Samfunnsgeografi: En innføring*, redigert av David Jordhus-Lier og Kristian Stokke, 19-28. Oslo: Cappelen Damm Akademisk.

- Jordhus-Lier, David og Kristian Stokke. 2017b. «Kapittel 3: Samfunnsgeografiske kjernebegreper.» I *Samfunnsgeografi: En innføring*, redigert av David Jordhus-Lier og Kristian Stokke, 45-62. Oslo: Cappelen Damm Akademisk.
- Kobayashi, Audrey og Linda Peake. 1994. «Unnatural Discourse. 'Race' and Gender in Geography.» *Gender, Place and Culture* 1 (2): 225-243.
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. 2014. *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*. Fastsatt ved kgl.res. 26. september 2014. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/Statlige-planretningslinjer-for-samordnet-bolig--areal--og-transportplanlegging/id2001539/>
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. 2016. «BYROM – EN IDEHÅNDBOK» https://www.regjeringen.no/contentassets/c6fc38d76d374e77ae5b1d8dcdbbd92a/byrom_idehandbok.pdf
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. 2019. *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023*. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nasjonale-forventninger-til-regional-og-kommunal-planlegging-20192023/id2645090/>
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. 2021. Veileder: *Universell utforming i planlegging*. https://www.regjeringen.no/contentassets/69872218a4f547a28be23fd7adb44e5c/n/pdfs/h-2480-b-universell-utforming-i-planlegging_v2.pdf
- Det kriminalforebyggende råd (KRÅD). 2017. *Tryggere nærmiljøer: En håndbok om kriminalitetsforebygging og fysiske omgivelser*. <https://konflikttraadet.no/slt-modellen/tryggere-naermiljoer/>
- Leseth, Anne Birgitte og Silje Maria Tellmann. 2019. *Hvordan lese kvalitativ forskning?* Oslo: Cappelen Damm akademisk.
- Likestillings- og diskrimineringsloven. *Lov om likestilling og forbud mot diskriminering av 16. juni 2017 nr. 51*. <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2017-06-16-51>
- Listerborn, Carina. 2016. «Feminist struggle over urban safety and the politics of space.» *European Journal of Women's Studies* 23 (3): 251-264. DOI: 10.1177/1350506815616409
- Lynngård, Arne Liljedahl, Bjørn Heradstveit, Elise Theodorsen og Hilde Øyen Tkaczyk. 2023. «Brukere av ulovlige rusmidler er mennesker med problemer.» *Bergens Tidende*, 26. april 2023. <https://www.bt.no/btmeninger/debatt/i/y6K9IJ/brukere-av-ulovlige-rusmidler-er-mennesker-med-problemer>
- Lønna, Elisabeth. 2019. «Kvinneres rettigheter i Norge fra 1814 til 1913.» Store Norske Leksikon. https://snl.no/Kvinneres_rettigheter_i_Norge_fra_1814_til_1913
- Massey, Doreen. 1994. *Space, Place and Gender*. Cambridge: Polity Press.
- McDowell, Linda. 1993a. «Space, place and gender relations: Part I. Feminist empiricism and the geography of social relations.» *Progress in Human Geography* 17 (2): 157-179.
- McDowell, Linda. 1993b. «Space, place and gender relations: Part II. Identity, difference, feminist geometries and geographies.» *Progress in Human Geography* 17 (3): 305-318.
- Miljødirektoratet. «Nullvekstmål for personbiltransporten.» Uten dato. <https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/klimatiltak/klimatiltak-for-ikke-kvotepliktige-utslipp-mot-2030/transport/nullvekstmal-for-personbiltransporten/>

- Miljøloftet. 2021. *Gåstrategi for Bergen 2020-2030*. <https://miljoloftet.no/nyheter/2022/En-bedre-by-for-gaende-og-syklende/>
- Mollett, Sharlene og Caroline Faria. 2018. «The spatialities of intersectional thinking: fashioning feminist geographic futures.» *Gender, Place & Culture* 25 (4): 565-577. DOI: 10.1080/0966369X.2018.1454404
- Natteravnene. Uten dato. «Natteravnene i Bergen.» <https://natteravnbergen.no/>
- Van Nes, Akkelies og Claudia Yamu. 2021. *Introduction to Space Syntax in Urban Studies*. Bergen/Oslo/Delft/Groningen: Springer Nature Switzerland AG.
- Van Nes, Akkelies og López, Manuel J. J. 2007. «Micro scale spatial relationships in urban studies: The relationship between private and public space and its impact on street life.» I *Proceedings of the 6th Space Syntax Symposium*, redigert av A. S. Kubat. Istanbul.
- Newman, Oscar. 1972. *Defensible space: Crime prevention through urban design*. New York: Machmillian. (I Van Nes og Yamu 2021, 114).
- Nguyen, Tra My og Akkelies van Nes. 2013. «Identifying the spatial parameters for differences in gender behaviour in built environments: The *flâneur* and *flâneuse* of the 21st century.» *TRIA – Territorio della Ricerca su Inseguimenti e Ambiente* 10 (1): 165-172. DOI: 10.6092/2281-4574/1554
- Norges Handikapforbund. Uten dato. «Temasider.» Lastet ned 21. april 2023. <https://nhf.no/arbeidet-vart/hjertesaker/universell-utforming/temasider/>
- Plan- og bygningsloven. *Lov om planlegging og byggesaksbehandling av 27. juni 2008 nr. 71*. <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71>
- Rendell, Jane. 2012. «Tendencies and Trajectories: Feminist Approaches in Architecture.» I *The SAGE Handbook of Architectural Theory*, redigert av C. Greig Crysler, Stephen Cairns og Hilde Heynen, 85-97. London/Thousand Oaks, California/New Delhi/Singapore: SAGE Publications.
- Rose, Gillian. 1993. *Feminism & Geography*. Cambridge: Polity Press.
- Rosén, Birgitte Blekesaune. 2019. «Kapittel 5: Gå alene hjem om natten: Kvinners risikovurdering og opplevelse av frykt i Oslo.» I *Bysamfunn*, redigert av Ida Marie Henriksen og Aksel Tjora, 70-83. Oslo: Universitetsforlaget.
- Ruddick, Susan. 1996. «Constructing Difference in Public Spaces: Race, Class, and Gender as Interlocking Systems.» *Urban Geography* 17 (2): 132-151.
- Røe, Per Gunnar. 2017. «Kapittel 17: Byplanleggingens idealer og motsetninger.» I *Samfunnsgeografi: En innføring*, redigert av David Jordhus-Lier og Kristian Stokke, 233-250. Oslo: Cappelen Damm Akademisk.
- Røe, Per Gunnar. 2019. «Kapittel 15: Planlagte bysamfunn – Fra sosiale utopier til markedspragmatisme.» I *Bysamfunn*, redigert av Ida Marie Henriksen og Aksel Tjora, 206-224. Oslo: Universitetsforlaget.
- Sikt. Uten dato. «Deltakende observasjon.» Sikt – Kunnskapssektorens tjenesteleverandør. <https://sikt.no/deltakende-observasjon>
- Sirum-Eikre, Marit. 2023. «Her får kun jenter si sin mening.» *NRK*, 27. januar 2023. <https://www.nrk.no/norge/her-far-kun-jenter-si-sin-mening-1.16264848>

- SSB. 2022. «Tettsteders befolkning og areal.» *Statistisk sentralbyrå*.
<https://www.ssb.no/befolkning/folketall/statistikk/tettsteders-befolkning-og-areal>
- SSB. 2023. «Statistikkbanken. Arbeidskraftundersøkelsen: 13564: Sysselsatte (1000 personer), etter kjønn, alder, yrkesstatus og heltid/deltid 2021 – 2022.» *Statistisk sentralbyrå*.
<https://www.ssb.no/statbank/table/13564>
- Statens vegvesen. 2012. *Nasjonal gåstrategi: Strategi for å fremme gåing som transportform og hverdagsaktivitet*. Statens vegvesen. <https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/handle/11250/2507934>
- Statens vegvesen. 2014. *Håndbok V129: Universell utforming av veier og gater*. Statens vegvesen. <https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/handle/11250/2606161>
- Stavanger kommune. 2021. *Lysplan for Stavanger sentrum: Overordnet 2020-2030*.
<https://www.stavanger.kommune.no/samfunnsutvikling/planer/ny-lysplan-for-stavanger/>
- Stokke, Kristian og Marielle Stigum Gleiss. 2017. «Kapittel 13: Identitet, medborgerskap og identitetspolitikk.» I *Samfunnsgeografi: En innføring*, redigert av David Jordhus-Lier og Kristian Stokke, 175-190. Oslo: Cappelen Damm Akademisk.
- Sweco Norge. 2021. «Mindebyen – Forslag til gatenorm» Bergen Kommune.
<https://www.bergen.kommune.no/hvaskjer/tema/mindemyren/planer/infrastrukturplan/infrastrukturplan-mindebyen>
- Transportøkonomisk Institutt. 2021. *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/19: Nøkkelrapport*. TØI rapport 1835/2021. <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/nasjonalt-transportplan/den-nasjonale-reisevaneundersokelsen/reisevaner-2019/>
- Verdensbanken. 2020. *Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning Design*. Washington: World Bank Publications.
- UNFPA. 2007. *State of World Population 2007: Unleashing the Potential of Urban Growth*. New York: United Nations Population Fund.
- UN Women. 2015. *Beijing Declaration and Platform for Action, Beijing +5 Political Declaration and Outcome*. Beijing: United Nations Entity for Gender Equality and the Empowerment of Women (UN Women). <https://www.unwomen.org/en/digital-library/publications/2015/01/beijing-declaration>
- Waling, Andrea. 2019. «Rethinking Masculinity Studies: Feminism, Masculinity, and Poststructural Accounts of Agency and Emotional Reflexivity.» *Journal of Men's Studies* 27 (1): 89-107. DOI: 10.1177/1060826518782980
- Yamu, Claudia, Akkelies van Nes og Chiara Garau. 2021. «Bill Hilliers's Legacy: Space Syntax – A Synopsis of Basic Concepts, Measures, and Empirical Application.» *Sustainability* 13 (6): 3394-3418. <https://doi.org/10.3390/su13063394>
- Zelinsky, Wilbur. 1973. «Women in geography: a brief factual account.» *The Professional Geographer* 25 (2): 151-165.