

UNIVERSITETET FOR MILJØ- OG BIOVITENSKAP



FORORD

Denne oppgaven er en avslutning på mitt 5 år lange studium i by og regionsplanlegging ved Universitetet for Miljø og Biovitenskap, ved instituttet for landskapsplanlegging. Oppgaven er skrevet i samarbeid med Statens Vegvesen, Region sør. Den utgjør 30 studiepoeng.

Samfunnsdeltakelse er et viktig prinsipp i universell utforming. Universell utforming har som målgruppe: alle mennesker, i alle aldre, i alle størrelser og med ulike ferdigheter. Dette inkluderer barn. Det er gjort lite forskning på barn og universell utforming. Oppgaven tar for seg en eksempelstudie med skolebarn, langs skolevei. Hvordan deltar barna i lokalsamfunnet gjennom ferdsele til og fra skolen? Hva kan det fortelle oss om deres perspektiv på universell utforming?

Jeg hadde ikke klart meg uten god veiledning fra andre og jeg vil benytte anledningen til å takke disse her. Jeg ønsker å takke min veileder Marius Grønning fra UMB og biveileder Elisabeth Skuggevik fra Statens Vegvesen, Region sør. Dere har vært inspirerende og uvurderlige støttespillere. Tusen takk.

Takk til elevene som tok del i befaringene og administrasjonen ved Husøy, Barkåker og Træleborg skole i Tønsberg kommune. Takk til informantene fra Vestfold fylkeskommune, Tønsberg kommune og Statens Vegvesen Region sør.

Takk til familien min for mye støtte under arbeidet.

Jeg ønsker å dedikere denne oppgaven til min kjære bestefar som jeg mistet under arbeidet med masteroppgaven. Han var en fantastisk, god mann og jeg er utrolig stolt av å ha hatt han i livet mitt. Hans positive livsholdning har vært en utrolig inspirasjon. Jeg elsker og savner deg utrolig mye.

SAMMENDRAG

Universell utforming er en planleggingsstrategi som går ut på å gjøre omgivelser og produkter tilgjengelige for alle.

Universell utforming har blitt veldig viktig på kort tid. Begrepet kommer fra USA og det ble først tatt opp av arkitekten Michael Bednar. Begrepet universell utforming baseres på et etisk prinsipp om at ingen mennesker skal diskrimineres. Dette fagfeltet har over tid blitt viktig for ulike organisasjoner slik som FN, ulike land og myndigheter. Alle disse skaper sine egne perspektiver på fagfeltet.

Universell utforming handler om deltakelse i samfunnet. Det handler også om å skape et samfunn for alle mennesker. Det er ikke gjort mye forskning på barn i forhold til universell utforming. Hvilket perspektiv har de på fagfeltet?

Jeg har observert skolebarn, mens de har gått ulike skoleveier. Dette er et eksempel på hvordan disse barna deltar i samfunnet, på en måte. Barna deltar i sitt lokalsamfunn, gjennom ferdselen til og fra skolen, ved å være sosiale. Elevene er opptatte av å leke med hverandre, ta snarveier, og snakke sammen. Barna bruker et større område enn kun en veistrekning gjennom sin ferdsel til og fra skolen. Universell utforming er derfor ikke kun interessant i forhold til skoleveien.

De aktuelle strekningene er eid og forvaltet av et sett av myndigheter. Intervju med representanter fra disse myndighetene har bidratt til å danne et bilde av deres perspektiver på universell utforming. Regjeringen har en visjon om at Norge skal være universelt utformet innen 2025. Denne visjonen krever samarbeid mellom mange ulike myndigheter og betyr en samling av mange perspektiver på universell utforming. Hva kreves for å nå en så ambisiøs visjon?

Abstract

Universal design is a strategy for making environments and products accessible and usable to everyone. The term universal design originates from the United States. It was first mentioned by the architect Michael Bednar. Universal design has an ethical principle: nobody should be discriminated against. Universal design has over time become important to various organisations such as the United Nations, other countries and other authorities. They all create their own perspectives on universal design.

Universal Design has to do with participation in community. The idea is to create a community for all people. There is not a lot of research done about children and universal design. What perspective do children have to universal design? I have done a study on schoolchildren and their road to school. This study show how these children participate in their local community. They participate in the local community by being social with each other. I have observed the children during their walk to school and back. These observations have shown that they love to play, take shortcuts and talk to each other. The children use a wider area than just the road to school. Universal design, in this case, is therefore not only important for the school road but also for a much larger area.

The school roads are owned and managed by a set of authorities. Interviews with representatives from these authorities have contributed to creating a picture of what perspectives these authorities have to universal design. The government has a vision that Norway is to be universally designed by the year 2025. This vision requires cooperation between many authorities and a collection of different perspectives on universal design. What does it take to achieve such an ambitious vision?

INNHOOLDSLISTE

DEL 1 TEMA, PROBLEMSTILLING, TILNÆRMING

Kap. 1 Introduksjon

1.1 Tema.....	2
1.2 Relevans.....	3
1.3 Tematisk avgrensning.....	5
1.4 Problemstilling.....	6
1.5 Tilnærming.....	8

Kap. 2 Teoretisk betraktningperspektiv

2.1 Universell utforming.....	9
2.1.1 Opprinnelse og hensikt.....	9
2.1.2 Lover og forskrifter i Norge som inneholder universell utforming.....	10
2.2 Universell utforming som etisk problemstilling.....	12
2.2.1 Hannah Arendt, - Menneskets vilkår.....	13
2.2.2 Martha Nussbaum, <i>Frontiers of Justice</i>	15
<i>Disability, nationality, species membership</i>	
2.2.3 Samfunnsdeltakelse og rettferdighet.....	16
– Nussbaums kritikk av John Rawls	
2.2.4 NOU 2001: 22, "Fra bruker til borger".....	19
2.3 Universell utforming som teknisk problemstilling – byrom og samferdsel.....	21
2.3.1 Byutvikling i historisk lys.....	21
2.3.2 Samferdselsutvikling i historisk lys.....	22
2.3.3 "Langsomt ble reisene for alle".....	23
2.4 Sektorisert fordeling av ansvar.....	25
2.4.1 Samordning.....	25
2.4.2 Planlegging er samordning.....	25

Kap. 3 Metode

3.1 Metodevalg.....	28
3.1.1 Kvalitativ eller kvantitativ metode.....	28
3.1.2 Observasjon.....	29
3.1.3 Dokumentstudie.....	30
3.1.4 Intervju.....	30
3.2 Eksempelstudie.....	31
3.3 Metodekritikk.....	31

DEL 2 UNIVERSELL UTFORMING OG BARNES DELTAKELSE I LOKALSAMFUNNET

Kap. 4 Universell utforming internasjonalt og i Norge

4.1 FN og menneskers rettigheter	35
4.2 EU – universell utforming som sosialpolitikk	38
4.3 Norge og velferdsstaten	39

Kap. 5 Barns ferdsel til og fra skolen

5.1 Eksempelstudie	42
5.1.1 Tønsberg kommune.....	43
5.1.2 Tønsberg kommuneplan.....	44
5.1.3 Kommunale barneskoler.....	45
5.1.4 Skoleveien.....	46
5.1.5 Barns kognitive utvikling.....	47
5.1.6 Registreringer.....	48
5.2 Træleborg skole	63
5.3 Husøy skole	70
5.4 Barkåker skole	80

Kap. 6 Sektormyndighetene – universell utforming i praksis

6.1 Intervjuer med ansvarlige myndigheter	87
6.2 Vestfold fylkeskommune	88
6.3 Tønsberg kommune	91
6.4 Statens vegvesen region sør	93

Kap. 7 Universell utforming – en måte å betrakte verden på

7.1 Norge universelt utformet 2025	95
7.2 Utviklingen av tekniske standarder – Statens Vegvesen og universell utforming	98
7.2.1 Nasjonal transportplan.....	99
7.2.2 Nasjonal gåstrategi.....	101
7.2.3 Håndbok 278 universell utforming av veger og gater.....	102
7.2.4 Vegvesenets arkitekturstrategi.....	102

DEL 3 Diskusjon

Kap. 8 Drøfting og konklusjon

8.1 Forskningsspørsmål 2	105
8.2 Forskningsspørsmål 3	108
8.3 Forskningsspørsmål 4	113
8.4 Forskningsspørsmål 1	114
8.5 De viktigste funnene	115
8.6 Konklusjon	115

Vedlegg 1, vedlegg 2, Litteraturliste

Del 1 Tema, problemstilling og tilnærming

Kapittel 1 Introduksjon

1.1 Tema

Begrepet universell utforming angår *alle mennesker*, ikke kun mennesker med nedsatt funksjonsevne. Det går ut på å gjøre samfunnet tilgjengelig for alle og forhindre *diskriminering*.

Universell utforming handler om utforming og tilrettelegging av fysiske forhold for å fremme like muligheter til *deltakelse i samfunnet*.

Det skal ta høyde for mangfoldet av mennesker som lever i et lokalsamfunn og betrakter mennesket i et *livsløpsperspektiv*. Fagfeltet skal tilføre kvaliteter i menneskeskapte omgivelser, som er positive for alle borgere (Regjeringen 2009).

Den norske Regjeringen har en visjon om at Norge skal være universelt utformet innen 2025. Dette er den største satsningen på universell utforming noensinne, i Norge. Det er en ambisiøs oppgave, som omfatter store planoppgaver; og forutsetter planlegging som fag¹. Handlingsplanen ``Norge universelt utformet 2025'' omfatter de fleste samfunnsområder og involvering av alle departement.

Begrepet universell utforming er relativt nytt og kommer fra *USA*, rundt 1980 årene. Det har blitt veldig viktig på kort tid. I Norge har dette begrepet eksistert siden 1997. Det ble raskt tatt inn i ulike utredninger og i den offentlige debatten. Første gang det ble tatt inn i lovverket var i 2003. Siden den gang har begrepet blitt tatt inn i ulike lover. Dessuten har standarder og retningslinjer vært med på å sette det på dagsordenen (Dahl 2010).

De rikspolitiske retningslinjene for universell utforming skal legges til grunn for all planlegging etter plan og bygningsloven. Det nasjonale målet går ut på at: ``alle mennesker i Norge skal ha like muligheter til å utvikle sine evner og leve *gode og meningsfulle liv*''².

Statens vegvesen er en viktig aktør i samfunnsutviklingen. De skal tilpasse infrastrukturen til alle slags mennesker, enten de er store, små, unge eller gamle. For Statens vegvesenet betyr universell utforming at alle skal kunne reise, uavhengig av funksjonsevne (Statens Vegvesen 2011).

Målgruppen for universell utforming er alle mennesker, *i alle aldre*, størrelser og med ulike ferdigheter³. Dette inkluderer *barn*. Det er ikke gjort mye forskning med barn i forbindelse med universell utforming. Men deres *perspektiver* i forhold til fagfeltet er like viktige som andres.

¹ Regjeringen. Regjeringen med tidenes største satsing på universell utforming. (internett) Tilgjengelig fra: <http://www.regjeringen.no/nb/dep/bld/tema/likestilling-og-diskriminering/funksjonsnedsettelse/norge-universelt-utformet-2025.html?id=561345>

² Regjeringen. Rikspolitiske retningslinjer for universell utforming (internett) Tilgjengelig fra: <http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/dok/hoeringer/hoeringsdok/2007/horing---utkast-til-rikspolitiske-retnin/-2/rikspolitiske-retningslinjer-for-univers.html?id=496213>

³ Norsk Designråd. Prinsipper for design for alle. (internett) Tilgjengelig fra: (<http://www.norskdesign.no/om-innovasjon-for-alle/prinsipper-for-design-for-alle-article2762-583.html>)

1.2 Relevans

NOVA

I 2009 feiret FNs barnekonvensjon 20års jubileum. Norsk institutt for forskning om oppvekst, velferd og aldring har i den anledning på oppdrag av Nordisk ministerråd, laget en bok med eksempler på modeller for å fremme deltakelse hos barn og unge.

Eksempler på innsatsområder er fritid, kultur og nærmiljø. Mange hevder at barn og unges perspektiver og kunnskap i altfor liten grad blir vektlagt i kommunenes beslutninger og planer.

I boken gis det eksempler på hvordan det kan legges til rette for at unge mennesker kan ta del i å forme sin egen fritid og ha innflytelse på planlegging av nærmiljøet⁴. Barna skal gi uttrykk for hva de ønsker i sitt nærmiljø i forhold til utformingen av det fysiske miljøet(Winsvold 2009).

Sintef rapport: Universell utforming- begrepsavklaring

Rapporten tar for seg holdningsendringer som handler om å motvirke at mennesker blir betraktet som funksjonshemmede, fordi de faller utenfor samfunnets normalløsninger. Det skal bidra til å redusere stigmatiseringen av mennesker med funksjonsnedsettelse. I rapporten er det forklart at universell utforming er en planleggings og formgivingsstrategi, som krever holdningsendringer⁵.

Hva er deltakelse for barn som har en funksjonshemming?

Marie Berg PhD, ergoterapistspesialist i barns helse, har skrevet en oppgave om deltakelse for barn med funksjonshemninger. Berg har undersøkt hva som påvirker deres deltakelse og hva begrepet innebærer. Universell utforming er ikke nevnt i utredningen. Det er en oppgave innen helse, rehabilitering og ergoterapi. I oppgaven står det at deltakelse påvirkes av mellommenneskelige relasjoner og det menneskeskapte miljøet(Berg 2009).

Førskolebarns deltakelse i hverdagslivet

Nina Kløve har skrevet en oppgave om førskolebarns deltakelse i hverdagslivet. Det er en masteroppgave i rehabilitering, fordypning barn og eldre og tar ikke for seg universell utforming. Oppgaven har et helseperspektiv. Masteroppgaven tar for seg kartlegging av barns engasjement i ulike aktiviteter for å finne ut hvilke faktorer som virker positivt eller negativt på deres deltakelse (Kløve 2011).

⁴ Dyb, Halvard (2009) Barns medvirkning i praksis. (internett) Tilgjengelig fra: (<http://nova.no/id/20547>) Sist oppdatert: 20.11.2009

⁵ Wågø, Solvår et al. (2006) Universell utforming begrepsavklaring. SINTEF Byggforsk Arkitektur og byggteknikk. (internett) Tilgjengelig fra: (http://www.sintef.no/upload/Universel%20utforming_Begrepsavklaring.pdf) s. 36 og 40

Registrering av barns atferd på skolevei

Disse registreringene er et av flere prosjekter hvor Vegdirektoratet etterspurte ny kunnskap og kunnskap om barn ved norske forhold. Målet gikk ut på å lære mer om barn og unge i trafikken, først og fremst 6-åringer på skolevei. Registreringene tar for seg trafiksikkerhet i forbindelse med skolevei og ikke universell utforming⁶.

Deltakelse og innflytelse fra barn og ungdom

Barne- og likestillingsdepartementet har utarbeidet et rundskriv som heter deltakelse og innflytelse fra barn og ungdom. Det handler om at barn og unge må involveres i planleggingen av det fysiske miljøet. Barn og unge skal kunne gi tilbakemeldinger på uteområder, lekeapparater, behov for vedlikehold og mer. Men universell utforming er ikke nevnt i dokumentet (Barne- og likestillingsdepartementet 2006).

Det jeg ønsker å belyse med min oppgave, som skiller seg ut fra denne forskningen, er økt fokus på en holdningsendring som handler om å forstå universell utforming i et helhetlig perspektiv. Altså som et fagfelt som omfatter mange ulike områder i de fysiske omgivelsene og mange ulike ansvarsområder.

Jeg har valgt å ta for meg et fokus på barn og deres perspektiver i forhold til universell utforming, og ikke et fokus på mennesker med funksjonsnedsettelse. Undersøkelsene har gått ut på hvordan barn deltar i nærmiljøet sitt, gjennom ferdselen til og fra skolen. Lignende undersøkelser som tar for seg barn og skolevei, gjelder ikke barn i forbindelse med universell utforming. Min oppgave setter fokus på at universell utforming handler om alle mennesker, ikke kun mennesker med funksjonsnedsettelse.

Ingen av oppgavene eller registreringene som er nevnt, er gjort ut fra et perspektiv på universell utforming. Der det er gjort forskning på barn og deltakelse er det som oftest fra et helseperspektiv.

Siden universell utforming handler om deltakelse i samfunnet ønsket jeg å belyse barnas perspektiver i forhold til fagfeltet, og hva deltakelse i deres nærmiljø, betyr for dem. Og med deltakelse mener jeg hvordan barna deltar i det fysiske miljøet, gjennom ferdselen til og fra skolen.

⁶ SINTEF Registrering av barns atferd på skolevei. (internett) Tilgjengelig fra: (<http://www.sintef.no/Teknologi-og-samfunn/Transportforskning/Prosjekter-i-Transportforskning/Registrering-av-barns-atferd-pa-skolevei/>) Sist oppdatert: 25.01.2010

1.3 Tematisk avgrensning

Denne masteroppgaven skal fullføres på et semester ved Universitetet for miljø- og biovitenskap. For å studere et tema grundig, har andre måtte utelates. Oppgaven skrives i samarbeid med Statens Vegvesen, Region sør.

For å belyse og drøfte problemstillingene, har jeg valgt å ta for meg et case. I den praktiske delen av oppgaven min har jeg avgrenset undersøkelsen til en begrenset gruppe mennesker. Dette er hensiktsmessig i en forskningsoppgave.

Myndigheter som har et ansvar i forhold til universell utforming, har alle sin måte å arbeide med fagfeltet på. De arbeider med det på en måte som er relevant for dem. Myndighetene har sitt ansvarsområde og de bruker begrep på borgerne som er tilpasset det aktuelle arbeidsområdet.

Hva kan det fortelle oss om myndighetenes holdninger og forhold til universell utforming? For å drøfte dette har jeg konsentrert meg om tre myndigheter som har en forbindelse med de utvalgte skoleveiene i eksempelstudiet. Det er utført intervju med informanter fra Tønsberg kommune, Vestfold fylkeskommune og Statens Vegvesen region sør avdeling Tønsberg.

Det er gjort lite forskning om barn i forhold til universell utforming, og Statens Vegvesen har gitt uttrykk for at det er ønskelig med mer kunnskap om denne gruppen av mennesker.

1.4 Problemstilling

I følge ordboken betyr begrepet ``skolevei``: *vei til og fra skolen*⁷.

``Skolevei`` forutsetter en ``brukergruppe``, altså ``skolebarn`` og et fokus på deres ferdsel.

Men når vi snakker om deltakelse i samfunnet, i forbindelse med universell utforming, så snakker vi om mer enn en veistrekning. Hva er det som er viktig for barn når de ferdes til og fra skolen?

Når begrepet ``lokalsamfunn`` blir brukt i denne oppgaven, i forhold til undersøkelser av skolebarns ferdsel, så er det i betydningen: konteksten for lokale, sosiale strukturer som familie, nabolag, skolekrets. Ordbokens definisjon på ``lokalsamfunn`` er: mindre ensartet samfunn, nabolag, bydel. Det er det området som er omfattet av barnas ferdsel til og fra skolen.

Regjeringen har en visjon om at Norge skal være universelt utformet i 2025. Dette er en ambisiøs visjon som innebærer store planoppgaver og som forutsetter planlegging som fag. I gjennomføringen av delmål, overtar ulike sektormyndigheter arbeidet med universell utforming, gjennom sine metoder og på en måte som er relevant for deres ansvarsområder. Det gjør at disse myndighetene utvikler egne perspektiver på fagfeltet universell utforming.

Eksempelstudiet i denne oppgaven tar for seg ulike skoleveier i Tønsberg. Disse veistrekningene er eid og forvaltet av et sett av myndigheter. Intervju med disse myndighetene er utført med informanter fra avdelinger innen infrastruktur, transport og veistruktur. Utvalget av informanter er fra: Tønsberg kommune, Vestfold fylkeskommune og Statens Vegvesen Region sør, avdeling Tønsberg.

I lys av de innledende betraktningene vil jeg se nærmere på følgende spørsmål, som jeg ønsker å belyse og drøfte i oppgaven:

1. På hvilken måte kan undersøkelse av barns ferdsel til og fra skolen, belyse de aktuelle myndighetenes forståelse av universell utforming?

Noen av de viktigste oppholdsstedene til unge barn i hverdagen er hjemmet og skolen. Ferdseien til og fra skolen er dermed en viktig del av deres sosiale liv. Derfor kan skoleveien egne seg til å observere på hvilken måte de deltar i lokalsamfunn. Ikke bare fordi de skal komme seg til og fra skolen, men fordi selve ferdselen for dem er en viktig sosial arena.

2. På hvilken måte deltar barn i deres lokalsamfunn, gjennom ferdselen til og fra skolen og hva kan hindre deres deltakelse?

⁷ Universitetet i Oslo, Språkrådet. Bokmålsordboken. Skolevei. (internett) Tilgjengelig fra: (<http://www.nob-ordbok.uio.no/perl/ordbok.cgi?OPP=skolevei&begge=+&ordbok=begge>)

``Skoleveienes`` ulike veistrekninger er eid og forvaltet av enkelte myndigheter. Disse myndighetene har et ansvar i forhold til universell utforming.

3. Hvordan forholder de aktuelle myndighetene (i forhold til den spesifikke konteksten) seg til universell utforming og hvilket perspektiv har de på fagfeltet? På hvilken måte kan deres ansvarsområde avgrense det helhetlige perspektivet på barnas deltakelse i lokalsamfunnet, gjennom ferdselen til og fra skolen?

Hvilke holdninger myndighetene har til universell utforming, kan forstås ut fra måten de arbeider med fagfeltet på. Universell utforming er et fagfelt som krever en tverrfaglig og helhetlig tilnærming, fordi det omfatter ulike samfunnsområder. Hvis Norge som et samfunn skal være universelt utformet innen 2025, krever det samordning av ansvaret. Hvem samordner de aktuelle myndighetene med, i forhold til arbeidet med universell utforming? På hvilken måte samordner de ansvaret for universell utforming?

Handlingsplanen ``Norge universelt utformet 2025`` presenterer ulike tiltak for å nå målet. En ting er å nå delmål gjennom tekniske løsninger på de fysiske omgivelsene, en annen problemstilling er hvilke kriterier man legger i visjonen ``Norge universelt utformet 2025``.

4. Gjennom de aktuelle myndighetenes holdninger til universell utforming, ivaretar de det nasjonale målet om at barna skal leve gode og meningsfulle liv, gjennom ferdselen til og fra skolen?

De menneskeskapte omgivelsene er forvaltet og eid av forskjellige myndigheter. Statens Vegvesen er ansvarlig for trafikksystemet. I forhold til deres perspektiv er det naturlig å betrakte borgere som trafikanter ved bruk av trafikksystemet. Gir det noen begrensninger at mennesker defineres som ``trafikanter`` når de ferdes langs veisystemet?

1.5 Tilnærming

Handlingsplanen ``Norge universelt utformet 2025'' bygger opp en ambisiøs visjon og er viktig for det fremtidige arbeidet med fagfeltet. Jeg har tatt for meg handlingsplanen for å avdekke hvordan den bygger opp en tilnærming til universell utforming.

For å belyse problemstillingene har jeg tatt for meg et case: en by, nemlig Tønsberg. En bestemt befolkningsgruppe, som er skolebarn og deres praksis, nemlig ferdsel til og fra skolen. Undersøkelser med skolebarn, intervju og dokumentstudier er empiri som sammen skal bidra til å belyse og drøfte problemstillingene mine.

Jeg har utført befaringer med skoleelever for å undersøke om de møter noe som hindrer deres deltakelse i nærmiljøet og for å finne ut hvordan barna deltar i lokalsamfunnet. Min oppgave har et fokus på barn i forhold til universell utforming, og ikke først og fremst mennesker med funksjonsnedsettelse.

I den grad resultatene av undersøkelsene kan generaliseres, er det hvis noe kan observeres og påvises i et tilfelle, kan det også belyse andre sammenhenger. Hvis det kan påvises på en gruppe, så kan man anta at også andre grupper berøres og at det er noe man bør få mer kunnskap om.

Jeg har tatt for meg to bøker, av to ulike filosofer. Jeg har fokusert på spesifikke kapitler i bøker av Martha Nussbaum og Hannah Arendt. Bøkene er ment til å bidra med etiske perspektiver og begrep som kan brukes i en drøfting av universell utforming. Martha Nussbaum etablerer perspektiver på hvem som kan ta del i samfunnet og hvem som er ekskludert. Hannah Arendt bidrar med begrep som kan brukes til å danne forståelse for samfunnsdeltakelse.

Historie om urbanisering og samferdsel er viktig for forståelsen av den romlige organiseringen av Norge og betydning trafikksystemet har i samfunnet og byrommet.

Jeg har vurdert hvordan Statens Vegvesen forholder seg til universell utforming gjennom deres planer, strategier, policy og mer.

Undersøkelsen med skolebarna omfatter enkelte veistrekninger. Disse strekningene har sine ansvarlige myndigheter. Jeg har utført intervju med informanter fra de aktuelle myndighetene. Formålet med intervjuene var å avdekke hvordan disse myndighetene forholder seg til universell utforming.

Opgaven skal først ta for seg en introduksjon om universell utforming, som forklarer fagfeltets hensikt og opprinnelse.

Kapittel 2 Teoretisk betraktningsspektiv

2.1 Universell utforming

Dette kapittelet tar for seg det teoretiske grunnlaget for oppgaven.

2.1.1 Opprinnelse og hensikt

Begrepet universell utforming eller Universal Design ble først lansert i USA i 1980 årene. Men innholdet og tankegangen bak dette begrepet ble beskrevet av arkitekten Michael Bednar i USA på 1970 tallet. Han oppdaget at mennesker lettere kunne ta del i omgivelsene når samfunnskapte barrierer ble fjernet⁸ (Regjeringen 2001).

Begrepet ble for alvor tatt i bruk ved innføringen av Americans with Disability Act i 1990 (Sosial og Helsedepartementet 2001).

I 1996 ble senteret for universell utforming opprettet ved Universitetet i Nord-Carolina i USA. Der ble det utarbeidet syv prinsipper for å konkretisere innholdet av begrepet.

Prinsippene er:

- Like muligheter for bruk,
- Fleksibel i bruk,
- Enkel og intuitiv i bruk,
- Forståelig informasjon,
- Toleranse for feil,
- Lav fysisk anstrengelse,
- Størrelse og plass for tilgang og bruk(Regjeringen 2001)

I følge Miljøverndepartementets temarapport er Universal Design, det samme som universell utforming (Miljøverndepartementet 2007).

I Norge ble begrepet introdusert i 1997 i rapporten ``Universell utforming - planlegging og design for alle''. Denne rapporten ble laget for Statens råd for funksjonshemmede. Der ble det drøftet om begrepet kunne brukes mer generelt på planlegging, også overordnet planlegging⁹.

Universell utforming ble raskt tatt inn i den offentlige debatt og inn i ulike utredninger. Første gang begrepet ble tatt inn i et lovverk var 2003.

Senere har begrepet universell utforming blitt tatt inn i flere lover (Dahl 2010).

⁸ Universal Design Education. What is universal design? (internett) Tilgjengelig fra: <http://www.udeducation.org/resources/62.html>

⁹ Kompetanseprogrammet. Direktoratet for byggkvalitet. (internett) Tilgjengelig fra: <http://uukurs.dibk.no/modul-2/introduksjon/begrepets-opprinnelse-og-utvikling/>

Hensikten med universell utforming er at omgivelser, produkter og kommunikasjon blir så brukbare som mulig, for flest mulig mennesker. Dette gjelder blant annet barn, eldre, voksne, mennesker med kortvarige og varige funksjonsnedsettelse og mennesker med annen kroppsstørrelse enn den alminnelige. Universell utforming skal respektere mangfoldighet blant mennesker og står for inkludering av alle, i alle livets faser og gjøremål¹⁰. Ideologien som ligger bak begrepet, er å få nøytralisert betydningen av ulike brukerforutsetninger gjennom miljøtilpasninger og med det utelukke muligheten for å skille mellom mennesker på grunnlag av deres funksjonsevne. Tanken er at man med universell utforming reduserer stigmatisering av mennesker¹¹.

Befolkningsveksten i Norge vil trolig fortsette å øke noen år til, før den avtar. Folketallet vil passere 5 millioner i løpet av 2012 og det vil nå 6 millioner i 2028, i følge statistisk sentralbyrå. Dessuten vil levealderen øke. Forventet levealder ved fødselen er antatt å stige til 86 år for menn og til 89 år for kvinner i 2060. Med flere barn og eldre i landet blir behovet for et universelt utformet samfunn større (SSB 2011).

Lover og forskrifter vil være viktige virkemidler i arbeidet med visjonen om et universelt utformet Norge i 2025.

2.1.2 Lover og forskrifter i Norge som inneholder universell utforming

Lovverket er et viktig verktøy for å skape et samfunn for alle og for å sikre rettighetene til alle mennesker i Norge.

Lover og forskrifter som inneholder begrepet universell utforming er:

Plan og bygningsloven,
Lov om universiteter og høyskoler,
Lov om fagskoleutdanning,
Lov om folkehøyskoler,
Lov om grunnskolen og den videregående opplæringen,
Lov om offentlig anskaffelse,
Lover på utdanningssektoren,
Forskrift om rammeplan for barnehagens innhold,
Forskrift om universell utforming på transportsektoren,
Forskrift om konsekvensutredning,
Forskrift om grunn lån fra den norske stats husbank.
(Barne- og likestillingsdepartementet 2009 s.4)

¹⁰ Boreal transport. Krav til universell utforming. (internett) Tilgjengelig fra: (<http://www.boreal.no/universell-utforming/category387.html>)

¹¹ Justis og beredskapsdepartementet. (2005) Likeverd og tilgjengelighet. (internett) Tilgjengelig fra: (<http://www.regjeringen.no/nb/dep/jd/dok/nouer/2005/nou-2005-8/18.html?id=390776>)

Diskriminerings og tilgjengelighetsloven

Diskriminerings og tilgjengelighetsloven ble innført i Norge 1.januar.2009. Den ble innført i lovverket for å gi personer med nedsatt funksjonsevne vern mot diskriminering. Denne loven gjelder på alle samfunnsområder. Loven skal bidra til nedbygging av samfunnsskapt funksjonshemmende barrierer og hindre at nye skapes(Nylund 2010).

Denne loven setter fokus på at det er de fysiske omgivelsene og samfunnet som skaper problemer med individers deltakelse i samfunnet. Det er de fysiske omgivelsene som skaper funksjonsnedsettelse, og det er de som må endres.

Ny Plan- og bygningslov

Den nye Plan- og bygningsloven skal medvirke til at de fysiske omgivelsene er sikre og at hensynet til universell utforming, miljøvern, og god kvalitet står sentralt i byggevirksomheten(Kommunal og regionaldepartementet).

Universell utforming er utforming av omgivelser på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for en spesiell utforming eller tilpasning. Plan- og bygningsloven stiller krav til universell utforming av bygninger, anlegg, og uteområder som er rettet mot allmennheten.¹²

¹² Regjeringen. Bolig og bygningspolitikk. (internett) Tilgjengelig fra: (http://www.regjeringen.no/nb/dep/krd/tema/bolig-_og_bygningspolitikk/byggeskikk-miljo-og-universell-utforming/universell-utforming-og-tilgjengelighet-/universell-utforming-og-tilgjengelighet-.html?id=526390)

2.2 Universell utforming som etisk problemstilling

For å trekke inn et etisk perspektiv i oppgaven, har jeg valgt å ta for meg to bøker av to filosofer, hvor jeg har tatt for meg spesifikke kapitler. Denne teorien skal bidra til en etisk diskusjon om deltakelse i samfunnet og hvorfor fagfeltet universell utforming er viktig for alle mennesker.

Universell utforming bygger på et etisk prinsipp, det går ut på at løsningene som velges ikke skal diskriminere ved å gi dårligere brukbarhet og tilgjengelighet for noen grupper¹³.

Hannah Arendt bruker begrepene arbeid, handling og fremstilling i boken om Menneskets vilkår. Handling er den direkte forbindelsen mellom mennesker, og fremstilling er den kunstige verden. Disse begrepene kan brukes for å diskutere menneskers deltakelse i samfunnet.

Martha Nussbaum er opptatt av den politiske verden og hvorfor mennesker med ulike funksjonsnedsettelse ikke har vært med på å utvikle grunnleggende politiske prinsipper i samfunnet. Nussbaum fører dessuten en diskusjon om rettferdighet som setter John Rawls sine betraktninger om funksjonshemmedes rettigheter, i et kritisk lys.

Bøkene er viktige for teorien fordi de kan bidra til å gi kritiske perspektiver på forståelsen og tilnærmingen til universell utforming i forvaltningen.

¹³ SINTEF rapport. (2009) Litteraturstudie om universell utforming i transport. (internett) Tilgjengelig fra: (http://www.sintef.no/upload/Teknologi_og_samfunn/Veg%20og%20samferdsel/Rapporter/2009/A10438_Rapport%20litteratur%20universell%20utforming.pdf)

2.2.1 Hannah Arendt – Menneskets Vilkår

Hannah Arendt var en Tysk - Amerikansk sosiolog, statsviter og forfatter (Store norske leksikon 2012).

I følge Arendt skapte det 20. århundrets totalitære regimer et brudd med vår vestlige historie og tradisjon. Nazismen sprengete rammene for moralske og politiske begreper. Menneskene bak disse ugjerningene handlet ikke i tråd med de tradisjonelle forestillinger om den menneskelige natur. Det krevde en ny forståelse av de grusomme handlingene og av den menneskelige natur (Lyngeng 2009-2011).

Boken om *Menneskets Vilkår* begynner med en beskrivelse av uttrykket *Vita Activa*, som er beskrevet som tre fundamentale former for menneskelig aktivitet. De tre formene er: arbeid, fremstilling og handling (Arendt 2005, s.36).

Arbeid blir beskrevet som den biologiske prosessen i menneskekroppen, det vil si opprettholdelse av den levende organisme. Det har selve livet som sitt grunnvilkår (Arendt 2005, s.36).

Fremstilling tilveiebringer en kunstig verden av ting, som er tydelig forskjellig fra alle naturlige omgivelser. Grunnvilkåret for fremstilling er verdslighet. Handling er den eneste form for aktivitet som utspiller seg direkte mellom mennesker, uten å være materielt forbundet. Den har pluralitet som sitt menneskelige grunnvilkår. Det vil si en verden bebodd av mennesker. Arendt skriver i boken om *Menneskets vilkår* at å leve er å være blant mennesker og at å dø er å opphøre med å være blant mennesker.

Disse tre aktivitetene og vilkårene er forbundet med det mest allmenne vilkår ved den menneskelige eksistens, som er fødsel og død (Arendt 2005, s.37). Forbindelsen mellom fødsel og død er livets ulike faser. Dette kan ses i sammenheng med livsløpsperspektivet.

Universell utforming betrakter mennesket i et livsløpsperspektiv, det går ut på å forstå at mennesker går gjennom ulike faser i livet¹⁴. Det medfører ulike behov i forhold til deltakelse i samfunnet, som universell utforming kan i imøtekomme. Dette perspektivet er et godt eksempel på at universell utforming omfatter alle mennesker.

Handling har en start og en stopp. Det er noe forbigående. Det kan forstås som den sosiale forbindelsen mellom mennesker.

Fremstilling kan forstås som det vi lager og bygger, altså menneskeskapt omgivelsene. For å delta i samfunnet, som er et prinsipp i universell utforming, krever det tilgang til de bygde omgivelsene. Ved å kunne ta del i

¹⁴ Miljøverndepartementet. Temaveileder: universell utforming og planlegging etter plan- og bygningsloven. (internett) Tilgjengelig fra: (<http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/dok/veiledninger/2009/temaveileder-universell-utforming-og-pla.html?id=557913>)

de menneskeskapte omgivelsene kan vi lettere legge til rette for handling, altså den sosiale forbindelsen mellom mennesker.

Deltakelse til sosiale arenaer kan ses i lys av Hannah Arendt sin forklaring av fremstilling og handling. Handling og fremstilling henger sammen i forståelsen av hvordan mennesker deltar i samfunnet, fordi de sosiale forbindelsene mellom mennesker utspiller seg gjennom bruk og tilgang til de fysiske omgivelsene.

Arendt forklarer at vi arbeider for å leve og produserer gjenstander for å hjelpe oss i arbeidet.

Fremstilling er som nevnt produksjon av kunstige ting eller omgivelser. Fordi menneskets eksistens er en betinget eksistens, ville mennesket umulig kunne eksistere uten ting, skriver Arendt (2005, s. 39).

Det å produserer ting eller gjenstander for å leve kan også forstås som å produsere hjelpemidler slik som: rullestol, ramper og lignende for å kunne fungere i samfunnet. Dette er hjelpemidler som skal sørge for å integrere mennesker i de fysiske omgivelsene.

Utformingen av de fysiske omgivelsene er viktige for menneskers deltakelse i samfunnet. Utformingen legger føringer for hvem som kan delta i de menneskeskapte omgivelsene og på hvilken måte. Universell utforming er en planleggingsstrategi som skal sørge for at de fysiske omgivelsene er tilgjengelige for alle mennesker¹⁵.

Arendt skriver i *Menneskets Vilkår* at alt vi kommer i berøring med forvandles i det øyeblikket til vilkår for vår eksistens (Arendt 2005, s.38).

Gjennom berøring og syn greier vi vanligvis å forstå og definere hva en gjenstand er. Men hvordan definerer og forstår en person omgivelser og gjenstander, når man for eksempel er blind? Hvis nye omgivelser bygges og ny teknologi utvikles, så er det mulig at noen ikke får tatt del i dette.

Omgivelsene våre er en viktig del av å delta i samfunnet. De fysiske omgivelsene kan bidra til å berike de sosiale forbindelsene mellom mennesker. For eksempel kan en lekeplass berike det sosiale livet til et barn, ved at barnet får seg venner gjennom å benytte lekeplassen.

Vi har ulike forutsetninger for å delta i samfunnet. Universell utforming skal betrakte mennesker i et livsløpsperspektiv. Barn er en gruppe mennesker som har ulike forutsetninger enn voksne for delta i samfunnet. Sosiale arenaer for deltakelse i samfunnet kan forstås som en kombinasjon av handling og fremstilling.

Martha Nussbaum diskuterer rettferdighet. Hun diskuterer hvem som har vært med på å utvikle de grunnleggende prinsippene for samfunnet, og hvem samfunnet er skapt for.

¹⁵ Familienettet.no Universell utforming. (internett) Tilgjengelig fra: (<http://www.familienettet.no/A-ha-barn-med-funksjonsvansker/Lovverket/Universell-utforming/>) Sist oppdatert: (24.08.2011)

2.2.2 Martha Nussbaum - *Frontiers of Justice: disability, nationality, species membership*

Martha Nussbaum er en amerikansk filosof og forfatter. Hennes arbeid spenner over et stort antall emner slik som: etikk, politisk filosofi og feminisme (Store norske leksikon 2011).

Nussbaum tar for seg problemstillingen om hvordan samfunnets grunnleggende prinsipper blir laget og hvem som tar del i dette, i boken *Frontiers of Justice*. Dette kaller hun kontrakter.

Kontrakten som Nussbaum bygger på er en kontraktteori innen filosofi som er en politisk teori. Teorien forsøker å forklare en statsdannelse som en kontrakt mellom borgerne eller mellom borgerne og et statsoverhode. En enighet borgere imellom tenkes som en gjensidig bindende avtale, der hver av borgerne gir avkall på noe av sin frihet, for å kunne trygge felles interesser. Ved en kontrakt mellom borgerne og en styrer, delegerer borgerne makt til en eller noen få personer, mot løfte om et lovlydig og rettferdig styre. John Rawls sin bok *A Theory of Justice* er et forsøk på å formulere en moderne variant av kontraktteorien (Store norske leksikon 2009). Denne boken ble utgitt i 1971 (Piccard 2005).

Nussbaum referer ofte til John Rawls i boken sin. John Rawls var en amerikansk filosof og forfatter. Han var kritisk både mot kantianismen og utilitarismen, men prøvde å forene verdifulle elementer fra begge i sin egen kontraktteori. Utilitarisme er en etisk teori som gjør det å maksimere velferd for individet eller samfunnet til moralens grunnprinsipp (Store norske leksikon 2012). Kantianismen stammer fra Immanuel Kant. Kant sin etikk heter pliktetik og han mente at å handle moralsk rett er å handle i overensstemmelse med plikten¹⁶.

I følge John Rawls nås rettferdighet i samfunnet hvis den opprinnelige kontrakten mellom menneskene, inngås i en situasjon hvor ingen av deltakerne vet hvordan deres spesielle behov, ville blitt berørt av de grunnleggende prinsipper som kontrakten bygger på. Det vil si at man har uvisshetens slør. Dette rettferdighetsprinsippet får en utjevne effekt med et unntak. Unntaket går ut på at de dårligst stilte bør kompenseres ved at de gis spesielle fordeler (Store norske leksikon 2011).

Frontiers of Justice

Mennesker med ulike funksjonsnedsettelse var i en tid ikke inkludert i samfunnet og mennesker med mentale funksjonsnedsettelse var ikke engang utdannet, skriver Nussbaum¹⁷. De ble gjemt vekk i institusjoner eller etterlatt for å dø, på grunn av manglende hensyn. Denne gruppen av

¹⁶ Eksistens, Immanuel Kant (internett) Tilgjengelig fra: (<http://mml.gyldendal.no/flytweb/default.ashx?folder=3821>)

¹⁷ Avsnittet *Frontiers of Justice* tar utgangspunkt i min oversettelse av boken.

mennesker ble ikke tatt hensyn til som om de var en del av det offentlige livet. Til og med mennesker som er i stand til å ta politiske beslutninger, ble ikke ivaretatt som likeverdige borgere. Deres stemmer ble ikke hørt når hovedprinsipper for samfunnet ble laget, forklarer Nussbaum(2006, s 15). Dette beskriver en holdning som har eksistert lenge, men som er på vei til å endres i dagens samfunn.

Det er ingen god grunn til at mennesker med funksjonsnedsettelse ikke skal ha noe å si i valg som gjelder sosiale institusjoner, skriver Nussbaum (2006, s 15). Hun stiller spørsmålet: hvem er samfunnets grunnleggende prinsipper laget for?

Universell utforming går ut på at alle mennesker skal kunne delta i samfunnet. Bakgrunnen for utviklingen av fagområdet er at ikke alle mennesker har hatt samme muligheter til samfunnsdeltakelse og møter barrierer i de fysiske omgivelsene.

Hovedmoralen i kontrakttradisjonen er likeverdige muligheter og gjensidighet, blant mennesker som lager en slik kontrakt, skriver Nussbaum. Andre interesser og personer blir inkludert enten gjennom kontraktspartenes egne bekymringer og forpliktelser, eller på et senere tidspunkt etter at de grunnleggende prinsippene allerede er valgt (Nussbaum 2006, s 16).

Siden mennesker med nedsatt funksjonsevne, ikke har vært inkludert i gruppen som lager prinsippene for samfunnet, så betyr det at de ikke er inkludert i gruppen som samfunnet er laget for(Nusbaum 2006, s 16). Partene av kontrakten velger prinsipper for samfunnet som om det er for et samfunn hvor bare de skal leve, forklarer Nussbaum.

Denne prosessen har bidratt til å utforme samfunnet på en slik måte at det kun er tilpasset en mindre gruppe mennesker.

En teori er at levende vesener, menneskelige eller ikke-menneskelige er først og fremst subjekter av rettferdighet, skriver Nussbaum. Selv om de ikke er i stand til å ta del i politiske prosedyrer hvor politiske prinsipper blir valgt (Nussbaum 2006, s 17).

Martha Nussbaum refererer ofte til John Rawls i boken sin og setter hans perspektiver på rettferdighet i et kritisk lys.

2.2.3 Samfunnsdeltakelse og rettferdighet: Nussbaums kritikk av John Rawls

I følge Nussbaum, mener John Rawls at man kan utsette behovene til mennesker med ulike funksjonsnedsettelse, til etter at samfunnets grunnleggende prinsipper er bestemt. Men selv om disse behovene kan bli tatt hensyn til på et senere tidspunkt, må vi naturligvis spørre oss selv om denne utsettelsen er nødvendig, skriver Martha Nussbaum. Hun mener at denne utsettelsen derfor ikke gir lik behandling av slike borgere (Nussbaum 2006, s 18).

I følge Nussbaum er både barn og voksne med mentale funksjonsnedsettelse samfunnsborgere. Ethvert fornuftig samfunn har nødt til å ta hensyn til deres behov for å bli tatt vare på, deres behov for utdanning, for selvrespekt, aktivitet og vennskap, skriver Nussbaum.

Her viser hun at å være en samfunnsborger, består av mange ulike faktorer. For å delta i samfunnet som en borger, omfatter det også muligheten til å ha et sosialt liv, aktivitet og å utvikle vennskap. Det vil si at handling er en viktig del av å være en samfunnsborger.

Barns perspektiver på hvordan de fysiske omgivelsene burde bli utformet, blir ikke tatt nok hensyn til i planleggingen¹⁸. Barn er også en gruppe mennesker som ikke har vært med på utviklingen av de grunnleggende prinsippene for samfunnet.

I følge Martha Nussbaum krever rettferdighet å erkjenne likeverdig borgerskap for mennesker med funksjonsnedsettelse og å støtte arbeidet med å bry seg om dem og utdanne dem. Det krever også å erkjenne de ulike variasjonene av funksjonsnedsettelse, eller variasjoner av mennesker, skriver Nussbaum(2006, s 99). Universell utforming er en planleggingsstrategi som skal ta høyde for mangfoldet av mennesker som til enhver tid lever i et lokalsamfunn¹⁹.

Martha Nussbaum skriver i boken *Frontiers of Justice*, at mange menneskers helse, deltakelse, og selvrespekt står på spill i valgene som blir gjort på disse områdene. Å møte disse behovene på en måte som beskytter verdigheten deres er et av de viktigste målene i et rettferdig samfunn(Nussbaum 2006, s 102).

I følge Nussbaum er ikke mennesker med funksjonsnedsettelse uproduktive. De kan bidra til samfunnet på mange måter, når samfunnet lager muligheter til det(Nussbaum 2006, s 105).

I følge Nussbaum, mener John Rawls at denne problemstillingen som gjelder mennesker med funksjonsnedsettelse, burde bli løst på et senere tidspunkt, etter at grunnleggende politiske prinsipper allerede er valgt.

I følge Martha Nussbaum, mener John Rawls at mennesker med funksjonsnedsettelse har uvanlige behov. Disse uvanlige behovene mener han er behov for spesiell utdanning og behov for omgjøring av offentlig rom. Og at det ikke er inkludert i samfunnets grunnleggende prinsipper(Nussbaum 2006, s 109). Rawls lager en metaforisk linje, de som er over linjen er fullt fungerende borgere, de under linjen er ikke det, forklarer Nussbaum.

Mennesker som er plassert under linjen blir tatt hensyn til ved et senere

¹⁸ Dyb, Halvard. Barns medvirkning i praksis. (internett) Tilgjengelig fra: (<http://www.nova.no/id/20547>) Sist oppdatert: 20.11.2009

¹⁹ Miljøverndepartementet.(2009) Temaveileder: universell utforming og planlegging etter plan- og bygningsloven. (Internett) Tilgjengelig fra: (<http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/dok/veiledninger/2009/temaveileder-universell-utforming-og-pla.html?id=557913>)

tidspunkt etter at de grunnleggende prinsippene for samfunnet er utformet (Nussbaum 2006, s111).

De menneskene som Rawls ønsker å utsette behovene til er for eksempel: blinde, døve, brukere av rullestol, mennesker som har store mentale sykdommer, og mennesker med kognitive nedsettelse. Nussbaum mener at Rawls har gjort en feil her. Fordi vi vet at mennesker som er blinde, døve eller sitter i rullestol har moralsk og mental kapasitet og at hvem som helst kan komme i en slik situasjon. (Nussbaum 2006, s 112)

Mennesker med slike funksjonsnedsettelse kan være ganske produktive medlemmer av samfunnet i den vanlige økonomiske måten, skriver Martha Nussbaum. De er i stand til å ha flere varierende jobber, hvis bare samfunnet justerer bakgrunnsforholdene for å inkludere dem (Nussbaum 2006, s 113). Hvis arbeidsplassene blir tilgjengelige, så kan de jobbe hvor de vil. For eksempel kan mennesker som er døve benytte seg av e-post fremfor telefon og mange andre teknologier.

Martha Nussbaum forklarer at det er de fysiske omgivelsene og samfunnet som er problemet, ikke menneskene (Nussbaum 2006, s 113).

I følge Nussbaum er problemet at de sosiale kontraktene om rettigheter, tar utgangspunkt i fullt kompetente mennesker (Nussbaum 2006, 98).

Men hva er det som gjør noen fullt kompetent? Mennesker som ikke har funksjonsnedsettelse kan fortsatt møte hindringer når de skal delta i samfunnet. Såkalt normale mennesker har også svekkelse som for eksempel svak rygg eller at vi kun hører enkelte frekvenser (Nussbaum 2006, s 113).

Det Nussbaum forsøker å sette en finger på er at samfunnet er utformet for å passe en mindre gruppe mennesker som tilfredsstiller enkelte krav.

Hun forklarer at vi alle forstår at vi selv gjennom ulykke kan få en funksjonsnedsettelse, og har derfor motivasjon til å velge et politisk regime som beskytter oss mot de verste konsekvensene (Nussbaum 2006, s 123).

Martha Nussbaum forklarer at enhver teori om rettferdighet trenger å tenke på problemet med funksjonsnedsettelse fra begynnelsen av, i utformingen av grunnleggende institusjoners strukturer (Nussbaum 2006, s 127). Hun skriver at vi må bry oss om menneskers variasjoner fordi vi alle kan ha behov for det samme en dag (Nussbaum 2006, s 129).

Vi trenger en ny måte å takle ekstrem avhengighet på, forklarer Nussbaum (2006, 136). Kan vi nøye oss med å ha folk som tar seg av mennesker med nedsatt funksjonsevne, spør hun? Hun forklarer at det å ha folk som ser etter dem er ikke i motstrid med å behandle de som likeverdige borgere. Det alvorlige er at gruppen av mennesker som prinsippene er valgt for er den samme gruppen som velger prinsippene. Hele ideen er å velge en måte som vi kan leve sammen på, i et politisk samfunn, skriver Nussbaum (2006, 137). Vi kan ikke si at vi lever sammen og tar oss av de som er avhengige av oss (Nussbaum 2006, s 140). For da sier vi ikke at de har verdi i seg selv, vi sier

at de har det fordi vi tar oss av dem.

Nussbaum erkjenner mennesker med funksjonsnedsettelse og barn med funksjonsnedsettelse som samfunnsborgere. Hun forklarer at å være en samfunnsborger innebærer retten til sosial samhandling med andre mennesker altså handling. Det innebærer også retten til vennskap, aktivitet og utdanning. Med andre ord omfatter deltakelse i samfunnet for en borger flere faktorer, blant annet retten til et sosialt liv.

Universell utforming er et fagfelt som skal skape muligheter for at alle mennesker skal kunne ta del i samfunnet og de fysiske omgivelsene. Omgivelser og produkter skal være utformet slik at alle skal kunne benytte de, uten behov for spesielløsninger som stigmatiserer enkelte mennesker (Miljøverndepartementet 2007).

John Rawls teori om rettferdighet og uvisshetens slør viser et perspektiv som går ut på det motsatte av universell utforming. Det går ut på å lage spesielløsninger for enkelte mennesker, slik at de kan delta i samfunnet. Altså løsninger som stigmatiserer mennesker.

Nussbaum har forklart at hvis bakgrunnsforholdene for samfunnet justeres så kan flere mennesker delta i samfunnet. Altså forstår hun samfunnet og de bygde omgivelsene som problemet og ikke menneskene. Det er omgivelsene som skaper funksjonsnedsettelse. Dette perspektivet er også vektlagt i NOU 2001:22 Fra bruker til borger – en strategi for nedbygging av funksjonshemmende barrierer.

2.2.4 NOU 2001: 22 ``Fra bruker til borger - En strategi for nedbygging av funksjonshemmende barrierer``

Tittelen på utredningen ``Fra bruker til borger`` forklarer mye. Mennesker blir omtalt som brukere når de har spesielle behov, de er altså passive mottakere av hjelp. Ønsket med utredningen var å flytte fokuset til at også denne delen av befolkningen blir betraktet som aktive deltakere i samfunnet²⁰.

Andre del av tittelen til utredningen er ``Strategi for nedbygging av funksjonshemmende barrierer``. Denne tittelen retter fokuset mot at problemet ligger hos samfunnet. Mennesker med funksjonsnedsettelse blir ofte betraktet som brukere med uvanlige behov, altså at de er problemet. Problemet ligger egentlig i utformingen av de fysiske omgivelsene, det er det som skaper hindringer i forhold til samfunnsdeltakelse.

Mennesker med funksjonsnedsettelse er ikke brukere, men borgere slik som alle andre.

Utredningen setter fokus på en holdningsendring med bakgrunn i dette (Sosial og helsedepartement 2001, s 8).

²⁰ Sidsel Maxwell Grasli Borgerstyrt. Fra bruker til borger lite har skjedd på 5 år (internett) Tilgjengelig fra: (<http://www.uloba.no/templates/Page.aspx?id=2922>)

Andre menneskers holdninger kan for noen være en stor barriere i forhold til deltakelse i samfunnet (Sosial og helsedepartementet, s 295). Mange unnlater å delta i aktiviteter ut av frykt for å bli satt utenfor. Spesielt barn og unge er sårbare. I utredningen står det at kunnskap om hva det vil si å ha nedsatt funksjonsevne og hva det vil si å inkludere, er forutsetninger for å bryte ned diskriminerende holdninger. Det står at kompetanseøkningen bør omfatte økt bevisstgjøring om situasjonen til mennesker med funksjonsnedsettelse og bør vektlegge holdninger og etiske retningslinjer (Sosial og helsedepartementet, s 325).

I følge utredningen har de overordnede mål for politikken for funksjonshemmede, siden 1981 vært likestilling og full deltakelse. Det er i samsvar med mottoet for FNs internasjonale år for funksjonshemmede fra samme år. Og FNs standardregler for like muligheter for mennesker med funksjonshemning. Disse standardreglene bygger på de internasjonale menneskerettighetene og binder Norge. Et ideal om full deltakelse og likestilling må ses i et menneskerettighetsperspektiv (Sosial og helsedepartementet, s 11).

Politikken for funksjonshemmede er også et spørsmål om demokrati. Det handler om retten til å delta i samfunnet og at alle mennesker har samme menneskeverd. Alle individer skal behandles med samme verdighet og respekt uavhengig av funksjonsnivå, kjønn, rase eller andre faktorer som sosial klasse eller religion (Sosial og helsedepartementet, s 11).

Full deltakelse ligger til grunn for regjeringens handlingsplaner for funksjonshemmede og i lignende offentlige dokumenter. Men det er som regel ikke foretatt noe nærmere analyse av begrepene. Hva vil det si å delta i samfunnet?(Sosial og helsedepartementet, s 11)

Utvalget som har utarbeidet utredningen, legger til grunn et menneskesyn, der ethvert menneske er unikt og har samme menneskeverd. Dette menneskesynet bygger på en lang historisk tradisjon, som er nedfelt i FNs erklæring om universelle menneskeretter av 1948 og som ligger til grunn for den norske grunnloven (Sosial og helsedepartementet, s 26).

Utredningen NOU 2001:22 ``Fra bruker til borger'' tar for seg et perspektiv som betrakter omgivelsene og samfunnet som problemet. Dette perspektivet på mennesker med funksjonsnedsettelse har også Martha Nussbaum. Hun forklarer hvordan riktig utforming av omgivelsene kan bidra til at fler mennesker kan bli betraktet som produktive og fullverdige borgere. En av prinsippene med universell utforming er samfunnsdeltakelse. I følge Nussbaum har man som en samfunnsborger rett til vennskap og sosialt liv. Handling, som er den sosiale forbindelsen mellom mennesker, er en viktig del av å delta i samfunnet som en borger.

Deltakelse i samfunnet, krever tilgang til fysiske omgivelser. De menneskeskapt omgivelsene eller fremstilling, kan omfatte mange ulike områder. En viktig del av de bygde omgivelsene er trafikksystemet.

2.3 Universell utforming som teknisk problemstilling – byrom og samferdsel

Historien om utviklingen av byer og samferdsel viser den romlige organiseringen av Norge og hvilken rolle trafikksystemet spiller i byrommet. Forståelsen av hvilken rolle trafikksystemet spiller i forhold til resten av byrommet, bidrar til forståelsen av hvilken betydning det har for deltakelse i samfunnet.

2.3.1 Byutvikling i historisk lys

Utviklingen i samferdselen i århundrene frem til begynnelsen av 1800 tallet gikk langsomt i forhold til det som kom senere. Utviklingen av jernbanen, dampskip, ny veiteknologi, telefon, telegraf, og til slutt privatbilen var viktige sider ved industrialiseringen. Men det var også en planlagt politikk fra norske myndigheters side, for å bedre integrere forholdet mellom by og periferi og byene seg i mellom. Et nettverk av byer var resultatet av utviklingen av bedre kommunikasjoner (Helle et al. 2006, s.249-252).

Alle tettsteder og byer ble preget av industriell teknologi. Dampskipet og jernbanen revolusjonerte forbindelsene mellom landsdelene og mellom byer. Elektrisiteten drev forstadsbaner i hovedstaden fra 1890 årene og senere i andre byer. Dette hadde en stor betydning for utviklingen av bylandskapet på 1900 tallet. Industrialiseringen fremmet urbaniseringen (Helle et al. 2006, s.249-252).

Suksess i kampen om kommunikasjonene betydde mye for byenes velferd og vekst. Endrede kommunikasjoner kunne føre til at et tettsted eller en by ble begunstiget på bekostning av et annet. Enkelte steder ga kommunikasjoner store vekstmuligheter for et bysamfunn (Helle et al. 2006, s 307).

Kristiania kan brukes som et eksempel på hvordan industrialiseringen endret bybildet. I hovedstaden endret den bråkete trafikken i form av sporveier, jernbaner og senere biler, mye av bystrukturen. Byene kunne på grunn av mekanisert trafikk og industrialisering, bli større. Utviklingen tillot mennesker å bo mer spredt og den tillot at bosted og arbeidssted kunne være adskilt. Trikker og forstadsbaner bidro til dette. Slik kunne rene boligstrøk og strøk med nesten bare arbeidsplasser oppstå (Helle et al. 2006, s 308).

Ferdsel har blitt en ny målestokk i byboernes hverdag. Før trafikken ble mekanisert, og før personbilen ble vanlig, var det å gå den vanligste formen for forflyttelse. Når trafikksystemet etter hvert utviklet seg var det mulig å bo hvor man ville og reise dit man ønsket. Utbyggingen av veistrukturen ble viktigere og byene kunne bli større. Men denne utviklingen gjorde at trafikksystemet tok stor plass i bybildet.

Historien om byenes utvikling blir blant annet historien om samferdselsutviklingen.

2.3.2 Samferdselsutvikling i historisk lys

Utviklingen av samferdselssystemet er viktig for forståelsen av samfunnets utvikling av sektorer og betydningen det har hatt for den romlige fordelingen av Norge.

Da 1800 tallet tok til, var Norge et relativt stillestående samfunn, med lite samferdsel. Det lille veinettet som eksisterte var laget for enkle hestekjøretøy. Langs kysten dominerte robåtene.

Det var det offentlige engasjementet i postfremføringen som innledet overgangen til den moderne samferdsel i Norge. Senere når dampmaskinen ble utviklet kom, representerte det en ny tid. Transporten kunne da bli utført maskinelt i stort omfang både til sjøs og lands, langs kysten og i innlandet. I 1854 stod Norges første jernbane, Christiania – Eidsvoll klar. Åpningen av hovedbanen betydde at man kunne reise strekningen på 68 kilometer på to og en halv time (Gundersen 1983 s 60). Store avstander var derfor ikke lenger en avgjørende hindring for kontakt og handel.

Norge fikk sin første elektriske trikk i 1894, i Christiania. Trikken gjorde at lengre arbeidsreiser var mulig. Det førte til at mennesker begynte å søke ut fra de trange, sentrale byområdene. Etter hvert ble pendling mer og mer vanlig (Gundersen 1983 s 104).

I 1908 kom bilen virkelig til hovedstaden Kristiania. Trikken fikk etter hvert buss som konkurrent, fordi folk ønsket å komme seg raskere frem.

Utviklingen av bussen gjorde at folk reiste mer enn før.

Mot slutten av 1950 tallet ble det lagt større vekt på å bygge nye veier og importrestriksjonene på bilen ble fjernet. Bilen ble mer vanlig og funksjonen til vegene endret karakter fra landeveg til motorveg. Privatbilen gjorde det mulig å bo langt vekk fra arbeidstedet og pendling ble vanligere. Veksten i personbilismen førte til at arbeidskraften ble mer mobil (Gundersen 1983 s 144). Frem til vår egen tid har samfunnet endret seg fullstendig. Norge gikk fra å være et bondesamfunn til en moderne samferdselsnasjon med et godt utbygd transportnettverk (Gundersen 1983, s7). Samferdselen har utviklet seg mye etter at dampmaskinen kom. Og når personbilen ble vanlig i Norge, skapte det behov for mer veistruktur.

Men en økning i bilbruk og reduksjon i kollektivtilbud, førte til at en stor del av befolkningen delvis ble satt utenfor samfunnet. For eksempel eldre som ikke selv har bil. Både i bygda og i byen ble disse menneskene stadig mer isolerte etter som samfunnet i stigende grad blir tilpasset bilismen (Gundersen 1983 s 146).

Utvikling har dermed ført til:

-At Norge ble utviklet fra å være et bondesamfunn til en moderne samferdselsnasjon. Et bondesamfunn betyr at mesteparten av befolkningen lever på landsbygden. De livnærer seg først og fremst ved jordbruk. Staten og det offentlige tilbyr få tjenester. I et bondesamfunn er familien nødt til å fylle langt flere funksjoner, enn i et industrisamfunn. Det er vanlig for mennesker å

bo og arbeide samme sted²¹. Norge fikk etter hvert et bedre transportnettverk.

-Det betydde at mekanisert trafikk førte til større behov for utviklingen av veistruktur. Denne veistrukturen ble etter hvert tydelig i byrommet og tok mye plass i bybildet.

-Utviklingen av samferdselen tillot mennesker å arbeide et sted og leve et annet sted, altså ble pendling viktig. Byene utviklet seg og kunne bli større.

Den økende bruken av privatbilen medførte en stor utbygging av veisystemet, som tok større og større plass i byrommet. Norge ble etterhvert et moderne samfunn der trafikksystemet ble en veldig synlig del av omgivelsene våre.

2.3.3 *Langsamt ble reisene for alle*

Utviklingen av reiser, viser hvilken betydning det har i samfunnet og hverdagen..

I 1869 var det ikke mange som reiste i Norge. Det er fordi reisebehovet var lite, slik samfunnsforhold var den gang.

Opprinnelig var sjøen den naturlige ferdselsveien og mesteparten av befolkningen bodde like ved kysten. Overgangen fra seilbåt til dampbåt var en revolusjon(Storrusten 1994, s.9).

Etter hvert ble det startet dampskipsselskaper langs hele kysten som tok seg av den lokale trafikken i distriktene. Reisemønsteret utviklet seg etter hvert slik at jernbanen avløste dårlige veier (Storrusten 1994, s 13). For den som reiste nordover i landet var jernbanen mer komfortabel enn hestebytte med seks faste stasjoner.

På 25 år frem til året 1893 skjedde mye med reisetilbudene i Norge. Nye veier ble bygd og andre ble forbedret (Storrusten 1994, s 21).

Økende behov for samferdsel etter krigen var kommet så langt at kravene ble store for all rutefart enten det foregikk med skip, tog eller buss.

Samferdselsnettene hadde tetnet kraftig til med mer lokaltrafikk og avstanden mellom bosted og kollektivtilbud ble mye mindre. For det daglige liv hadde dette større betydning for den gjennomsnittlige borger, enn en utbygging av stamruter(Storrusten 1994, s 37).

Når gjenoppbyggingen etter krigen var ferdig var hele samfunnet innstilt på en materiell fremgang. Det gjorde at samferdselen fikk en kraftig oppsving (Storrusten 1994, s 65). Etter hvert kom utallige buss stoppesteder og det var nesten ingen grenser for reisemulighetene (Storrusten 1994, s 67).

Etter tid ble fritid viktigere ettersom velstanden i Norge økte. Det ble lettere å

²¹ Bondesamfunn. (internett) Tilgjengelig fra: (<http://www.statvoks.no/konsept/Konsept-individogsamf/bondesamfunn.html>) Lest: 16.05.2012

realisere reiseønsker hos folk flest (Storrusten 1994, s 75). Når personbilen ble mer vanlig, var det det beste tilbudet.(Storrusten 1994, s 76).

I 1994 hadde Norge et godt transporttilbud. Levestandarden hadde gjort det mulig for alle å reise. Offentlige og kommunale kontorer, spesialforretninger, skoler og kulturtilbud var stort sett i bygde og bysentra. Arbeidsplassene var ofte langt borte fra bostedet. Lovfestede ferier og den regulerte arbeidstiden ga befolkningen mulighet til å utnytte fritiden langt mer enn tidligere(Storrusten 1994, s 81).

Denne utviklingen har vist en stor satsning på utbygging av trafikksystemet, som gjennom tid har tatt større og større plass i byrommet. Personbilen og annen teknologisk utvikling gjorde det mulig for oss å reise, både i hverdagen og i fritiden. Byene ble større og forholdet mellom bolig og arbeidet ble annerledes. Fritidsaktiviteter ble etter hvert en viktig del av samfunnsdeltakelse.

Satsningen på personbilen krevde mye veistruktur som raskt ble en stor del av bybildet. Trafikksystemet har blitt forbindelsen mellom ulike områder for deltagelse i samfunnet. Dette har gjort at reiser er en viktig del av alle menneskers hverdag. Utviklingen av trafikksystemet er også et fint eksempel på hvordan sektormyndigheter blir utviklet. Utviklingen har medført et behov for ansvarlige myndigheter som tar seg av trafikksystemet. Måten trafikksystemet har blitt utformet på, har vært med på å legge premisser for hvem som kan delta i samfunnet og på hvilken måte. Dette gjelder også andre områder i de menneskeskapte omgivelsene. Martha Nussbaum forklarer at samfunnet og de fysiske omgivelsene er utformet til å passe en mindre gruppe mennesker som innfrir enkelte krav. Hensikten med universell utforming er å snu denne trenden og gjøre samfunnet tilgjengelig for alle.

Trafikksystemet er viktig fordi det skaper forbindelser mellom ulike områder for samfunnsdeltakelse. Deltakelse i samfunnet krever tilgang til ulike områder i de fysiske omgivelsene som er eid og forvaltet av ulike sektormyndigheter. For eksempel har Statens Vegvesen ansvar for trafikksystemet.

Hvis Norge skal være universelt utformet innen 2025 krever det store planoppgaver; og planlegging som fag. Handlingsplanen "Norge universelt utformet 2025" tar for seg samordning som et viktig prinsipp for å nå målet(barne- og likestillingsdepartementet 2009, s.20).

2.4 Sektorisert fordeling av ansvar

Handlingsplanen Norge universelt utformet 2025, tar for seg en strategi som berører de fleste samfunnsområder. Alle departement er involvert i gjennomføringen av planen. Handlingsplanen legger til rette for samordning av ansvaret for universell utforming, for å arbeide mot visjonen (Barne- og Likestillingsdepartementet 2009, s.2).

2.4.1 Samordning

I Ot.prp nr. 32 (2007-2008) Om lov om planlegging og byggesaksbehandling, står det at samfunnsutviklingen har medført til økt sektorisering og spesialisering. Et karakteristisk trekk ved sektorisering er at utviklingen innen ulike områder av forvaltningen foregår forholdsvis upåvirket av hverandre. Men flere nye og viktige utfordringer er sektorovergripende og krever dermed helhetlige løsninger. Dette gjelder for eksempel universell utforming (Miljøverndepartementet 2007-2008, s. 5).

I handlingsplanen Norge universelt utformet 2025, står det at visjonen kan oppnås gjennom ulike virkemidler som er tilpasset sektor og oppgave. Ved at handlingsplanen legger til rette for samordning betyr det at det kommer ulike perspektiver inn i målet.

2.4.2 Planlegging er samordning

Boken Planlegging.no av Nils Aarsæther skal gi en bred innføring i samfunnsplanlegging på ulike nivå, fra det lokale samfunn til verdenssamfunnet.

Aarsæther forklarer planlegging som en handlingstype.

Planlegging er et sammenhengende sett av handlinger utført av en aktør som har disse kjennetegnene:

-aktøren klargjør på grunnlag av *verdistandpunkt* det eller de målene aktøren ønsker å realisere eller problemet aktøren ønsker å løse

-aktøren gjør bruk av et *solid kunnskapsgrunnlag* både for å orientere seg på det aktuelle området og for å finne frem til og vurdere de virkemidlene som kan bringe aktøren nærmere målet

-aktøren har en bevisst orientering mot fremtiden og arbeider ut fra et tidsperspektiv som strekker seg lenger enn det som kjennetegner problemløsning her og nå

-aktøren har evne til å se sammenhenger, sidevirkninger og gunstige sammentreff og til å *samordne* delhandlinger på tvers av aktivitetsområde, i tid og rom.

-aktøren legger opp til planvedtak som skal være retningsgivende for fremtidige enkelthandlinger på det feltet det er planlagt for (Aarsæther 2001, s. 13)

Vi har med planlegging å gjøre når aktøren er i stand til å utforme fremtidsrettede mål, bruker kunnskap for å analysere, prioriterer og samordner tiltak og legger til rette for at påfølgende enkelthandlinger virker til at målet blir nådd (Aarsæther 2001, s 15). En manglende måloppnåelse kan skyldes svikt i opplegget for planleggingsprosessen, det vil si at en eller flere av kjennetegnene ved planlegging er fraværende (Aarsæther 2001, s 15).

Det hevdes at først når en aktør *kjenner et felt godt* vil de være i stand til å formulere mål som kan styre den videre planleggingen (Aarsæther 2001, s 17).

En god planprosess kan ligne et forskningsarbeid, det vil avdekke behov, problem og hindringer som ikke var kjent på det tidspunktet planarbeidet begynte (Aarsæther 2001, s .21).

Planaktøren er opptatt av å legge til rette for en koordinering av ulike aktiviteter i tid og rom. Kunnskap om samordning som plan og styringsform er utviklet innenfor noe som heter organisasjonsteorien. Organisasjonsteori er betegnelse på begrepssett og teorier som i samfunnsvitenskapene brukes til å forklare og beskrive organisasjonsatferd²². Organisasjonsteorien forutsetter klare mål. For å nå målene på en effektiv måte blir arbeidet fordelt på ulike avdelinger. For å løse deloppgaver, blir deloperasjoner best ivaretatt ved en høy grad av selvstyre innen de ulike avdelingene. I følge Aarsæther må enhver organisasjon må ha mekanismer for samordning av deloperasjoner og avdelinger for å sikre best mulig måloppnåelse (Aarsæther 2001, s. 30).

Samordning kan være spesielt krevende når det gjelder planlegging av hele kommune og statsamfunn. Allerede på det kommunale nivået kan mangfoldet av aktiviteter være så stort at det er lett å miste oversynet. Det vil være vanskelig å se det store bildet (Aarsæther 2001, s. 30).

I organisasjonsteorien er samordning i hovedsak en intern oppgave. *Men i planlegging handler samordning om å få ulike aktører eller organisasjoner til å innrette seg i forhold til hverandre slik at man arbeider mot et felles mål.* Men før samordningen starter så ligger det et behov for *kunnskap* om hvordan *forløp i ulike delsystem griper inn i hverandre*. Først på bakgrunn av slik kunnskap kan man utarbeide samordningsgrep i planleggingen (Aarsæther 2001, s. 30).

Kunnskapsgrunnlaget for samordning er i stor grad rettet mot skillet mellom sidevirkning og hovedvirkning. Alle handlinger har sidevirkninger. Et eksempel er forurensning. Mange har et ønske om mindre forurensning, men det krever

²² Store Norske leksikon. Organisasjonsteori. (internett) Tilgjengelig fra: (<http://snl.no/organisasjonsteori>)

at vi må bruke privatbilen mindre og det vil vi ikke (Aarsæther 2001, s.31).

Samordning må gå hånd i hånd med framtidsorienteringen. Det vil si at alle fremlegg og løsninger må analyseres ut fra fremtidige virkninger.

Gjennom samordning vil aktøren mangle spesialinnsikt i et eller flere av de områdene som skal inn i en samordningsprosess (Aarsæther 2001, s. 32).

I en demokratisk situasjon er ikke samordning mulig uten diskusjon mellom de berørte aktørene. En samordningsløsning der aktørene ikke er informerte kan være veldig sårbar (Aarsæther 2001, s.33).

Universell utforming er et sektorovergripende fagfelt, som angår en rekke samfunnsområder²³. Visjonen som handlingsplanen "Norge universelt utformet 2025" legger til rette for, krever samordning (Barne- og likestillingsdepartementet 2009). Planlegging krever god kunnskap innen det feltet man planlegger for, altså krever det at de ulike aktørene i samordningsprosessen har god kunnskap om universell utforming.

Gjennom Hannah Arendt sine begrep kan man forstå noe om hva deltakelse i samfunnet omfatter. Det er en kombinasjon av fremstilling og handling. Tilgang til de menneskeskapte omgivelsene, kan bedre legge til rette for det sosiale livet til mennesker.

Martha Nussbaum skriver i boken *Frontiers of Justice*, at samfunnet og de fysiske omgivelsene ikke er tilgjengelige for mennesker med nedsatt funksjonsevne. Hun setter fokuset på at samfunnet er problemet og ikke menneskene. Nussbaum forklarer at hvis arbeidsplasser blir tilgjengelige for alle, kan flere mennesker være aktive borgere.

Ønsket med utredningen NOU 2001:22 "Fra bruker til borger" var å flytte fokuset fra at mennesker med funksjonsnedsettelse ble betraktet som brukere, til at de også blir betraktet som aktive borgere i samfunnet²⁴.

Dette krever å forstå omgivelsene som problemet. Det vil si at det er samfunnskapte barrierer som skaper funksjonshemminger.

For å delta i samfunnet må vi ha tilgang til de fysiske omgivelsene. Historien har vist at trafikksystemet har blitt en stor og viktig del av omgivelsene våre. I NOU 2001:22 "Fra bruker til borger" står det at full deltakelse ligger til grunn for Regjeringens handlingsplaner for funksjonshemmede og i andre offentlige dokumenter. Men det er som regel ikke foretatt noe nærmere analyse av begrepene. Deltakelse i samfunnet kan ha ulik betydning for ulike mennesker. For eksempel fordi vi er i ulike faser av livet. En eldre person kan ha andre behov enn barn.

²³ Miljøverndepartementet. (2009) Temaveileder: universell utforming og planlegging etter plan- og bygningsloven. (internett) Tilgjengelig fra: (<http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/dok/veiledninger/2009/temaveileder-universell-utforming-og-pla.html?id=557913>)

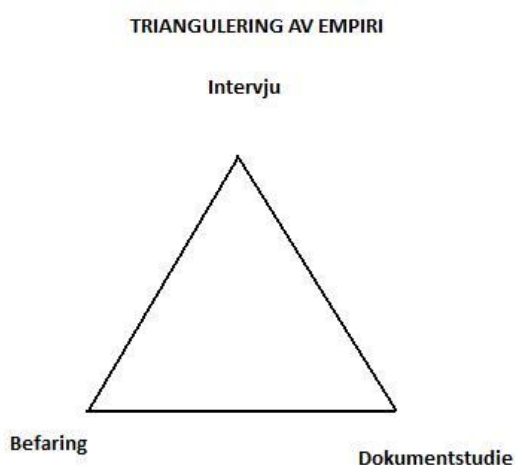
²⁴ Sidsel Maxwell Grasli. Fra bruker til borger – lite har skjedd på 5 år! (internett) Tilgjengelig fra: (<http://www.uloba.no/templates/Page.aspx?id=2922>)

Kapittel 3 Metode

3.1 Metodevalg

Metode er læren om de verktøy en kan benytte for å samle inn informasjon (Halvorsen 2008, s.20).

Jeg har en triangulering av empiri som består av befaringer, intervju og dokumentstudier. Befaringene gikk ut på å gå ulike skoleveier sammen med skolebarn. Intervjuene er utført med informanter fra tre myndigheter som har et ansvar i forhold til universell utforming og som er utvalgt på grunnlag av eksempelstudiet. Jeg har i tillegg utført dokumentstudier.



Bilde 1 Illustrasjon av metodevalg

3.1.1 Kvalitativ eller kvantitativ metode

Samfunnsforskning skjer ved bruk av kvalitative eller kvantitative metoder. Jeg har benyttet meg av kvalitative metoder i min oppgave. Ved bruk av kvalitative metoder er opplegget fleksibelt og det er ikke vanlig å låse seg fast i en bestemt datainnsamlingsmetode på forhånd. Analyse og datainnsamling foregår ofte samtidig. Skillet mellom innsamling av data og dataanalyse og er mindre markert i kvalitative enn i kvantitative metoder.

I kvantitative metoder blir det for eksempel brukt spørreskjema og den blir ofte forhåndstestet før selve undersøkelsen. Svarene som kommer frem i forhåndstesten må analyseres og fortolkes før en går videre med undersøkelsen (Halvorsen 2008 s.131).

Ved bruk av kvantitative metoder er det vanlig å ha ferdige hypoteser, dette er ikke nødvendig ved kvalitative metoder. I min oppgave har prosessen

begynt med å velge et tema, mens problemstillingen har vært utarbeidet etter hvert som jeg har gjort datainnsamlingene.

Ved kvantitative tilnærminger er det få opplysninger om mange undersøkelsesenheter, mens ved kvalitative tilnærminger er det mange opplysninger om få undersøkelsesenheter. Etterprøvbarehet er mulig ved kvantitative metoder, mens den er problematisk i kvalitative metoder. Ved behandling av data blir svarene omkodet i kvantitative metoder, mens svarene forblir uendret i kvalitative metoder (Halvorsen 2008 s.132).

Den viktigste forskjellen mellom de to metodene er at de egner seg til å innhente ulike typer av data. De kvalitative metodene egner seg godt til å innhente data om sosiale relasjoner og meninger bak adferd. Kvalitative metoder egner seg også til å følge prosesser som går over lengre tid. Innsamling av empiri i forhold til undersøkelsene med skoleelever har foregått over flere dager. Befaringer har blitt gjort i vintertid og nærmere våren.

Et ideal for kvalitative metoder er at en skal være forutsetningsløs og ikke nødvendigvis ha en presis problemstilling. Jeg har fortløpende arbeidet med formulering av problemstillinger gjennom arbeidet med oppgaven min (Halvorsen 2008 s.133).

Kvalitativ tilnærming er en type metode som blir benyttet i denne oppgaven.

3.1.2 Observasjon

En forsker kan observere enten gjennom deltakende observasjon eller ikke deltakende observasjon. Forskeren spiller rollen som et medlem av det sosiale systemet som blir studert ved deltakende observasjon. Forskeren inngår i samhandlingen med medlemmene av det sosiale systemet.

Deltakende observasjon kan være av aktiv eller passiv art (Halvorsen 2008 s. 134.) Ved bruk av aktiv deltakelse så påvirker forskeren bevisst det sosiale systemet som blir undersøkt (Halvorsen 2008 s. 134).

Observasjonen kan også være strukturert eller ustrukturert. Ved bruk av strukturert systematisk observasjon velger forskeren ut på forhånd bestemte aktiviteter som skal bli observert. Ved ustrukturert observasjon så innsnevrer en ikke sin interesse til å gjelde bestemte aktiviteter. Datatypen ved strukturert observasjon er kvantitativ, mens ved ustrukturert observasjon er det kvalitativ. Observasjonen kan også være direkte eller indirekte. Direkte observasjon betyr at de observerte vet at de blir observert og hva som er hensikten med det. Ved indirekte er det helt motsatt (Halvorsen 2008 s. 135). Jeg har i min oppgave brukt en kombinasjon av observasjon og spørsmål til barna som har tatt del i undersøkelsen. Observasjonen har vært ikke-deltakende, da jeg ikke har spilt rollen som en av barna. Jeg har brukt ustrukturert observasjon fordi jeg ikke har begrenset observasjonen til bestemte aktiviteter som barna tar for seg. Men observasjonen har vært direkte fordi barna har visst at de blir observert (Halvorsen 2008 s. 135).

Svakheten ved observasjon er at mennesker kan oppføre seg litt annerledes når de vet at de blir observert (Halvorsen 2008 s. 135). Kvalitativt opplegg er fleksibelt, derfor risiker en å miste fokus for undersøkelsen, at analysen blir lite systematisk og at en mister oversikten over datamaterialet (Halvorsen 2008 s. 136).

3.1.3 Dokumentstudier

Det har blitt utført dokumentstudier for å danne et bilde av hvordan Statens Vegvesen forholder seg til universell utforming, i forhold til relevante dokumenter, policy, håndbøker. Dokumentstudiet omfatter også handlingsplanen ``Norge universelt utformet 2025''. Handlingsplanen legger til rette for den største satsningen på universell utforming i Norge. FN, EU og Norge arbeider med og forholder seg til universell utforming. Jeg har vurdert hvilke perspektiver de har på fagfeltet.

Jeg har tatt for meg ulike offentlige dokumenter slik som: FNs konvensjon for funksjonshemmedes rettigheter, Norges offisielle utredninger, Stortingsmeldinger, Handlingsplanen Norge universelt utformet 2025, Nasjonal transportplan og fler.

Dokumentstudier er utført gjennom bruk av offisielle dokumenter, offisielle nettsider til ulike organisasjoner og ellers andre nettsider.

3.1.4 Intervju

Semi-strukturert intervju

Det semi-strukturerte eller halvstrukturerte intervjuet kjennetegnes ved at man på forhånd har satt opp hovedspørsmål eller tema, uten å fastlegge i detalj spørsmålsformuleringer eller rekkefølgen av spørsmålene. Dette er en type uformell intervju som består av mye vanlig konversasjon. Men det kan ha et større innslag av spørsmål eller stikkord som intervjueren har til hensikt å stille den intervjuede.

Jeg har utført semi-strukturerte intervju med informanter fra Tønsberg kommune, Vestfold fylkeskommune og Statens Vegvesen Region sør, avdeling Tønsberg. Spørsmålene har blitt formulert på måten: ``Kan du fortelle om'' og ``hva er din mening om'', for at informantene skulle fortelle mest mulig i forhold til spørsmål og tema som var fastsatt (Ryen 2002, s.99).

3.2 Eksempelstudie

Eksempelstudie har tradisjoner i Vest - europeisk vitenskap og denne metoden ble første gang beskrevet hos Sokrates. Eksempelstudiet går ut på å konsentrere seg om å studere sitt emne i forhold til en konkret lokalitet. Data hentes fra det aktuelle stedet og brukes som grunnlag for konklusjoner og kunnskap. Eksempelstudie er en metode for å se hvordan teori fungerer i praksis. Metoden kan ikke brukes til å formulere teorier, men det kan gi hint om teoriene stemmer med praksis. Eksempelstudie fører derfor til at kunnskap testes opp mot praksis, det kan føre til nye kunnskaper. Det er en påstand at eksempelstudier ikke kan gi generell viten fordi det tar for seg enkelte steder eller fenomener og gir derfor ikke kunnskap om hvordan det er hos alle i samme situasjon. Men eksempelstudier kan gi et godt bilde av hvordan det er i andre tilfeller som har likhetstrekk. Det er helt nødvendig å bruke eksempelstudier for å få kunnskap om praksis (Andresen og Nordås 2004, s.51).

Jeg har i min oppgave valgt å undersøke en måte å delta i samfunnet på som er ferdsel til og fra skolen i utvalgte nærmiljø.

Opgaven tar for seg skolebarn som går i 3 og 4.klasse og skoleveier i tilknytning til 3 barneskoler i Tønsberg.

3.3 Metodekritikk

På grunn av at elevene som deltok i undersøkelsen visste at de ble observert, kan det ha påvirket væremåten deres.

Arbeidet med masteroppgaven har begynt med et tema, mens problemstillingen har forandret og utviklet seg etter hvert. Det har gjort at jeg har vært nødt til å skifte retning ofte. Noen av registreringene og intervjuene har blitt gjort før den siste problemstillingen ble formulert. Derfor omfatter empirien informasjon som ikke er direkte drøftet. Jeg har etter hvert funnet ut hva som er mest interessant å avdekke med befaringene og tilpasset det til problemstillingen etter hvert. Det har vært en interessant og uvant måte å arbeide på.

For å avgrense oppgaven måtte jeg begrense hvor mange elever som var med på undersøkelsen. Elevene ble tilfeldig utvalg. Jeg måtte begrense antall skoleveier som undersøkelsen skulle omfatte. Derfor ble det slik at ikke alle elevene kunne eller var vant til de aktuelle skoleveiene. Jeg har prøvd å løse det problemet ved å stille spørsmålene på en måte som gjorde at jeg greide å avdekke hvordan elevene deltar i lokalsamfunnet, selv om de ikke kan de aktuelle skoleveiene.

Noen av elevene var litt forsiktige og sjenerte og hadde en tendens til å svare nei eller ja på flere spørsmål. Det kan også være mulig at spørsmål fra første befaringsrunde var litt for konkrete eller ledet barna til å svare ja eller nei.

Del 2 Universell utforming og barns deltakelse i lokalsamfunnet

Del 2

Denne delen av oppgaven tar for seg blant annet eksempelstudiet. Jeg har analysert undersøkelsen som går ut på å observere elever fra Træleborg, Husøy og Barkåker barneskole i Tønsberg, når de ferdes langs ulike skoleveier. Dette eksempelstudiet skal avdekke hvordan disse elevene deltar i sitt nærmiljø gjennom ferdselen til og fra skolen.

Jeg har analysert intervjuer som er utført med tre myndigheter, som har tilknytning til og et ansvar i forbindelse med de aktuelle veistrekningene som barna har gått over. Informantene er fra Tønsberg kommune, Vestfold fylkeskommune og Statens Vegvesen region sør, avdeling Tønsberg. De arbeider med infrastruktur, samferdsel og transport.

Jeg har også utført dokumentstudier. Fordi begrepet universell utforming kommer fra utlandet er det også relevant for andre land og organisasjoner. Jeg har forsøkt å avdekke hvilket perspektiv på universell utforming FN, EU, og Norge har.

Statens Vegvesen forholder seg til universell utforming i forhold til deres strategier, policy og mer, hvilken tilnærming av fagfeltet bygger det opp til? Handlingsplanen ``Norge universelt utformet 2025'' er den største satsningen på fagfeltet noensinne i Norge. Jeg har sett på denne handlingsplanen for å avdekke hvordan det bygges opp en tilnærming til universell utforming.

Kapittel 4 Universell utforming internasjonalt og i Norge

For å vurdere hvordan Norge arbeider med universell utforming, er det viktig å se på internasjonalt arbeid. Begrepet kommer fra USA og er derfor tilknyttet utlandet. Arbeidet med universell utforming internasjonalt kan også fungere som en inspirasjon til Norge, eller motsatt.

Jeg har sett på betydningen av fagfeltet i forhold til FN, EU og Norge.

4.1 FN og menneskers rettigheter

FN er en organisasjon av stater som arbeider for fred, rettferdighet og utvikling.²⁵

FN konvensjonen om rettigheter til mennesker med funksjonsnedsettelse, tar for seg et menneskerettighetsperspektiv på tilgjengelighet for mennesker med nedsatt funksjonsevne²⁶. En av ideene bak dagens menneskerettigheter er noe som heter naturretten²⁷.

Norge har sluttet seg til *FNs standardregler for like muligheter for mennesker med funksjonshemming*, og undertegnet *konvensjonen om funksjonshemmedes rettigheter*.

Det humanistiske menneskesynet kommer til uttrykk i FNs menneskerettighetserklæring som sier at ``alle mennesker er født frie og like i verdighet og rettigheter''. ``De er utstyrt med samvittighet og fornuft og bør handle mot hverandre i brorskapets ånd''²⁸.

Menneskerettigheter og naturretten

Før menneskerettighetene ble utviklet var det begrepet naturlige rettigheter som ble brukt. Begrepet naturrett, som tidligere nevnt, er nært knyttet dette. Naturrett betyr at hvert menneske er født med visse umistelige og grunnleggende rettigheter²⁹. Og at mennesket har en verdi i seg selv uavhengig av rase, klasse eller kjønn³⁰.

²⁵ FN-sambandet. Hva er FN? (internett) Tilgjengelig fra: (<http://www.fn.no/Skole/Temasider/Fakta-om-FN/Hva-er-FN>) Sist oppdatert: 03.01.2011

²⁶ Barne og likestillingsdepartementet. FN konvensjon om rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne (internett) Tilgjengelig fra: (<http://www.regjeringen.no/nb/dep/bld/tema/likestilling-og-diskriminering/funksjonsnedsettelse/fn-konvensjon-om-rettighetene-til-mennes.html?id=511768>)

²⁷ Store Norske leksikon. Menneskerettighetene. (internett) Tilgjengelig fra: (<http://snl.no/menneskerettigheter>)

²⁸ Human-etisk forbund. Hva er humanisme? (internett) Tilgjengelig fra: <http://www.human.no/humanisme/hva-er-humanisme/> Sist oppdatert: 09.02.2012

²⁹ Jusleksikon. Naturrett. (internett) Tilgjengelig fra: <http://www.jusleksikon.no/wiki/Naturrett> Sist oppdatert: 28.01.2012

³⁰ Store Norske leksikon. Menneskerettigheter. Tilgjengelig fra: <http://snl.no/menneskerettigheter>

I gamle Hellas og Roma eksisterte universelle rettigheter som var for alle mennesker gjennom naturens lov og ikke gjennom statens lov. Men ut fra et historisk perspektiv, var det slik at de viktigste menneskerettighetene, slik vi oppfatter dem i dag, ikke gjaldt alle. I middelalderen og i gresk-romersk tid var slaveri tillatt, og disse menneskene ble derfor ikke betraktet likeverdige. Den samme holdningen til enkelte grupper av mennesker beskriver Nussbaum i *Frontiers og Justice*. Hun forklarer i boken, at mennesker med nedsatt funksjonsevne ble holdt utenfor utformingen av de grunnleggende politiske prinsippene til samfunnet og derfor ikke var betraktet som fullverdige borgere.

For at tanken om menneskerettigheter som naturlige rettigheter for *alle mennesker*, skulle bli allment akseptert, krevde det en holdningsendring i samfunnet. Disse endringene skjedde gradvis gjennom historien. I løpet av denne endringsperioden, vokste det frem motstand mot politisk og økonomisk tvang, mot religiøs intoleranse og mot ledere som ikke hadde til hensikt å oppfylle forpliktelser i forhold til naturretten. Den nye vekten som ble lagt på individets ønske om å leve sitt liv i denne verden og utrykke seg, gjorde at naturretten skiftet fokus fra å være en plikt til å bli en rettighet. Det ble mer vanlig å forestille seg at mennesker er gitt visse evige og iboende rettigheter³¹.

Det humanistiske menneskesynet og naturretten er begge en del av den etiske bakgrunnen til menneskerettighetene. Det handler om at alle mennesker har lik verdi og at alle har en iboende verdi som menneske. Universell utforming handler om at alle mennesker skal kunne delta i samfunnet og i de fysiske omgivelsene. Det handler om at alle skal ha samme muligheter til å leve gode og meningsfulle liv. Det etiske prinsippet for universell utforming er å forhindre diskriminering og stigmatisering av mennesker.

FNs standardregler for like muligheter for mennesker med funksjonshemming

FNs standardregler for like muligheter for mennesker med funksjonshemming ble vedtatt i 1993 av FNs generalforsamling. Disse reglene er gitt i form av anbefalinger til medlemslandene, de er ikke juridisk bindende. Standardreglene gir uttrykk for en sterk moralsk og politisk forpliktelse fra statenes side. Reglene fremhever målet om full likestilling og full deltakelse for mennesker med funksjonsnedsettelse og peker på tiltak og områder som er av avgjørende betydning for å oppnå dette.

Full deltakelse og likestilling ble tatt inn som en overordnet målsetting i Norges nasjonale politikk for mennesker med funksjonsnedsettelse.

Standardreglene har blitt utformet på bakgrunn av erfaringer som ble gjort i

³¹ Menneskerettigheter. (2004) Litt historie (internett) Tilgjengelig fra: <http://www.lu.hio.no/ALU/elarena/mr/grunnlag/historikk.htm>

løpet av FNs tiår for funksjonshemmede. Det er menneskerettighetskonvensjonene som utgjør det politiske og moralske fundamentet for disse reglene. Hensikten var å sikre at mennesker med funksjonsnedsettelse har de samme plikter og rettigheter som alle andre i samfunnet.³²

FN konvensjonen om funksjonshemmedes rettigheter

FN konvensjonen om funksjonshemmedes rettigheter tar for seg tilgjengelighet. Konvensjonen understreker rettighetene til personer med nedsatt funksjonsevne på en rekke områder. Statene som godtar denne konvensjonen forplikter seg til å sikre personer med nedsatt funksjonsevne tilgjengelighet på et likestilt grunnlag. Men også til å foreta forskning og utvikling av universelt utformede tjenester, produkter, utstyr og anlegg og fremme bruken av universell utforming ved utvikling av ulike standarder og retningslinjer³³.

Definisjonen på universell utforming i følge konvensjonen er: utforming av produkter, omgivelser, programmer og tjenester på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig uten behov for tilpassing og en spesiell utforming. Begrepet universell utforming skal ikke utelukke hjelpemidler for bestemte grupper av mennesker som har nedsatt funksjonsevne, hvis det er behov for det³⁴.

Norge undertegnet konvensjonen sammen med 80 andre land og EU den 30.mars 2007. Denne undertegnelsen betyr at Norge har samtykket til ikke å handle i strid med konvensjonen³⁵.

Norge har enda ikke ratifisert FN konvensjonen om funksjonshemmedes rettigheter, men arbeider med en proposisjon for ratifisering. EU på sin side har ratifisert konvensjonen. De land som velger å ratifisere konvensjonen forplikter seg til å endre sine lovverk og gjennomføre andre nødvendige tiltak for å sørge for at konvensjonen blir fulgt³⁶.

³² Arbeidsdepartementet. (2001) Fra bruker til borger (internett) Tilgjengelig fra:

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/ad/dok/nouer/2001/nou-2001-22/6/2.html?id=143999>

³³ Barne og likestillingsdepartementet. (2006) FN konvensjonen om funksjonshemmedes rettigheter vedtatt av generalforsamlingen (internett) Tilgjengelig fra: <http://www.universell-utforming.miljo.no/tema/internasjonalt/621-fn-konvensjonen-om-funksjonshemmedes-rettigheter-vedtatt-av-generalforsamlingen>

³⁴ Uoffisiell norsk oversettelse av FN konvensjon om rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne. (internett) Tilgjengelig fra: (<http://www.regjeringen.no/nb/dep/bld/tema/likestilling-og-diskriminering/funksjonsnedsettelse/fn-konvensjon-om-rettighetene-til-mennes.html?id=511768>)

³⁵ Barne og likestillingsdepartementet. FN konvensjon om rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne (internett) Tilgjengelig fra: (<http://www.regjeringen.no/nb/dep/bld/tema/likestilling-og-diskriminering/funksjonsnedsettelse/fn-konvensjon-om-rettighetene-til-mennes.html?id=511768>)

³⁶ Norges Handikap forbund. Flaut at ikke Norge har ratifisert FN-konvensjonen om rettigheter for funksjonshemmede. (internett) Tilgjengelig fra: (<http://www.nhf.no/index.asp?id=72938> Sist oppdatert: 07.01.2011)

I FN konvensjonen om barns rettigheter står det i artikkel 23 at: ``barn som er utviklingshemmet bør ha et fullverdig og anstendig liv under forhold som sikrer verdighet, fremmer selvstendighet og bidrar til barnets aktive deltakelse i samfunnet''(FN. 1989 FN konvensjon om barnets rettigheter).

Det er tydelig at FN arbeider og forholder seg til universell utforming og tilgjengelig i et menneskerettighetsperspektiv. Dette perspektivet går ut på både en etisk tanke om at alle mennesker har en verdi i seg selv, men også en ide om rettferdighet, som går ut på at vi alle er likeverdige.

Men hva betyr universell utforming i EU?

4.2 EU – Universell utforming som sosialpolitikk

Den Europeiske union er en allianse mellom mange europeiske land. Mottoet til EU er: ``Forent i mangfoldighet''. Det er et uttrykk for at europeerne har blitt forenet i form av EU for å arbeide for fred og velstand, mens de på samme tid berikes av kontinentets mange ulike språk, tradisjoner og kultur³⁷.

Den Europeiske Union sin innsats bygger på prinsipper som: demokrati, rettsstatsprinsippet, menneskerettigheter, grunnleggende frihetsrettigheter, respekt for menneskelig verdighet, og prinsippene om likhet og solidaritet³⁸.

EU er også verdens største handelspartner og beskytter sine verdier og interesser over hele verden. Med Lisboakontrakten har EU fått en tydelig stemme i sine forbindelser med resten av verden. Med denne kontrakten har det blitt skapt en større sammenheng mellom de forskjellige delene av EUs utenrikspolitikk som gjelder: diplomati, sikkerhet, handel og humanitær bistand. EU ønsker å bli betraktet som en enhet. Målet og strategien for EU er at medlemslandene skal ha lik politikk på sentrale områder.³⁹

I 2004 satt lederne for EUs medlemsland seg et viktig mål om at innen året er over så skulle alle nye byggeprosjekter i offentlig regi utføres i henhold til standard for universell utforming (Eriksen 2009 s. 1-3).

Både i Norge og Europa brukes universell utforming for å danne grunnlag for tiltak som sikrer tilgjengelighet og likestilling for alle. Men EU har begrensede muligheter til å påvirke medlemslandenes politikk på dette feltet. Dette er fordi universell utforming er definert som sosialpolitikk, som er et felt hvor kompetansen hovedsakelig ligger hos det enkelte land. Derfor er EU

³⁷ Den Europæiske Union. EU-symboler. (internett) Tilgjengelig fra: (http://europa.eu/about-eu/basic-information/symbols/index_da.htm)

³⁸ Europa. EU i verden. (internett) Tilgjengelig fra: http://europa.eu/lisbon_treaty/glance/external_relations/index_da.htm

³⁹ Europa. EU i verden. (internett) Tilgjengelig fra: http://europa.eu/lisbon_treaty/glance/external_relations/index_da.htm

begrenset i forhold til å være en direkte pådriver for fagfeltet og det forklarer hvorfor EU hovedsakelig promoterer universell utforming innenfor rammene av det indre marked (Brusselkontoret 2010, s 1).

En av tre hovedmål i EUs Lisboastrategi tar for seg den felles sosiale politikken. I Lisboa ble medlemslandene i 2000 enige om å modernisere den europeiske sosiale modellen og å bekjempe sosial ekskludering. EU har et utjevningfond som brukes som et verktøy i arbeidet for å utlikne forskjeller mellom regionene og for å skape sterkere samhold i Europa. Dette fondet kan brukes til å hjelpe medlemsland til å redusere sosiale forskjeller, for eksempel ved å investere i utbedring av transport. Ved å sørge for at utbedringer skjer i henhold til standarder for universell kan EU sørge for at det menneskelige mangfoldet dyrkes. Kanskje den viktigste grunnen til at EU har fått opp øynene for universell utforming, er på grunn av de demografiske endringene som vil skje i Europa, EUs befolkning eldes (Brusselkontoret 2009 s 2).

Universell utforming er en sosialpolitikk, hvor EUs medlemsland har et individuelt ansvar. Hvilke prioriteringer som blir lagt i arbeidet med universell utforming i EU er i en stor grad opp til det enkelte land.

Hvordan forholder Norge seg til universell utforming?

4.3 Norge og velferdsstaten

Universell utforming har blitt en del av Norges lovverk og det er mange viktige offentlige dokumenter som omhandler begrepet.

Lovutvalget la i mai 2005, frem utredningen som heter NOU 2005:8 Likeverd og tilgjengelighet, med forslag til lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne. I utredningen står det at utvalget skal utarbeide forslag til ny lov for å styrke det rettslige vernet mot diskriminering av funksjonshemmede. Utvalget skal legge til grunn menneskesynet slik det er formulert i St.meld nr. 8 (98 -99) ``Om handlingsplan for funksjonshemmede''. Det synet går ut på at alle mennesker er like verdifulle og har samme menneskeverd⁴⁰ (Justis og beredskapsdepartementet 2005).

I diskriminerings- og tilgjengelighetsloven står det at formålet med loven: `` er å fremme likestilling og likeverd, sikre like muligheter og rettigheter til samfunnsdeltakelse for alle, uavhengig av funksjonsevne og hindre diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne'' (Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven. §1 2008).

⁴⁰ Arbeidsdepartementet. Om handlingsplan for funksjonshemmede 1998-2001 (internett) Tilgjengelig fra: <http://www.regjeringen.no/nn/dep/ad/dokument/proposisjonar-og-meldingar/stortingsmeldingar/19981999/stmeld-nr-8-1998-99-/2.html?id=430889>

I Ot.prp nr. 32(2007-2008) Om lov om planlegging og byggesaksbehandling, står det at internasjonalt har spørsmålet om tilgjengelighet for funksjonshemmede blitt mer og mer et likestillingsspørsmål i et menneskerettighets- og diskrimineringsperspektiv. Dette skaper forpliktelser for Norge ved å sikre at loven kan ivareta kravet om universell utforming (miljøverndepartementet 2007-2008, s 12).

I utredningen står det også at en god offentlig planlegging skal ivareta interesser som ellers står svakt (miljøverndepartementet 2007-2008, s 8).

I følge NOU 2001:22 ``Fra bruker til borger'' er det viktig med et lovverk og ikke minst en praksis som ikke undergraver synet på alle menneskers ukrenkelighet og likeverd. Utvalget står for at FNs standardregler for like muligheter for mennesker med funksjonshemning, skal gjennomføres fullt ut i Norge. Dette viser sammenhengen mellom Norge og FN i arbeidet med universell utforming (Sosial og helsedepartementet 2001, s 19).

Målgruppen for universell utforming er alle mennesker, i alle aldre, i alle størrelser og med ulike ferdigheter (Sosial og helsedepartementet 2001, s 14). Utvalget legger til grunn et menneskesyn der ethvert menneske er unikt og har samme menneskeverd (Sosial og helsedepartementet 2001, s 26). Dette menneskesynet er også nedfelt i FNs erklæring om universelle menneskeretter av 1948 og det ligger også til grunn for den norske grunnloven (Sosial og helsedepartementet 2001, s26).

Men i Norge har tiltakene for mennesker med funksjonsnedsettelse vært en del av den generelle velferdspolitikken (Sosial og helsedepartementet 2001, s 38).

I St.meld nr. 40 (2002-2003) ``nedbygging av funksjonshemmedes barrierer'', er Regjeringens visjon at personer med nedsatt funksjonsevne skal ha muligheter for personlig utvikling, deltakelse og livsutfoldelse på linje med andre samfunnsborgere (sosialdepartementet 2002-2003, s 5).

I følge utredningen har hvert eneste menneske sin egen verdi som er uavhengig av sitt funksjonsnivå. Denne grunnleggende respekten for menneskelivet er viktig i utviklingen av samfunnet(sosialdepartementet 2002-2003, s 7). Samfunnet har ansvar for å sikre det enkelte menneskets likeverd. I utredningen står det at Regjeringen vil arbeide for et velferdssamfunn som støtter opp under den enkeltes muligheter, egeninnsats og initiativ (sosialdepartementet 2002-2003, s 7).

Regjeringen har kommet med den største satsing på universell utforming noensinne, i Norge. I handlingsplanen ``Norge universelt utformet 2025'' står det at begrepet universell utforming er et uttrykk for en samfunnsverdi om likestilling.

Ved å legge universell utforming til grunn for samfunnsutviklingen gir dette bedre og mer likestilte omgivelser for alle innbyggere og Norge som et samfunn(Barne- og likestillingsdepartementet 2009).

De offentlige utredningene setter fokus på de etiske prinsippene til universell utforming. Men for Norge er tilgjengelighet en del av velferdspolitikken. Universell utforming kommer fra USA. Den opprinnelige ideen gikk ut på at samfunnet og omgivelsene skapte barrierer i forhold til menneskers deltakelse. Begrepet universell utforming har blitt viktig for FN, EU og ulike land. Gjennom denne prosessen skaper alle sine perspektiver på fagfeltet. FN betrakter universell utforming i et menneskerettighetsperspektiv, mens det er en sosialpolitikk i Norge og EU.

Er det noens perspektiver som ikke tas nok hensyn til i forhold til universell utforming? I det følgende kommer en vurdering av hvordan skolebarn deltar i sitt nærmiljø gjennom ferdselen til og fra skolen. Hvilke perspektiver har de i forhold til universell utforming?

Kapittel 5 Barns ferdsel til og fra skolen

Når barn ferdes til og fra skolen, kan det forstås på ulike måter. Ordbokens definisjon på skolevei er: vei til og fra skolen⁴¹. Altså blir det forstått kun som en veistrekning.

Min oppgave skal belyse en annen måte å betrakte ``skolevei'' på, ved å forstå det som ferdsel til og fra skolen.

Hva kan ferdselen til og fra skolen fortelle oss om hvordan barna deltar i sitt nærmiljø?

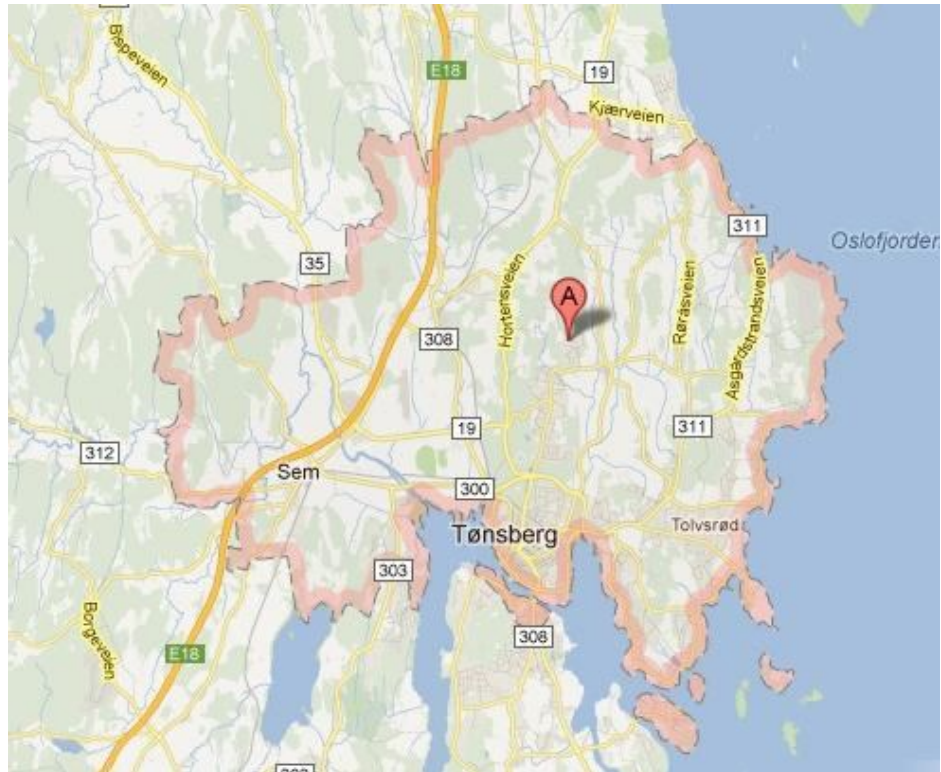
5.1 Eksempelstudie

Jeg har valgt eksempelstudie som metode for å problematisere problemstillingene mine.

Tønsberg kommune ble valgt som eksempelområde. Tønsberg er en middels stor norsk by.

Eksempelstudiet går ut på observasjon av skoleelever fra 3. og 4. klasse, mens de går utvalgte skoleveier. Observasjon har blitt kombinert med noen strukturerte, noen tilfeldige og noen åpne spørsmål til elevene. Dette har blitt gjort for å få elevene til å snakke mest mulig om ferdselen til og fra skolen og hva de opplever. Jeg har tatt utgangspunkt i tre barneskoler, to i periferien og en i sentrum og 6 skoleveier. 4 av skoleveiene er i periferiområder og 2 er i sentrumsområder. Undersøkelsen skal avdekke hvordan barna deltar i deres nærmiljø gjennom ferdselen til og fra skolen. Og hva som kan hindre barna i å delta i nærmiljøet. Jeg har valgt ut to skoleveier per skole hvor jeg har en vinter og en vårbefaring med elevene. Dette ble gjort for å vurdere om det er forskjellige hindringer fra vinter til vår. Jeg har valgt skoleveier i sentrumsområder og i periferien for å avdekke om det skaper noen forskjeller i forhold til deltakelse.

⁴¹ Universitetet i Oslo. Bokmålsordboka. (internett) Tilgjengelig fra: (<http://www.nob-ordbok.uio.no/perl/ordbok.cgi?OPP=skolevei&begge=+&ordbok=begge>)



Kart 1 Kart over Tønsberg kommune kilde: google maps

5.1.1 Tønsberg kommune

Byen Tønsberg er Norges eldste by og er grunnlagt i 871. Tønsberg har beholdt mye av sitt historiske preg. Dette til tross for store utbygginger de senere årene som viser ekspansjon og moderne tider. Ti informasjonstavler i byen forteller om klosterliv, hvalfangst, bybranner og middelalder. Bybrannen i 1536 forandret livsgrunnlaget for byen. I 1970 årene kom ønsket om å bevare deler av det gamle bybildet. Bygging av store kjøpesentra, trafikk, oppmerksomhet om åpne offentlige rom og bevaring av gateløpet fra Middelalderen, har de siste årene stått på dagsordenen. Men samtidig holder Tønsberg sitt preg som en liten og kompakt by⁴².

Tønsberg er Vestfolds fylkeshovedstad, regionsentrum og ikke minst Norges eldste by. Tønsberg var Vestfolds eneste by fram til 1671. I dag er Tønsberg Norges niende største by.

⁴² Tønsberg kommune. Historiske Tønsberg (internett) Tilgjengelig fra: [http://tonsberg.kommune.no/cms/cms.nsf/\\$all/A925A5043BF7B173C12573700058998A](http://tonsberg.kommune.no/cms/cms.nsf/$all/A925A5043BF7B173C12573700058998A) Sist oppdatert: 20.10.2010

5.1.2 Tønsberg kommuneplan

Kommuneplanens måldel(2008-2020)

Måldelen av kommuneplanen tar for seg ønsket utvikling i kommunen. Det spiller en viktig rolle for den fremtidige utformingen av de fysiske omgivelsene.

Kommuneplanens måldel tar for seg en visjon om at Tønsberg skal være byen der fremtiden skapes. Det går ut på å dekke de behov brukerne og innbyggerne har for kommunale tjenester ved å:

- Tilpasse seg innbyggernes og brukernes endrede behov

Overordnede mål for perioden 2008-2020:

- Tønsberg kommune, skal være en kommune hvor innbyggerne spiller en aktiv rolle og hvor tjenestetilbudene er tilgjengelige, samordnede, oversiktlige, effektive og basert på et tolerant og inkluderende menneskesyn.

- Det skal være gode oppvekstvilkår med et variert og godt utbygget tilbud av barnehager, skoler og fritidsaktiviteter i nærmiljøet.

- Det skal være trygghet og gode levekår i alle livsfaser.

- Hensynet til en bærekraftig utvikling, *universell utforming*, helse, miljø og velferd skal prege kommunens virksomhet og utvikling (2008, s. 2).

Hovedprinsipper:

Hensynet til en bærekraftig utvikling, helse, velferd og miljø skal prege kommunens virksomhet og utvikling, gjennom satsing på:

- Tilrettelegning for myke trafikanter

- Gode tilbud for barn og unge

- Trygt og tilgjengelig bysentrum for alle

- Bolig og næringsutbygging med tilhørende infrastruktur som minimerer trafikk. (2008, s 3)

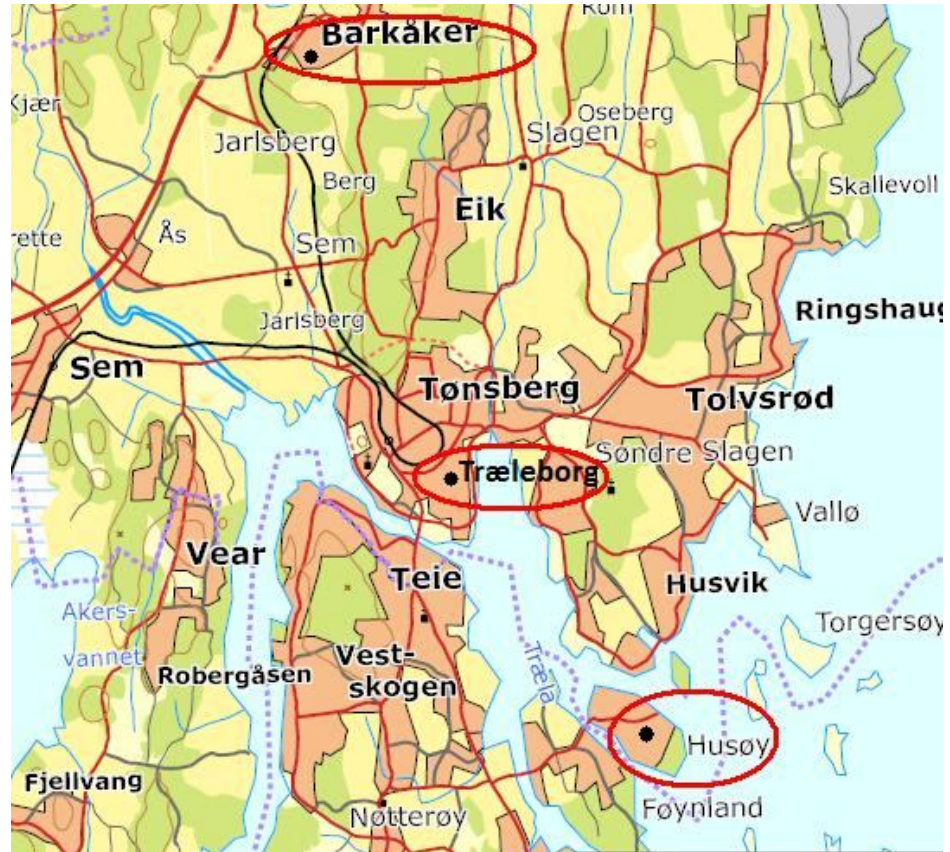
Barn og unge:

- Skolenes uteområde skal være tilrettelagt for lek, læring og fysisk fostring (2008, s 6).

- Aktiviteter for barn og unge med særlige behov for tilrettelegging skal videreutvikles.

5.1.3 Kommunale barneskoler

Det er 18 kommunale skoler i Tønsberg kommune. Jeg har valgt å foreta befaringer med elever fra Barkåker barneskole, Husøy barneskole og Træleborg barneskole⁴³.



Kart 2 Kart over Tønsberg som viser hvor skolene ligger. Kilde: Tønsberg kommune kart

Barkåker barneskole

Barkåker skole ligger i utkanten av Tønsberg. Barkåkerområdet er i vekst og skolen har skogen som nærområde. Det går 175 elever på skolen⁴⁴. Skolen ligger i et boligområde med mindre trafikk enn sentrum.

Husøy barneskole

Husøy barneskole er Tønsbergs minste barneskole og har 93 elever som er fordelt på 1 til 7 klasse. Barneskolen ligger sentralt plassert på Husøy i utkanten av Tønsberg og utgjør en viktig faktor i nærmiljøet. For å komme til

⁴³ Tønsberg kommune. Skoler-kommunale. (internett) Tilgjengelig fra: <http://www.tonsberg.kommune.no/cms/cms.nsf/pages/TemaogtjenesterBarnehagerogskolerATest.html>

⁴⁴ Tønsberg kommune.(2012) Barkåker skole. (internett) Tilgjengelig fra: [http://www.tonsberg.kommune.no/cms/cms.nsf/\(\\$All\)/02E83C3AF5B2DBDDC12573410048197A?OpenDocument](http://www.tonsberg.kommune.no/cms/cms.nsf/($All)/02E83C3AF5B2DBDDC12573410048197A?OpenDocument)

Husøy må man ta en veiforbindelse over Nøtterøy⁴⁵. Skolen ligger i et rolig boligområde på øya med relativt mindre trafikk enn sentrum.

Træleborg barneskole

Træleborg barneskole er sentrum skolen for barn som er i alderen 5 til 12 år i Tønsberg kommune. Skolen ligger på Træleborg, øst for sentrum.⁴⁶ Skolen ligger i et boligområde i sentrum av Tønsberg by. Området har mye trafikk.

5.1.4 Skoleveien

Gåboka, som er skrevet av landskapsarkitekten Inge Dahlman, setter søkelyset på planlegging for fotgjengere. Et av fokusområdene i boken er skolevei.

I følge Gåboka til Inge Dahlman er skoleveien er en viktig del av barndommen. Langs veien får barna seg venner, de leker, krangler, utforsker og lærer seg å beherske sitt sosiale miljø og omgivelsene sine. Det blir sett på som status for barnet å mestre skoleveien på egenhånd. Skoleveien er også en viktig arena uten voksne. Undersøkelser har vist at når barn ikke blir styrt av voksne, så beveger de seg dobbelt så mye.

I 2005 ble 50 prosent av barna kjørt til skolen, 25 prosent av barna var dårlig motorisk utviklet og gjennomsnittsvekten økte. Forskning har vist at tiåringer sitter i gjennomsnitt 10 timer daglig og derfor er det ønskelig at skoleelever i større grad skal gå til skolen.

Det finnes ulike grunner til at foreldrene kjører barna til skolen. Det kan være at få andre barn går til skolen, at det er mye trafikk som foreldrene opplever som farlig eller dårlig vær.

Dette skaper en ond sirkel hvor barn kjøres til skolen, det øker trafikken og det blir en enda farligere trafikksituasjon i området til skolen.

I Gåboka står det at trafikksikkerhet har vært i fokus ved arbeid med bygging av skoleveier. Det er få ulykker på skoleveien. I tillegg til trafikksikkerhet er skoleveiene dimensjonert for et effektivt vedlikehold og for brøytebilens krav til fremkommelighet.

Krav til opplevelsesmessig og visuell kvalitet på skolereisen har ikke vært vektlagt.

For å lage et godt gåtilbud til skolebarn, må skoleveiene dimensjoneres ut fra barnas kriterier og behov (Dahlman 2005, s.27).

⁴⁵ Tønsberg kommune. (2012) Husøy skole. (internett) Tilgjengelig fra: [http://www.tonsberg.kommune.no/cms/cms.nsf/\(\\$All\)/2BAEEE47459810BEC1257341004894FF?OpenDocument](http://www.tonsberg.kommune.no/cms/cms.nsf/($All)/2BAEEE47459810BEC1257341004894FF?OpenDocument)

⁴⁶ Tønsberg kommune. (2012) Træleborg skole og regnbuen.(internett) Tilgjengelig fra: [http://www.tonsberg.kommune.no/cms/cms.nsf/\(\\$All\)/C3CFB7FBBD9FADFAC125734100494653?OpenDocument](http://www.tonsberg.kommune.no/cms/cms.nsf/($All)/C3CFB7FBBD9FADFAC125734100494653?OpenDocument)

5.1.5 Barns kognitive utvikling

Med kognitiv utvikling mener man barns tankemessige og intellektuelle utvikling. Det går ut på barns evne til å forstå, tenke og løse problemer. Kognitive karaktertrekk omfatter prosesser som: et barns sanseoppfatning, evnen til å fantasere, forståelse av begrep og problemløsning, hukommelse.

Barn som er i alderen fra 6 til 12 år tenker bevisst rundt hva de vil og hvordan de skal få det til. De tenker i stor grad logisk og kan forstå logisk problemløsning. De kan sortere forskjellige ting etter farge, størrelse og form. Barna kan i større grad enn før forstå årsak-virkning forhold. For eksempel at de forstår at det å gå uten lue om vinteren, kan føre til at man blir syk. Barnets egosentriske tankegang forsvinner gradvis i denne perioden og de greier i økende grad å se ting fra andres perspektiver. Barnet vil i denne alderen kunne løse problemer som ligger frem i tid. De vil kunne tenke seg frem til konsekvenser av handlinger⁴⁷.

⁴⁷ NdlA. Barns kognitive utvikling. (internett) Tilgjengelig fra: <http://ndla.no/nb/node/51095>

5.1.6 Registreringer

Jeg har hatt befaringer med fem elever fra hver av de tre barneskolene. Befaringene har gått ut på at jeg skal gå 2 skoleveier i hver av skolens nærområder sammen med elevene. Mens jeg har gått sammen med elevene så har jeg observert dem og stilt spørsmål. En befaring ble foretatt rundt februar. Og den andre rundt april.

Under undersøkelsen så gikk jeg langs hver skolevei med elevene og observert en om gangen og stilte spørsmål. Alle elevene gikk begge strekningene for sitt område. Mens hver elev ble observert under første befaringsrunde stilte jeg tilfeldige spørsmål slik som: er det skummelt å gå her på grunn av biler? Syns du at det er bra brøytet? Syns du at det er glatt? Hvilke spørsmål jeg stilte varierte litt ut fra hva jeg la merke til under observasjonen. Dette gjorde jeg for å få elevene til å snakke om ferdselen og det de opplevde mens de gikk langs strekningene, slik at de ikke glemte noe. På denne måten ga jeg de noen stikkord som de kunne snakke ut ifra hvis de kom over noe. Når det gjelder den andre befaringsrunden så observert jeg barna men stilte spørsmål samtidig. Spørsmålene skulle være til hjelp for å avdekke det jeg lurte på siden ikke alle kunne de utvalgte skoleveiene. Når hver elev hadde gått med meg stilte jeg noen spørsmål fra den første runden og noen nye.

Siden oppgaven har blitt utført ved å begynne med et tema og utvikle problemstilling etter hvert så ble spørsmålene litt annerledes fra en befaring til neste. Ved den første befaringsrunden prøvde jeg å avdekke hvilke hindringer barna kan møte i forhold til universell utforming. Etter hvert fant jeg ut at det var interessant å avdekke hvordan de deltar i lokalsamfunn gjennom ferdselen til og fra skolen og om det er noe som hindrer deltakelse. Jeg har forsøkt å tilpasse formuleringen av spørsmålene til å passe barn i den aktuelle aldersgruppen som er 3.- og 4.- klassinger.

De strukturerte spørsmålene fra befaringsrunde 1 var:

1. Hvordan syns du at det var å gå skoleveien? (for eksempel: morsom, skummel, spennende, vanskelig, lang)
2. Møtte du på noe eller noen steder på veien som gjorde det vanskelig å gå? Var det noen kanter som det var vanskelig å gå over? Var det for bratt noen steder? Syns du at det var skummelt med biler langs skoleveien? Skulle du ønske at det var informasjons skilt som viste hvor skolen var? Skapte snøen noen problemer? Hvis det mangler gangfelt, syns du at det var skummelt? Var det glatt noe sted? Var det noe du kunne snuble i eller noe som var ekkelt eller rart å gå på? Syns du veiene var brede nok til å gå på? Var det noe som stod i veien for deg når du gikk? Syns du gatelyset var bra eller syns du at det var mørkt?

3. Hva skulle du ønske var annerledes langs skoleveien?

Spørsmålet om gatelysene kunne barna bare svare på hvis de har gått strekningen om kvelden før. Befaringene skjedde på dagen når gatelysene ikke var på.

Alle de strukturerte spørsmålene trengte ikke svar, enten fordi eleven hadde nevnt noe om det fra før av eller hvis jeg har stilt det som et tilfeldig spørsmål. Eller så mente de ikke noe om det, de svarte for eksempel nei eller ingenting.

Spørsmål som ble stilt under befaringsrunde 2:

Alle elevene kunne ikke de aktuelle strekningene derfor måtte jeg formulere spørsmålene slik at de kunne svare uten å kunne skoleveien.

Spørsmål som ble stilt samtidig som jeg observerte elevene:

1. Kan du peke på områder hvor du kunne lekt, vært med venner, møtt på noen? Og hva gjør du der?
2. Hvor kunne du lekt i det området her?
3. Pleier du å ta snarveier? Eller hvor kunne du tatt en snarvei her i området?
4. Hvor kunne du møtt venner langs skoleveien?

Spørsmål som ble stilt etter observasjonen:

Disse spørsmålene er en blanding av spørsmål fra første befaringsrunde og nye spørsmål som handler om det sosiale livet langs ferdselen til og fra skolen.

1. Hva betyr skoleveien for deg, hva pleier du å gjøre langs skoleveien?(møte venner, bare gå, sykle)
2. Har du møteplasser hvor du møter andre langs skoleveien? Og hva skjer der?
3. Er det forskjellig fra vinter til sommer hvor du har møteplasser?
4. Pleier du å leke, sykle, spille ball, eller lignende langs skoleveien?
5. Hva kan skje på vei til skolen?
6. Er det noe gøy, spennende som skjer noen steder langs skoleveien?
7. Hva synes du er viktig for en skolevei?
8. Hva liker du med denne skoleveien?

9. Er det noe som gjør at du ikke liker skoleveien?
10. Er det noe som er dumt med skoleveien?
11. Hvordan syns du at det var å gå skoleveien?
12. Møtte du noen steder som var vanskelig å gå?
13. Var det noen vanskelige kanter å gå over?
14. Var det bratt noe sted?
15. Var det skummelt med biler?
16. Var det skummelt uten gangfelt?
17. Var det ekkelt eller rart å gå noen steder?
18. Stod noe i veien for deg?
19. Var det noe å snuble i?
20. Er gatelysene bra?
21. Skulle du ønske at det var skilt?
22. Hva skulle du ønske var annerledes med skoleveien?

Skoleveier Træleborg:

Skolevei nr 1 går langs et fortau rett frem på larvikveien og langs veien er det kryss uten overgangsfelt. Det er fortau hele veien. Skoleveien slutter cirka der hvor larvikveien krysser stavernsveien.



Bilde 2 skolevei 1 Træleborg



Bilde 3 skolevei 1 Træleborg



Bilde 4 Skolevei 1 Træleborg



Bilde 5 Skolevei 1 Træleborg



Bilde 6 Skolevei 1 Træleborg

Skolevei nr 2 går forbi skolen forbi to bommer og til høyre. Så går skoleveien rett frem langs et fortau. Det er et farlige kryss med bilvei uten overgangsfelt. Så kommer man til kjærlighetstien som er en gate hvor det ikke er lov med gjennomkjøring. Her er det fortau også. Så må elevene krysse bilvei igjen og fortsette langs et nytt fortau. Skoleveien slutter cirka ved et lyskryss i nærheten av en jernbaneovergang.



Bilde 7 skolevei 2 Træleborg skole



Bilde 8 skolevei 2 Træleborg skole



Bilde 9 skolevei 2 Træleborg skole



Bilde 10 viser skolevei 2 Træleborg skole



Bilde 11 viser skolevei2 Træleborg skole

Skoleveier Barkåker:

Skolevei 1 går fra skolen og ut på nyveien til venstre langs et fortau. Så må barna krysse veien på et opphøyet overgangsfelt som fører til barkåkerveien. Her er det arbeid med en ny gang og sykkelveg.



Bilde 12 skolevei 1 Barkåker



Bilde 13 skolevei 1 Barkåker



Bilde 14 skolevei 1 Barkåker



Bilde 15 skolevei 1 Barkåker. Bildet viser Barkåkerveien

Skolevei 2 går fra skolen og ut på nyeveien til høyre langs et fortau som fører til et boligområde.



Bilde 16 skolevei 2 Barkåker



Bilde 17 skolevei 2 Barkåker



Bilde 18 skolevei 2 Barkåker



Bilde 19 skolevei 2 Barkåker

Skoleveier Husøy:

Skolevei 1 går fra skolen til venstre, langs en bilvei uten fortau, hvor barna må krysse bilveien 2 ganger for å gå en snarvei over en golfbane som hører til et hotell. Etter snarveien må de krysse bilvei for å komme seg til en oppoverbakke uten fortau som fører til et boligområde.



Bilde 20 skolevei 1 Husøy skole



Bilde 21 skolevei 1 Husøy skole



Bilde 22 skolevei 1 Husøy



Bilde 23 skolevei 1 Husøy



Bilde 24 skolevei 1 Husøy



Bilde 25 skolevei 1 Husøy



Bilde 26 skolevei 1 Husøy

Skolevei 2 går fra skolen og til høyre langs et fortau til barna må krysse bilvei for å komme seg opp en oppoverbakke uten fortau som fører til et bolig område.



Bilde 27 skolevei 2 Husøy



Bilde 28 skolevei 2 Husøy



Bilde 29 skolevei 2 Husøy

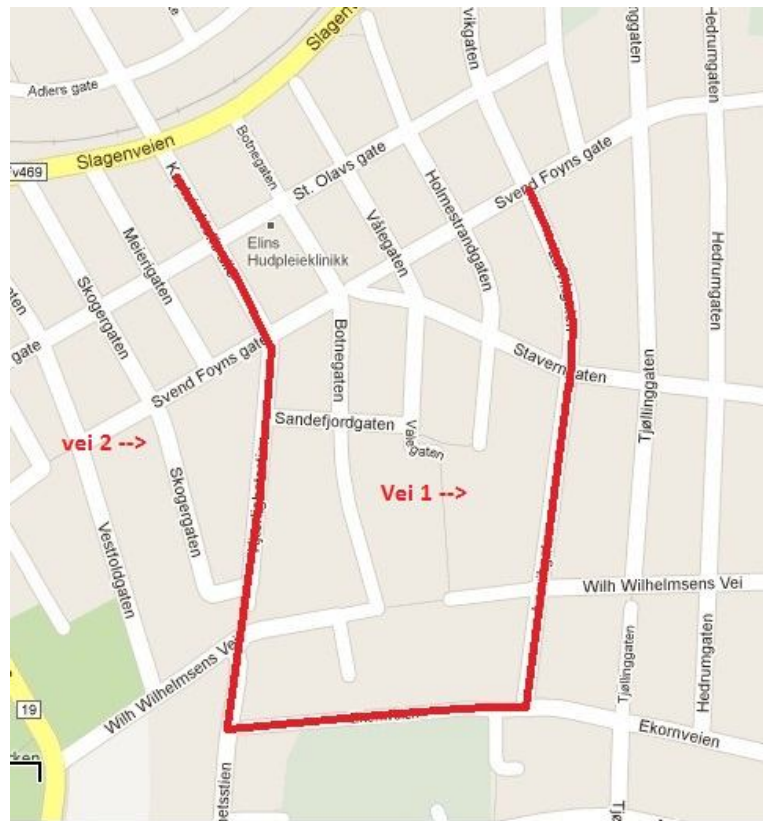


Bilde 30 skolevei 2 Husøy



Bilde 31 skolevei 2 Husøy

5.2 Træleborg skole



kart 3 Kart over skolens lokalsamfunn som viser veistrekningene. kilde: google map

I det følgende kommer en analyse av barns ferdsel til og fra skolen, i forbindelse med skoleveier i nærheten av Træleborg skole.

Nærmiljøet består for det meste av kommunale veier. Skolen ligger i sentrum av Tønsberg i tilknytning til et nabolag. I området er det mye trafikk. Under første befaring med Træleborg skole var det en del snø. Snøen som var i området, dekket for det meste fortuene.

Barnas deltagelse i lokalsamfunnet

Noen av barna er glad i snø og leker gjerne i snøhauger som de finner i området. Snøen kan brukes til lek i vintertid hvis det utformes eller planlegges for det.

Jeg observerte at ferdselen består av ulike sosiale aktiviteter. Noen av elevene pleier først å leke i skolegården, før de drar hjem. Der pleier de å leke boksen går eller spille dødball.

Flere av elevene som deltok i undersøkelsen fortalte at de hadde tatt snarveier langs ferdselen til skolen, hvis det var mulighet for det. Dette viser at barna beveger seg på et større område enn selve veistrekningen, altså skoleveien.

I følge flere av barna er det vanlig å bli med venner hjem etter skolen og for eksempel leke i hagen. Noen av elevene kunne møtt venner i hagen sin for å så ta følge til skolen. Hvis elevene hadde bodd på samme sted så hadde de møtt hverandre i boligområdet og gått til skolen sammen. Derfor er også boligområdet, et stort område for deltakelse i nærheten av skolen. En av elevene forklarte at det går forttere å gå til skolen hvis man går med venner. Ferdselen til og fra skolen blir interessant for elevene hvis de har mulighet for å være sosiale.

Jeg observerte at mange av elevene hoppet og løp bortover skoleveien. De var opptatte av hverandre og med å leke. Dette kan vise hvor bekymringsfrie og lekende de er i denne alderen. Barna brukte stolper som skal hindre gjennomkjøring, til å hoppe bukk over. De brukte ofte ting eller omgivelser som finnes langs ferdselen til og fra skolen i forbindelse med lek.

En av skoleelevene fortalte at de hadde møtt venner på ved et grøntområde, i nærheten av et gamlehjem, som ligger langs skolevei 1. Det er et fint eksempel på at barna deltar på flere områder enn kun en veistrekning.

Hindringer

Noen av barna leker i nærhet av en liten rundkjøring ved et gamlehjem, langs vei 1. De føler at det er tryggere der og at det er mer plass til å leke. Denne skoleveien er i et sentrumsområde, å leke i nærheten av en rundkjøring er kanskje ikke noe et barn velger hvis det finnes bedre alternativer. Det kan være farlig i forhold til biltrafikken. Men ved mangel på andre gode møteplasser kan barna finne på å benytte slike områder til lek, i hvert fall i dette tilfellet.

Fortauet langs den første skoleveien er generelt veldig smalt, det gjør at man nærmest må gå ut i bilveien. Derfor er det vanskelig å bevege seg langs fortauet og føle seg trygg. Trygghet er en del av universell utforming. Er det ikke trygt å oppholde seg eller ferdes på et område, så er det heller ikke universelt utformet.

Hvis det er for mye snø og dårlig brøytet kan det være vanskelig å bevege seg eller å oppholde seg på et område, det la jeg merke til under observasjonen. Universell utforming skal fungere i vinterhalvåret også. Snøen dekket store områder langs skoleveiene og gjorde at man ofte ikke kunne se om det var overgangsfelt.

Langs skolevei 2 er det et område hvor gjennomkjøring ikke er tillatt, denne gaten heter kjærlighetsstien. Asfalten på fortauet langs kjærlighetsstien er ganske ujevn og dårlig vedlikeholdt. Det kan gjøre det vanskelig å bevege seg på dette området, det skaper en fare for å snuble og slå seg.

Det er trekker langs det samme fortauet som gjør at det blir et veldig smalt område å bevege seg på. Under befaringsene la jeg merke til at barna var nødt

til å gå etter hverandre, istedenfor ved siden av hverandre, langs dette fortauet. Det gjorde det vanskelig for elevene å kommunisere. Barna er veldig opptatte av hverandre langs ferdselen til og fra skolen, og på dette området var det vanskelig for dem å være sosiale.

Alle kryss med bilvei langs skolevei 2 er farlige i forhold til trafikken. Bilene kjører fort i området og det er mye trafikk generelt, til tross for at det er en barneskole i nærheten. Det mangler overgangsfelt flere steder langs begge skoleveier.

Hvis barna ikke er oppmerksomme nok på trafikken kan de havne i en farlig situasjon. De fleste elevene var uforsiktige ved kryssing av bilvei langs begge skoleveier.

Mange av elevene synes at fortauet var veldig smalt langs skolevei 1. De beskrev det som om det ikke var plass til dem i det hele tatt. Det kan virke som om det ikke er tatt hensyn til at det er en barneskole i området og at barn ferdes i nærmiljøet.

Flere av elevene snublet og sklei på grunn av ubrøytet snø, under den første befaringen. Jeg la merke til at det var vanskelig for elevene å bevege seg der snøen ikke var brøytet eller der det ikke var strødd nok.

Det er også et hull i asfalten på fortauet langs skolevei 1. Det kan være lett for barna å snuble i hullet og skade seg.

Flere av barna ga utrykk for at de skulle ønske at fortauet var bedre langs skolevei 1, og at bilene kjørte saktere. Hvis elevene er redde for trafikken i et område, kan det gjøre at velger og ikke delta på noen områder i nærmiljøet ut av frykt. Et annet alternativ er at barna tar sjanser og oppholder seg på trafikkfarlige områder som kan resultere i ulykker.

Noen av elevene var litt uforsiktige i forhold til biltrafikken og gikk noen ganger langs bilveien.

Jeg la merke til at noen av elevene likte å gå nærme kanten av fortauet, altså nærme bilveien, det kan være farlig.

Noen av elevene ga utrykk for at de skulle ønske at det var flere overgangsfelt og synes at det hadde gjort området tryggere. Selv om elevene nevner ulike trafiksikkerhetstiltak som de ønsker mer av i området, så merket jeg at de ikke tenker nok på trafikken når de ferdes til skolen.

Elevene nevner ulike leker som de kan leke langs ferdselen til og fra skolen, en av dem er å leke sisten. Slike leker krever at barna kan føle seg trygge, og at de har nok plass til å leke på.

Når jeg stilte spørsmål om hva som kan skje langs ferdselen til og fra skolen tenkte barna for det meste på negative opplevelser slik som at man kan snuble og slå seg, bli påkjørt. Når de snakket om trafikken, virket det som om de var klar over hvilken farer som kan oppstå og hva som skal til for å være forsiktige i trafikken. Men når jeg observerte dem i trafikken så var de er de

ganske uforsiktige. Dette viser en motsetning.

Når barna er bekymringsfrie og uoppmerksomme i møte med trafikken kan de utgjøre trafikkhindringer. Det er viktig at omgivelsene er utformet for elevenes deltakelse i skolens nærmiljø. De må ha mulighet til å være seg selv uten å møte på noe som begrenser eller forandrer oppførselen deres.

Langs skolevei 2 var det veiarbeid som gjorde at barna måtte gå ut i bilveien for å komme over på fortauet på andre siden.

Hvis barna oppdager dyr langs ferdselen til og fra skolen, blir de veldig opptatt av det. De tenker ikke over hvilke situasjoner de er i, og fokuserer kun på dyret.

Det mangler gode områder for barna å leke på langs skolevei 2 og derfor pleier noen av elevene å leke hjemme hos venner, etter skolen.

Barna fortalte at det er mulig å leke gjemsel og spille ball langs ferdselen til skolen, men at det er farlig med biler i området. De forklarte at de liker å leke førstemann til skolen. For at elevene skal kunne bruke nærmiljøet til lek, krever det at det er utformet for slik deltakelse. Barna må være trygge og ha god plass til å leke.

Oppsummering

Enkelte av elevene har gitt uttrykk for at det er vanskelig å leke langs skolevei 2 fordi fortauet er for smalt. Skolen befinner seg i et trangt sentrumsområde, og det er forståelig at barna føler at det mangler gode områder for lek.

Generelt ut fra de første befaringene fikk jeg inntrykk av at det var mye trafikk langs begge strekninger. Det er viktig å understreke at barna er generelt uforsiktige ved kryssing av bilvei. De lever på et vis i sin egen verden og er veldig opptatt av hverandre og ting de ser. Dette kan være farlig over alt, men spesielt midt i sentrum hvor det generelt er mer trafikk. Hvis det ikke er trygt å oppholde seg på et område, så er det heller ikke universelt utformet.

Det er flere faktorer som jeg har beskrevet som kan tyde på at sentrumsområder kan ha mangel på gode byrom. Barna benytter seg derfor av litt farligere områder i forhold til trafikken, for å kunne delta i lokalsamfunnet. Det er eksempler på at elevene er opptatt av annet enn bare selve veistrekningen. Barna har generelt en god fantasi og tar seg bruk av det de finner langs ferdselen til skolen, for å leke.

Der det er lekeplasser som ikke er langt unna skoleveien, fortalte barna at de hadde oppholdt seg der. Dette viser at for barn så er ferdselen til og fra skolen ofte mer enn et spørsmål om å komme seg fra hjemmet og til skolen. Det er en viktig sosial arena hvor de leker, oppdager ting og snakker sammen. Oppførselen til barna viser at de ikke tenker mye på de farene som trafikken kan skape.



kart 4 Kart over Træleborg som skal illustrere at barna deltar i lokalsamfunnet på et større område enn en veistrekning. Kilde: google map



Bilde 32 Bilde av skolevei 1 viser et veldig smalt fortau



Bilde 33 skolevei 2 Træleborg. Viser arbeid i veien, elevene må gå i bilveien eller benytte fortau på andre siden.



Bilde 34 skolevei 1 Træleborg. Viser hull i fortauet.



Bilde 35 skolevei 1 Træleborg. Bildet viser en av møteplassene



Bilde 36 skolevei 1 Træleborg. Hull i fortauet er fylt med smeltet snø

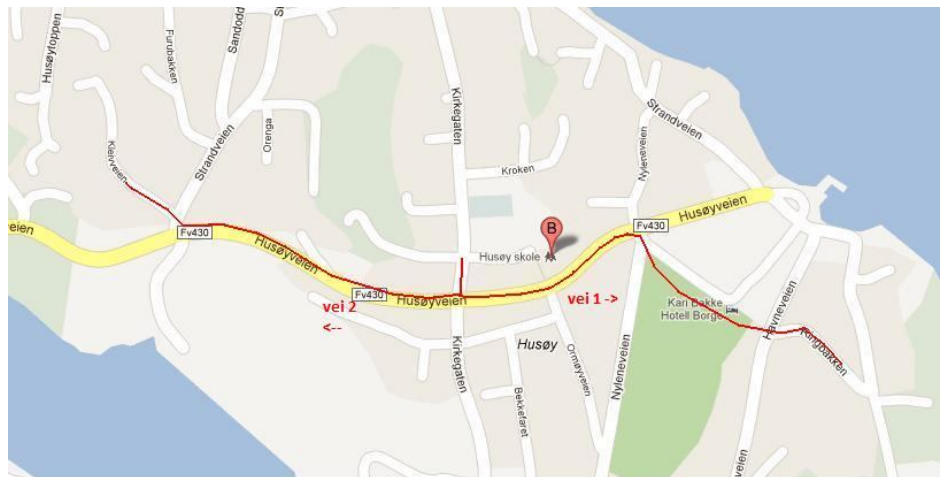


Bilde 37 skolevei 2 Træleborg. Trekkene langs Kjærlighetsstien



Bilde 38 skolevei 2 Træleborg. Bilde viser at strekningen er i et trafikkert sentrumsområde

5.3 Husøy skole



kart 5 viser skolens lokalsamfunn med de aktuelle veistrekningene kilde: google map

I det følgende kommer en analyse av barns ferdsel til og fra skolen, i forbindelse med skoleveier i nærheten av Husøy skole.

Området består for det meste av kommunale veier. Husøyveien som er markert med gul farge på kartet over, er en fylkesvei.

Barnas deltakelse i lokalsamfunnet

Den første skoleveien er et fint eksempel på at barna ikke kun er opptatt av en vei strekning. Denne skoleveien har en snarvei som går over en golfbane. Denne golfbanen hører til et privat hotell. På dette området er det også en liten lekeplass, som elevene benytter. Dette kan eksemplifisere at det er flere faktorer til elevenes deltakelse i skolens nærmiljø, langs ferdselen til og fra skolen. Lek er en viktig faktor for elevene.

Barna forklarte at det var mulig å møte venner hvor som helst langs ferdselen til og fra skolen. Elevene pleier å møte venner og ta følge med de til skolen.

De er opptatte av å ha det gøy langs ferdselen, og bruker det de har av omgivelser rundt seg for å skape opplevelser. Jeg observerte at noen av barna plukket blomster langs skolevei 2. Andre elever klatret og balanserte på en forstøtningsmur langs samme vei.

Skoleelevene satt seg på gresset i nærheten av boligområdet på toppen av oppoverbakken og lekte med grusen. Dette er også et eksempel på at de ikke kun holder seg på en avgrenset vegstrekning, i ferdselen til og fra skolen. Barna tar pauser langs ferdselen og benytter seg av andre områder enn veien.

Noen av elevene ved Husøy skole pleier å leke dødball i skolegården og fortalte at hvis dette var den vanlige skoleveien så hadde de brukt huskene på lekeplassen ofte.

En av elevene fortalte at det hadde vært mulig å møte venner i nærheten av golfbanen. De forklarte at det er viktig at det er plass til dem langs skoleveien.

Skoleelevene pleier også å vente på venner i skolegården og gå hjem sammen. Skolegården er derfor også en viktig sosial arena. Barna pleier å huske, hoppe i strikk og prate med venner i skolegården.

Barna fortalte at de kunne møtt hverandre ved bommen som skal hindre gjennomkjøring i nærheten av skolen og i skolegården. Noen av elevene kan finne på å løpe om kapp og leke sisten.

Det er tydelig at barna er opptatte av mer enn kun trafikksystemet. Elevene leker på lekeplassen og på de eksisterende omgivelsene. De klatrer, hopper og er sosiale med hverandre. De har behov for gode møteplasser for lek og opplevelser for å kunne delta på en god måte i lokalsamfunnet, langs ferdseien til skolen. Men elevene må også kunne benytte de eksisterende omgivelsene til lek.

Hindringer

Etter første befaring langs skolevei 1 virket strekningen trafikkfarlig. Langs begynnelsen av veien måtte elevene gå langs en smal veiskulder dekket av snø, med andre ord måtte de gå langs selve bilveien. Barna hadde veldig liten plass å bevege seg på langs bilveien, derfor var de veldig nærme bilene. De måtte krysse veien flere ganger og det manglet overgangsfelt langs hele skoleveien. Trygghet er som nevnt en del av universell utforming.

Flere av elevene snublet i et stålgjerde langs skolevei 1, når de skulle krysse veien fra området ved lekeplassen til oppoverbakken som fører til boligområdet. Det var veldig mye snø langs denne snarveien, i februar måned. Når det var større mengder med ubrøytet snø på enkelte områder, så fikk barna problemer med å bevege seg ved at de sklei og snublet. Barna var relativt uforsiktige i forhold til trafikken her også. For eksempel ved at de ikke kikket seg godt nok til sidene før kryssing av bilvei.

Det kan være vanskelig for barna å føle seg frie til å løpe og leke, når de må gå langs bilvei. Elevene tar en snarvei, denne snarveien går over en privat innkjørsel til et hotell. Når det kjørte biler inn langs denne innkjørselen så var det veldig lite plass til barna.

Elevene må krysse bilveien før de skal gå opp oppoverbakken langs skolevei 1, her mangler det overgangsfelt. Langs oppoverbakken er det ikke noen tilbud for dem i form av fortau eller lignende og her kjører det biler.

De fortalte at det er en skummel hund i nabolaget som biter og at de er redde for den. Slike situasjoner kan føre til at de unngår å oppholde seg på enkelte steder.

Jeg observerte at elevene var like uforsiktige i trafikken langs skolevei 2 som

skolevei 1. De er mer opptatt av hverandre eller ting de ser langs ferdselen til skolen.

Barna forklarte at de syns det er skummelt med biler eller at de kjører fort. De forklarte at det pleier å kjøre store arbeidsbiler i området og at det er skummelt. Det viser at barna opplever skoleveien som en trafikkert vei.

Oppsummering

Noen av barna opplevde det som tungvint å gå på ubrøytet snø. Der hvor det var glatt, kan det være vanskelig for dem å bevege seg trygt uten å skli.

Flere av barna syns at det er bra at det var fortau langs skolevei 2, det kan tyde på at de føler seg tryggere når det er fortau. En av skoleelevene fortalte at det kan være skummelt når bilene kommer opp oppoverbakken hvis man ikke ser de komme fra krysset helt nederst.

Jeg observerte at noen av barna gikk litt for langt ut i bilveien når det ikke var biler i nærheten. Selv om barna skal være forsiktige i møte med trafikken så skal det ikke være farlig for dem å leke og ha et sosialt liv gjennom ferdselen til og fra skolen.

Noen av elevene fra Husøy skole fortalte at det er vanlig å leke etter skolen, og snakke med venner langs skoleveien. Er det noe som gjør at barna foretrekker å leke etter skolen, istedenfor langs ferdselen til og fra skolen? Det kan være mangel på gode områder å leke på eller at elevene ikke føler at området er tilrettelagt for lek eller generelt for deres deltakelse.

Flere av barna leker med alt de finner og er litt uforsiktige. Det er viktig at de ikke leker på farlige områder, for eksempel med gjenstander som strømbokser, hvor de kan få strøm.

Enkelte av elevene er litt mer forsiktige i trafikken, generelt de eldste barna. Når elevene ble spurt om hva som kan skje langs skoleveien ga de ofte svar som at man kan bli påkjørt.

Det er flere faktorer til barnas deltakelse i lokalsamfunnet. Barna er som sagt ikke kun opptatt av en veistrekning fra a til b. De har møteplasser, de bruker snarveier og har ulike områder hvor de oppholder seg på. Elevene ved Husøy skole har gitt uttrykk for at de syns trafikken er skummel. De er ikke sikre på hvor de kan leke langs ferdselen til skolen, på grunn av dette. Det er viktig at de ikke havner i ulykker i møte med biltrafikken, fordi de ønsker å leke. Barna, slik som alle andre må kunne ta del i de fysiske omgivelsene slik som de ønsker.



Kart 6 Kartet illustrerer at elevene deltar på et større område enn en veistrekning. Kilde: google map



Bilde 39 vei 1 Husøy. Bildet viser at barna deltar i lokalsamfunnet ved å leke på en lekeplass som ligger langs snarveien.



Bilde 40 vei 1 Husøy. Eleven skal krysse veien men møter et mindre metall gjerde som det er lett å snuble i.



Bilde 41 vei 1 Husøy. Elevene leker på lekeklassen langs snarveien.



Bilde 42 vei 2 Husøy. Barna balanserer på en forstøtningsmur.



Bilde 43 Bildet viser skolegården til Husøy skole.



Bilde 44 vei 1 Husøy. Bildet viser veien som barna må gå langs, det er en bilvei uten noe form for fortau, krysset mangler overgangfelt.



Bilde 45 Bildet viser en liten hund som går løs langs skolevei 2, barna blir veldig opptatte av den.



Bilde 46 vei 1 Husøy. Lekeplass langs snarveien.



Bilde 47 Bilde av vei 2 på Husøy.



Bilde 48 Vei 1 Husøy. Bildet viser bilveien som barna må gå langs.



Bilde 49 Vei 1 Husøy. Bildet viser snarveien og at det ikke er brøytet.

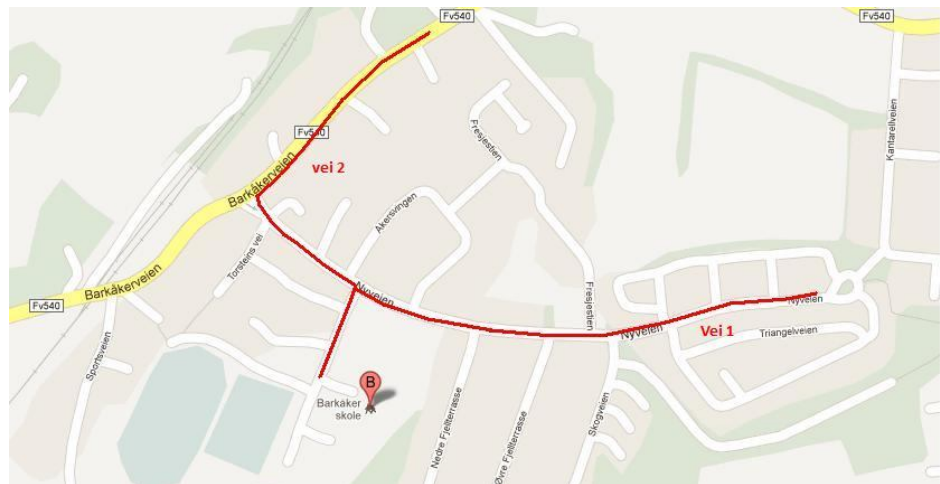


Bilde 50 Vei 1 Husøy. Bilde viser en elev som går langs bilveien.



Bilde 51 Vei 1 Husøy. Bildet viser metallgjerdet langs snarveien som barna kan snuble i.

5.4 Barkåker skole



kart 7 Kartet viser Barkåker lokalsamfunn og de aktuelle veistrekningene.
Kilde: google map

På området er det for det meste kommunale veier, men Barkåkerveien som er vist med gul farge på kartet over, er en fylkesvei.

Barnas deltakelse i lokalsamfunnet

Elevene pleier å møte venner i boligområdet. De tar følge med venner til skolen. Dette kom frem i beifaringene med elevene fra de andre skolene også. En av elevene ga uttrykk for at de synes at det er gøy å klatre i trær, der det er mulig.

Barna forklarte at det viktigste med skoleveien er at den er trygg. Når elevene føler seg trygge, så har de mulighet til å være seg selv og bruke nærmiljøet slik som de ønsker.

En av elevene forklarte at det var mer moro å gå til skolen hvis man gikk med venner. Dette viser at det sosiale livet viktig for dem, langs ferdslen til skolen. Dette kom også frem under beifaringene med elever fra Træleborg skole. Eleven skulle ønske at det var flere lekeplasser langs skoleveien. Dette viser hvor viktig lek er for barna langs ferdslen til skolen.

En av skoleelevene nevnte at det skal være en lekeplass i nærheten av boligområdet. Dette området er også viktig for deres deltakelse i lokalsamfunnet.

Barna fortalte at det er vanlig å leke sisten langs ferdslen til og fra skolen. De synes det er gøy å møte på dyr på vei til skolen. De fortalte at det hadde vært naturlig å leke bak husene i boligområdet.

Flere av elevene pleier å leke i skolegården, dette er også en viktig sosial arena for dem.

En av elevene pleier å leke i barnehagen som ligger i nærheten av skolevei 1.

Flere av elevene hadde møtt venner ved rundkjøringen langs skolevei 1 og sentret ball med venner på vei hjem. De fortalte at det er vanlig å ta snarveier mellom boligområdet. Dette er gode eksempler på at barna bruker et større område enn en veistrekning langs ferdselen til skolen. Ferdselen til og fra skolen er en viktig sosial arena for dem.

Hindringer

Elevene synes det gikk greit å bevege seg langs første del av skolevei 1, hvor det var fortau. Men langs Barkåerveien, som utgjør andre del av skolevei 1, var det en stor, ubrøytet snøhaug. Jeg observerte at det var vanskelig for elevene å bevege seg på dette området. Denne snøhaugen gjorde at flere av elevene valgte å gå ut i bilveien. De synes at det var lett å snuble i snøen på dette området. Langs denne veien var det i gang arbeid med en ny gang og sykkelveg.

Barna synes det var glatt der det var snø. Dette var også en utfordring for elevene ved Træleborg skole.

Langs skolevei 2 er det fortau langs hele strekningen. Det fører til et boligområde hvor det er en mindre rundkjøring som skal hindre gjennomkjøring, det er et trafiksikkerhetstiltak.

Elevene ved Barkåker skole er generelt også uforsiktige i møte med trafikken, slik som barna ved de andre skolene. De ser seg ikke godt nok til sidene før kryssing av bilvei. Barna forklarte at det kjører store arbeidsbiler langs skolevei 2 og at det er skummelt.

De forklarte at snøen var et mye mindre problem langs skolevei 2 og at det var bedre brøytet. Selv om noen av elevene ga utrykk for at de var glad i snø, la jeg merke til at det var vanskelig å bevege seg på snøen. Elevene liker at det er fortau langs skolevei 2. Barna viste en mer bekymringsfri oppførsel der hvor det var fortau.

Når snøen hadde smeltet, var fortsatt Barkåerveien problematisk å bevege seg over. Veien var ujevn, barna kunne lett slå seg og snuble. Grunnen til dette er at det arbeides med en ny gang og sykkelveg på området.

Oppsummering

En av elevene ga utrykk for at det ikke var plass til dem langs Barkåerveien, barnet forklarte at den hvite vegskulderstreken ikke synes på grunn av snøen. Barnet synes det var skummelt med biltrafikken når det ikke var ordentlig fortau. Det er viktig for barna å føle seg trygge slik at de være seg selv og oppføre seg som de ønsker.

Noen av elevene synes det var mange biler langs skolevei 1 og at det gjør det vanskelig å leke på vei til skolen, derfor velger de å leke hjemme istedenfor. Dette viser at trafikken kan skape hindringer i barns deltakelse i nærmiljøet. Barna velger å leke hjemme fordi de er redde for biltrafikken langs ferdselen

til og fra skolen.

Flere av elevene nevnte at det er viktig at skoleveien er trygg. Det samme mente elevene ved Træleborg skole. Jeg observerte at flere av elevene hoppet bortover skoleveien, lekte i skolegården, men var også litt redde for bilene i området.

En av elevene forklarte at hvis det hadde vært en lekeplass i nærheten av skolevei 1 så hadde det vært naturlig å leke der. Dette kan tyde på at barna savner flere områder å leke på i nærmiljøet.

Befaringen med elevene har vist at de er generelt opptatte av mer enn en veistrekning. Altså handler det ikke om en veistrekning, men at de deltar i lokalsamfunnet gjennom ferdselen til og fra skolen. Denne ferdselen er en viktig sosial arena for barna. De deltar i lokalsamfunnet når de tar snarveier, leker med omgivelsene, leker med hverandre, har møteplasser og er sosiale. Når elevene tar snarveier viser det at de ikke er bundet til en konkret veistrekning. Gjennom lek benytter de seg av mange ulike områder og byrom. Trygghet er viktig for elevene slik at de kan oppføre seg som de ønsker. Det handler først og fremst om at barna skal være en synlig prioritet gjennom utformingen av de fysiske omgivelsene i lokalsamfunnet. Området må utformes slik at de kan delta i nærmiljøet og være sosiale uten å havne i ulykker eller være redd for trafikken. Det handler om å gjøre området tilgjengelig for alle barn.

Vintervedlikehold må planlegges og utøves riktig, slik at det ikke er en hindring, men at snøen også kan benyttes til lek. Dette er viktig i et land som Norge hvor store deler av året består av vinter.

Selv om barn i denne alderen har kommet langt i den kognitive utviklingen og forstår konsekvenser av ulike handlinger, så er de fortsatt uforsiktige i møte med trafikken. I denne alderen skjer det mye med den kognitive utviklingen til barna, de utvikler seg til å bli voksne borgere. Derfor er ferdselen en viktig del av barnas kognitive utvikling, og en arena hvor de lærer å bli selvstendige.

I følge Gåboka (Dahlman 2005, s.27) er det viktig å fokusere på hvilken opplevelser barna ønsker å ha langs ferdselen til og fra skolen. Universell utforming handler om at alle skal kunne ta del i de fysiske omgivelsene. Deltakelse i samfunnet kan forstås ut fra Hannah Arendt sine begrep handling og fremstilling. Deltakelse i samfunnet handler om det sosiale livet mellom mennesker og hvordan man kan legge til rette for det gjennom tilgang til de menneskeskapte omgivelsene. Undersøkelsen med elevene har skapt forståelse for hvilket perspektiv disse barna har i forhold til å delta i sitt lokalsamfunn.

Martha Nussbaum forklarer i boken *Frontiers of Justice* at mennesker med funksjonsnedsettelse ikke har vært med på å bestemme grunnleggende prinsipper i samfunnet, som har skapte bygde omgivelser slik de er i dag. Barn har også ikke tatt del i denne prosessen. By og samferdselshistorien viser at

trafikksystemet har blitt en viktig og stor del av bybildet. Derfor er det også en viktig del av å delta i samfunnet.

Elevene som har tatt del i undersøkelsen har vist at de benytter et større område i lokalsamfunnet gjennom ferdsele til skolen.

Veistrekningene som er omfattet av skoleveiene er eid og forvaltet av et sett av myndigheter. De kommunale veiene er eid av Tønsberg kommune. Fylkesveiene har både Statens Vegvesen og fylkeskommunen ansvar for. For å danne et bilde av hvordan disse myndighetene forholder seg til universell utforming har jeg intervjuet informanter fra Tønsberg kommune, Vestfold fylkeskommune og Statens vegvesen Region sør, avdeling Tønsberg. Informantene arbeider med infrastruktur, samferdsel og transport.



Kart 8 Kartet viser at elevene deltar på et større område enn en veistrekning
kilde: google map



Bilde 52 vei 1 barkåker. Bildet viser en elev som går langs Barkåkerveien.



Bilde 53 Bildet viser en elev på vei til å klatre i et tre på et område utenfor skolevei 1.



Bilde 54 skolevei 1 Barkåker. Bildet viser et område hvor noen av barna oppholder seg på og som er utenfor veistrekningen.



Bilde 55 Bildet viser parkeringsplassen til skolen.



Bilde 56 Bildet viser en lekeplass i nærheten av skolevei 2.



Bilde 57 skolevei 1 Barkåker. Bildet viser snøhaugen langs strekning 1.



Bilde 58 Bildet viser snøhaugen langs vei 1 på Barkåker.



Bilde 59 Bildet viser arbeid langs veien langs Skolevei 2 på Barkåker.



Bilde 60 Bildet viser en benk med mye snø rundt som gjør det vanskelig å benytte den. Skolevei 2 Barkåker.

Kapittel 6 sektormyndigheter – universell utforming i praksis

6. 1 Intervjuer med ansvarlige myndigheter

Jeg har foretatt intervju med Vestfold fylkeskommune, Tønsberg kommune og Statens Vegvesen Region sør, avdeling Tønsberg. Disse myndighetene har ansvar for de ulike veistrekningene som undersøkelsen omfatter. Hensikten med intervjuene var å avdekke hvordan de forholder seg til universell utforming.

Spørsmålene var:

-Hva jobber du med, hvilken avdeling og hva er din stilling?

-Hvordan håndterer dere mennesker med funksjonsnedsettelse? Kan du utdype det, hva er din mening om det?

-Har dere manualer eller lignende hvor deres begrep kommer fra, for eksempel i forhold til universell utforming? Bruker dere begrep på borgere som brukere av deres tjenester? Kan du utdype det, hva er din mening om det?

-Kan du forklare hvordan dere forholder dere til universell utforming? Hva er din mening om det?

-Hvordan håndterer dere nye krav til universell utforming? Hva er din mening om det?

-Kan du fortelle om det har vært noen innsigelser i forhold til deres anlegg? Hva er din mening om det?

-Hvem samordner dere ansvaret om universell utforming med og hvordan blir det utført? Hva er din mening om det?

-Hvilke områder langs skoleveiene eier dere og hvilket ansvar har dere der? Er universell utforming en prioritert på disse områdene? Er skolevei en prioritering på disse områdene? Hva er din mening om de områdene?

Intervjuene ble utformet slik at informantene skulle snakke mest mulig åpent om temaene som var: forholdet til universell utforming, begrepsbruk, universell utforming. Jeg har stilt delvis åpne spørsmål for å få mest mulig informasjon.

6.2 Vestfold fylkeskommune

Jeg har snakket med to informanter fra Vestfold fylkeskommune. Den første informanten jeg hadde kontakt med arbeider med samferdsel.

Den første informanten forklarte at alle nye anlegg, når det gjelder fylkesveier, skal være universelt utformet. Dette er fylkeskommunens ansvar. Når Vestfold fylkeskommune skal sikre at krav til universell utforming er ivaretatt, er det vanlig å ha med brukere i prosessen. Brukerne er de som enten kan universell utforming eller som har behov for det, forklarte informanten. De skal da prøve ut eksisterende anlegg. Hvis eksisterende anlegg som prøves ut ikke møter kravene kan det bli dyrt å lage etterløsninger. Det er løsninger som må til på grunn av at prinsippene til universell utforming ikke ble ivaretatt i stor nok grad ved planleggingen av et prosjekt.

Informanten ga uttrykk for at fylkeskommunen ikke har en offensiv holdning i forhold til fagområdet universell utforming. Det er ikke nødvendigvis satt en tidsfrist på forandringer av eksisterende anlegg. Informanten forklarte at det er veldig dyrt å gjøre endringer av eksisterende anlegg. Hvis det skal gjøres endringer, for eksempel i et kryss langs en fylkesveg, må det samtidig sørges for at det blir universelt utformet. På den måten blir det mer effektivt, forklarte informanten.

Informanten synes det er fasinende hva som har blitt skapt med universell utforming og at det ikke kun legger til rette for trafikanter, men for alle andre også. I følge informanten prøver fylkeskommunen å fange opp nye krav til universell utforming så godt som de kan.

Universell utforming er et viktig fagfelt fordi det handler om å gjøre samfunnet og omgivelsene tilgjengelig for alle mennesker. Hvilken holdning myndighetene har til universell utforming, påvirker arbeidet med fagfeltet.

Fylkeskommunen har en rolle i forhold til plan og bygningsloven og i forhold til handlingsplanen "Norge universelt utformet 2025". Det følger ikke med økonomiske midler med handlingsplanen, forklarte informanten. Uansett må fylkeskommunen følge opp denne handlingsplanen og jobbe bevisst med det. Informanten presiserte at det faktisk ikke er nok penger til universell utforming, i dag.

Den intervjuede forklarte at det er viktig å sette av mer ressurser til universell utforming, ta kurs og sørge for at det er nok kompetanse om fagfeltet i alle ledd, for å slippe etterløsninger.

Vestfold fylkeskommune samordner arbeidet med universell utforming med Statens Vegvesen, i forhold til fylkesveiene. I forhold til plan og bygningsloven samarbeider de med kulturarv og Vegvesenet. Informanten forklarte at alle har sitt sektoransvar og at universell utforming lett kan bli nedprioritert. Informanten mener at det burde være en avdeling innenfor hver etat som har et ansvar for fagfeltet. I Vestfold fylkeskommune er det ingen avdeling eller

enkeltperson som har ansvar for universell utforming.

I følge informanten fra Vestfold fylkeskommune er de er bevisste på kompetansebygging innen universell utforming.

Hva bør denne kompetansebyggingen ta for seg?

Fylkeskommunens politikere har ansvaret for fylkesvegene, forklarte informanten. Vegvesenet har ansvaret for å ta seg av det politikerne bestemmer seg for, i forhold til fylkesveiene.

Den intervjuede fortalte at en viktig prioritering i neste handlingsplan for fylkesvegnettet 2014-2017 er skolevei.

I handlingsprogrammet for fylkesvegnettet står det at skoleveier skal oppleves som attraktive og trygge for brukerne⁴⁸. For å forstå hva som gjør en skolevei attraktiv for et barn, er det viktig å forstå deres perspektiver.

Informanten ga uttrykk for at det er viktig å forstå alvoret i arbeidet med fagfeltet, det trengs mer bevissthet rundt det og det må tas helt i starten av. Den intervjuede fortalte at det mangler kompetanse om universell utforming, derfor er det lett å gjøre feil.

Mangel på kunnskap om fagfeltet kan skape en usikkerhet og avstand til universell utforming. Hva betyr det i forhold til prioriteringen av fagfeltet?

Kommunen kan komme med innspill på hva som skal skje med fylkesvegene forklarte informanten. Informanten synes det er dårlig plass på fortauene og generelt langs skolevei 1 ved Træleborg. For å bedre fortauene langs skoleveiene kan man enten forhandle med de som bor i området eller tvinge frem en reguleringsplan. I den grad kommunen har store og viktige reguleringsplaner, kan fylkeskommunen komme med innspill i forhold til trafiksikkerhet og universell utforming. Nasjonale føringer må ivaretas i samråd med fylkesmannen, forklarte informanten.

Den andre informanten jeg hadde kontakt med fra Vestfold fylkeskommune arbeider med fylkesveg og trafikksystemet i Tønsberg. Informanten forklarte at det er vanlig for dem å kalle borgere for brukere av deres tjenester. Er det noen begrensninger i å betrakte borgere som brukere av deres tjenester?

Universell utforming er et relativt nytt fagfelt og alt som eksisterer av anlegg før kravene kom er derfor ikke universelt utformet, forklarte informanten. Derfor er det en stor forskjell mellom gammelt og nytt. Begge informantene forklarte at det ikke er nok penger til universell utforming i dag.

Informant nummer 2, forklarte at det er Statens Vegvesen som tar seg av drift og vedlikehold for fylkesvegene og at fylkeskommunen ikke har noe direkte arbeid med universell utforming. Det er Statens Vegvesen som er fagmyndigheten for universell utforming. Vestfold fylkeskommune kommer

⁴⁸ Vestfold fylkeskommune. Handlingsprogram for fylkesvegnettet 2014-2017

inn et steg før i prosessen. Informanten fortalte at de tar seg av kriterier og rammer for fylkesvegnettet.

Den intervjuede forklarte at selv om universell utforming ligger i tankene så er det ikke nok ressurser til alle fylkesveger. Det nåværende handlingsprogrammet for fylkesvegnettet er det Vegvesenet som har lagd og fylkeskommunen har ikke hatt mye innspill, forklarte informanten. Det nye handlingsprogrammet for fylkesvegnettet 2014-2016, skal utvikles på en ny måte. Det skal skje gjennom politisk verksted og ved at fylkeskommunen er mer involvert. Når det gjelder prioritering av tiltak, i forhold til universell utforming, forklarte informanten at det blir vurdert ut fra hvor mange som benytter enkelte områder.

Grunnen til at enkelte områder ikke blir like mye benyttet som andre, kan være fordi mange mennesker ikke har tilgang til det. Altså at det ikke er universelt utformet. Ved å kun prioritere de mest brukte områdene i en by, er det mange områder som blir forbigått.

Den intervjuede forklarer at politikerne ønsker å sikre myke trafikanter og trygge skoleveier. Derfor blir trafiksikkerhet viktig i forhold til skoleveiprojekter. Det er 30 kriterier for trafiksikkerhet i handlingsplanen for fylkesvegnettet, forklarte informanten.

Dette er et eksempel på tydelige valg av prioriteringer. Alle tiltak, inkludert trafiksikkerhet koster penger. Trafiksikkerhet er et fagfelt som har eksistert lengere enn universell utforming.

Den intervjuede forklarte at de også ønsker å bidra til å legge til rette for trygge skoleveier og myke trafikanter, i byområder. Men at handlingsprogrammet for fylkesvegnettet 2014-2017 er såpass nytt at det ikke er noen konkrete planer enda. Dette kan tyde på at fylkeskommunen først og fremst er opptatte av trafiksikkerhetstiltak i forbindelse med ferdseien til skolen.

Jeg stilte et tilleggsspørsmål om forskjellen mellom utbygging i sentrum fremfor periferi. Den intervjuede svarte at det er enklere å gjøre endringer i eksisterende anlegg i periferiområder fremfor sentrumsområder. Dette er fordi det er mange vannledninger som ligger tett i sentrumsområder. Dessuten er prosjekter i sentrumsområder dyrere. Ut fra befaringene med elevene var det tydelig at det var trangt i sentrumsområdene og mangel på gode møteplasser for barna.

En dødsulykke er mye tydeligere og viktigere enn universell utforming, forklarte informanten. Politikerne diskuterer derfor ikke universell utforming, men trafiksikkerhet.

Informant nummer 2 fra fylkeskommunen presiserte at det ikke følger med noen nye midler med handlingsplanen Norge universelt utformet 2025. Og at

det kan være en negativ faktor som gjør at det er vanskelig å forholde seg til planen. Den intervjuedes personlige mening er at det blir vanskelig å nå målet om et universelt utformet Norge i 2025. Og at universell utforming koster mye men er viktig, derfor handler det om prioriteringer.

I handlingsprogrammet for fylkesvegnettet (2014-2017) er det et stort fokus på trafikksikkerhet. Men når det står at skoleveger skal være trygge og attraktive så er det viktig å ha en forståelse av hva som gjør de attraktive. Det er det kun skoleelevene som kan eksemplifisere. Barnas perspektiver i forhold til universell utforming er viktige i forhold til arbeidet med skoleveier.

Ut fra intervjuene med fylkeskommunen er det tydelig at universell utforming er et spørsmål om prioriteringer og økonomi. Informantene har forklart at det er et område som krever mer kompetanse. Hva bør denne kompetanseøkningen ta for seg?

Skoleveiene bestod også av kommunale veier, derfor har jeg utført intervju med en informant fra Tønsberg kommune.

6.3 Tønsberg Kommune

Informanten fra Tønsberg kommune jobber med trafikksikkerhet, vei og er fagansvarlig for vei i Tønsberg kommune.

Informanten forklarte at kommunen bruker Vegvesenets manualer i forhold til universell utforming av trafikksystemet.

Det vil si at når kommunen snakker om trafikksystemet så benytter de begrep som trafikanter, myke trafikanter, gående og syklende på borgerne.

Håndboken som benyttes er "Håndbok 278 - Universell utforming av veger og gater". Når kommunen snakker om borgere blir de omtalt som brukere av de kommunale tjenestene, forklarer informanten.

Informanten forklarte at kommunen forsøker å ivareta krav om universell utforming så godt som de kan. Dette samsvarer med hva informanten fra fylkeskommunen sa og viser en lignende holdning i forhold til fagfeltet.

Kommunen bygger nytt og bygger om det eksisterende. Den intervjuede fortalte at det er bygd veldig mye nytt i forhold til myke trafikanter, i kommunen.

Kommunen prøver å fange opp og følge opp kravene til universell utforming, forklarte informanten. Arbeidet med universell utforming kan være vanskelig på grunn av omkringliggende områder og infrastruktur som gjør det til en utfordring å ivareta kravene. Informanten stilte spørsmålet: hvor langt skal en dra universell utforming, fordi det ikke alltid er økonomi til det?

Hvis kommunen skal bygge i forhold til kravene om universell utforming så

må det være midler til det, forklarte informanten. Prosjekter blir vanligvis utsatt hvis det ikke er nok penger til universell utforming.

Den intervjuede fortalte at innbyggerne noen ganger stiller spørsmål om hvorfor det ikke er mer universell utforming i kommunen?

Kommunen må prioritere universell utforming der hvor det er flest brukere av de kommunale tjenestene og hvor trafikkstrømmen er. Det er der de mener at det er viktigst med universell utforming. For informanten og kommunen er områder som sykehuset, bryggen, biblioteket og veier med mye trafikk viktige områder hvor en må ivareta kravene. Slik forholder også fylkeskommunen seg til universell utforming.

Kommunen samordner arbeidet med universell utforming med Statens Vegvesen når det gjelder fylkeskommunale veier. De samordner også med byggesaksavdelingen. Informanten forklarte at samordningen varierer etter sakens natur. Informanten synes at alt kan samordnes mer enn det blir gjort i dag. Men forklarer at det er ulike etater i samfunnet og alle har sine prioriteringer.

Den intervjuede fortalte at snarveien i nærheten av golfbanen langs skolevei 1 ved Husøy skole er en del av en privat innkjørelse til et hotell. Skoleveiene ved Træleborg skole er kommunale. Det har ikke blitt gjort noen vurderinger i forhold til universell utforming, men det er jevnlig vurderinger av trafiksikkerheten, forklarte informanten. Det er ingen store planer for området i fremtiden.

Den intervjuede forklarte at kommunen hele tiden bruker de små midlene de har til å gjøre små forandringer. For eksempel i skolekretser ved å utvide fortau og sørge for bedre lysforhold. Informanten presiserte at det er generelt lite penger til ulike tiltak.

Barkåerveien, er en fylkesvei. Vegvesenet er i gang med arbeid med en ny gang og sykkelveg som må innfri krav om universell utforming, fortalte informanten. Stadig flere flytter til Barkåker og derfor blir det viktigere med en prioritering av skolevei i området.

Intervjuet med Tønsberg kommune har vist at mye av den samme holdningen som fylkeskommunen har til universell utforming, går igjen. Universell utforming er et spørsmål om økonomi og prioriteringer. Ut fra intervjuene kan det virke som om det er et behov for mer kompetanse om universell utforming.

6.4 Statens Vegvesen Region sør

Informanten fra Vegvesenet er avdelingsdirektør for veiavdelingen i Vestfold.

Statens Vegvesen bruker begrep på borgere som kommer fra håndbøkene deres. Retningslinjer og normaler styrer arbeidet deres. Den intervjuede forklarte at de bruker begrep som trafikanter og brukere av vegnettet, på borgere. Informanten fortalte at de også skiller mellom brukergrupper slik som: barn, voksne, mennesker med funksjonsnedsettelse.

Informanten forklarte at de har en strategi og tiltaksplan for universell utforming i region sør. Den tar for seg hvordan de organiserer arbeidet med universell utforming, men den fanger ikke opp alt, forklarte informanten.

Informanten forklarte at Vegvesenet har blitt bevisste på behovene til mennesker med bevegelsesnedsettelse i tiltak som de gjør, det står langt fremme i planleggingsfasen. Men informanten tror at mennesker med andre former for funksjonsnedsettelse ikke syns at det er godt nok i driftsfasen.

I følge informanten fungerer universell utforming dårligere på vinteren. Vegvesenet har entreprenører som skal ta seg av vinterdrift, men de har ikke samme prioriteringer i forhold til universell utforming som de har. Dette forsøker Vegvesenet å løse med stikkprøver i forhold til vinterdrift av trafikksystemet.

Befaringen med barna har vist at snø noen ganger kan utgjøre et problem i forhold til å bevege seg hvor man ønsker og slik man ønsker.

Vegvesenet tar universell utforming på alvor og det er mye fokus på det. I følge informanten er det slik at jo lengre ut i organisasjonen en går, jo mindre er fokuset på fagfeltet.

Informanten mente at Vegvesenet kan bli bedre på universell utforming og at det er et relativt nytt område. Det har ikke helt samme prioritet som trafiksikkerhet, enda.

Informanten forklarte at trafiksikkerhetstiltak ikke er lovregulert på samme måte som universell utforming, men at det blir gjort. Informanten stilte også spørsmålet om det er en riktig balanse av prioriteringer i dag?

Hva skal til for at universell utforming skal bli en større prioritering enn det er i dag?

Statens Vegvesen samordner arbeidet med universell utforming med fylkeskommunen. De samarbeider også med kommuner og kollektivtrafikk selskaper. De samarbeider med ulike brukerorganisasjoner i planene sine, det er ikke et fast utvalg men det blir gjort etter behov. Informanten mener at universell utforming burde styrkes utover i organisasjonen. Informanten mente også at samordning med kommuner og andre burde bli bedre.

Samordning i forhold til arbeidet med hele reisekjeder må bli bedre i følge informanten.

Informanten forklarte at Husøyveien i tilknytning til Husøy skole er en fylkesvei og at de har ansvar for universell utforming i forhold til fylkesveiene. Informanten kjente ikke til at det har blitt gjort noe i forhold til universell utforming eller skolevei i dette området. Den intervjuede forklarte at det i Nasjonal transportplan er gjort vurderinger i forhold til skolevei. Det er et prinsipp i planen at det skal settes en sirkel rundt skolen på 2 km hvor det bør være sikre skoleveier. Informanten bekreftet at det skal bygges en ny gang og sykkelveg langs Barkåkerveien i tilknytning til skolevei 1 ved Barkåker skole. Her må krav om universell utforming ivaretas.

Alle informantene som tok del i intervjuene har vist en lignende holdning i forhold til fagfeltet. De forklarer alle at det mangler ressurser til universell utforming. Informantene fra intervjuene har forklart at de bruker begrep på borgere som bruker av deres tjenester.

NOU 2001: 22 ``Fra bruker til borger'' tar for seg en holdningsendring som handler å flytte fokuset fra at mennesker med funksjonsnedsettelse blir betraktet som problemet, til at samfunnet og omgivelsene er problemet. Det handler om å forstå mennesker som borgere og ikke brukere.

Martha Nussbaum diskuterer i boken *Frontiers of Justice* hvordan samfunnet, omgivelser og arbeidsplasser kan gjøres tilgjengelige for mennesker med funksjonsnedsettelse. Det kan skape muligheter for at flere mennesker kan ta del i samfunnet og dermed bli betraktet som fullverdige og aktive borgere. Handlingsplanen Norge universelt utformet 2025 tar for seg den største satsningen på universell utforming i Norge noensinne. Handlingsplanen er derfor viktig for det videre arbeidet med fagfeltet.

Kapittel 7 Universell utforming – en måte å betrakte verden på

7.1 Norge universelt utformet 2025

Barne- og likestillingsdepartementet la i 2009 frem handlingsplanen ``Norge universelt utformet 2025''. For å nå visjonen om at Norge skal være universelt utformet i 2025 settes det inn et bredt spekter av virkemidler og alle departement involveres. Handlingsplanen skal vise hvordan Regjeringen vil legge grunnlag for å oppnå visjonen gjennom tidsfaste tiltak (Barne- og likestillingsdepartementet 2009, s 2).

Hva krever det for å jobbe målrettet mot en slik visjon? Intervjuene med informantene fra Vegvesenet, kommunen, og Vestfold fylkeskommune har vist at det er behov for en økt kompetanse om universell utforming. Fagfeltet universell utforming var ikke den største prioriteringen i arbeidet med infrastruktur, samferdsel og transport.

En så ambisiøs visjon krever en tydelig prioritering av universell utforming i forvaltningen.

For mennesker med nedsatt funksjonsevne er tilgjengelighet en viktig faktor for samfunnsdeltakelse (Barne- og likestillingsdepartementet 2009, s 2). Barne- og likestillingsdepartementet har et ansvar for å fremme likestilling og motvirke diskriminering uavhengig av alder, kjønn, seksuell orientering, hudfarge, etnisitet, religion og nedsatt funksjonsevne (Barne- og likestillingsdepartementet 2009, s 2). Barn er en gruppe mennesker som ikke har vært med på å utvikle de grunnleggende prinsippene i samfunnet. Derfor er ikke samfunnet utformet etter deres premisser. Universell utforming har som målgruppe alle mennesker: i alle aldre, i alle størrelser, og med ulike ferdigheter⁴⁹. Derfor er det viktig å forstå barnas perspektiver i forhold til universell utforming.

Det er Regjeringens ønske å komme bort fra en tankegang der individet blir definert som problemet og der spesielle tiltak for personer med nedsatt funksjonsevne blir hovedløsningen (Barne- og likestillingsdepartementet 2009, s 4).

Denne holdningen kan man også finne igjen i NOU 2001:22 ``Fra bruker til borger''. Hovedtanken er det samme, at mennesker ikke blir definert som problemet. Dette henger sammen med det etiske prinsippet i universell utforming som er at ingen mennesker skal diskrimineres mot. Arbeidet med universell utforming må alltid ses i sammenheng med det etiske prinsippet.

I handlingsplanen står det at universell utforming av det fysiske miljøet går ut på en likeverdig form for tilgjengelighet slik at hovedløsningen kan brukes av flest mulig mennesker (Barne- og likestillingsdepartementet 2009, s 4). Det betyr at universell utforming ikke kun omfatter mennesker med nedsatt

⁴⁹ Aslaksen et. al Universell utforming – planlegging og design for alle. (internett) Tilgjengelig fra: (<http://home.online.no/~bringa/universell.htm>)

funksjonsevne, men også for eksempel eldre eller familier med barnevogn. Universell utforming er et fagfelt som skal gjøre samfunnet og omgivelsene tilgjengelige og brukbare for alle mennesker. Dette perspektivet på universell utforming er viktig å legge vekt på, det kan være en faktor som bidrar til å gjøre fagområdet mer prioritert i fremtiden.

Regjeringen skal arbeide systematisk for å fremme kunnskap og stille krav om universell utforming i utviklingen av det menneskeskapte miljø (Barne- og likestillingsdepartementet 2009, s 4).

En kompetanseheving i forhold til universell utforming må sette fokus på sider ved universell utforming som forvaltningen i dag ikke har et godt nok grep på. Det gjelder for eksempel barns perspektiver på fagfeltet.

Norge har undertegnet FN konvensjonen som tar for seg rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne. I handlingsplanen står det at Regjeringen forbereder en proposisjon om ratifisering av konvensjonen. FNs menneskerettighetskonvensjoner danner et bredt fundament for å sikre rettighetene til alle personer med nedsatt funksjonsevne, uavhengig av seksuell orientering, kjønn, alder og etnisk bakgrunn (Barne- og likestillingsdepartementet 2009, s 4). En ratifisering av FN konvensjonen kan ha en stor betydning for prioriteringen av fagområdet i planleggingen. De Stater som ratifiserer konvensjonen påtar seg å treffe alle juridiske, administrative, og andre tiltak som er nødvendige for å virkeliggjøre de rettigheter som er nedfelt i konvensjonen. En ratifisering av konvensjonen vil kunne styrke norske lovfestede krav til universell utforming⁵⁰.

Kompetanseheving, forvaltningsmessige grep og økonomiske virkemidler er viktige tiltak for å motvirke fremtidige og eksisterende barrierer, står det i handlingsplanen (Barne og likestillingsdepartementet 2009, s 5). Det er ikke gitt en utdypet forklaring på hva en kompetanseheving omfatter. Økonomiske og forvaltningsmessige grep kan spille en stor rolle i utformingen av byrommet hvis det er gjort ut fra riktige prinsipper. Kompetanseheving som legger fokus på hvordan mennesker deltar i samfunnet og hvorfor universell utforming er viktig kan legge riktige premisser til grunn for videre arbeid og tekniske løsninger på det fysiske miljøet. Barna i eksempelstudiet har påvist hvordan de deltar i lokalsamfunnet gjennom ferdselen til skolen. Deres perspektiver i forhold til universell utforming burde være en del av kunnskapsøkningen.

Regjeringen la i mars 2009 frem stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2010-2019. Meldingen understreker at alle mennesker har samme rett til deltakelse i samfunnet (Barne- og likestillingsdepartementet 2009, s 5). Muligheten til trygt, effektivt og enkelt å kunne ta seg frem i

⁵⁰ Standard.no Norge nærmere ratifisering av FN konvensjon.(internett) Tilgjengelig fra: (<http://www.standard.no/no/Nyheter-og-produkter/Nyhetsarkiv/Universell-utforming/2012/Norge-narmere-ratifisering-av-FN-konvensjon/>)

samfunnet er avgjørende for å kunne delta i arbeidsliv og sosiale aktiviteter (Barne og likestillingsdepartementet 2009, s 5).

Samfunnsdeltakelse omfatter mange faktorer. Trafikksystemet må forstås som en viktig del av å delta i samfunnet, fordi det forbinder ulike områder for samfunnsdeltakelse.

Handlingsplanen er sektorovergripende og inneholder både sektorielle og tverrsektorielle tiltak. Samarbeid mellom ulike forvaltningsledd og nivåer er viktig, står det i handlingsplanen (Barne- og likestillingsdepartementet 2009, s 9). Mennesker deltar i samfunnet på mange ulike måter og områder i de fysiske omgivelsene. For å ivareta prinsippet om samfunnsdeltakelse, krever det samordning av ansvaret for universell utforming. Ansvarlige myndigheter må i større grad forstå arbeidet med universell utforming tverrfaglig.

I følge handlingsplanen skal barn og unge sikres gode oppvekstvilkår. Tiltakene på de prioriterte områdene i handlingsplanen skal bedre mulighetene for barn og unge med nedsatt funksjonsevne i forhold til utdanning, transport, samfunnsdeltakelse og fritidsmuligheter (Barne- og likestillingsdepartementet 2009, s 28).

Elevene som har deltatt i undersøkelsen var opptatt av å leke og være sosiale langs ferdseilen til skolen. Ferdseilen til og fra skolen er viktig for barn fordi det er en sosial arena hvor de lærer seg å bli selvstendige, utvikler vennskap og lærer å beherske sitt sosiale miljø. Dette er en sosial arena som kan bidra til å skape gode oppvekstvilkår (Dahlman 2005, s.27).

Universell utforming er et fagfelt som har blitt veldig viktig på kort tid, både i Norge og internasjonalt. Ulike land og myndigheter som arbeider med universell utforming danner sine perspektiver på fagfeltet. Statens Vegvesen er en viktig aktør i samfunnsutviklingen. Hvordan arbeider Statens Vegvesen med universell utforming ut fra deres håndbøker, strategier og policy? Hva kan det fortelle oss om deres perspektiv på universell utforming?

7.2 Utviklingen av tekniske standarder - Statens Vegvesen og universell utforming

Statens Vegvesen er en viktig transportsektor og aktør i samfunnsutviklingen. De er Statens og fylkeskommunens fagetat for vegtrafikk og veg, og spiller en viktig rolle i utviklingen av samfunnet. Statens Vegvesen skal planlegge, bygge, vedlikeholde og drifte sikre og gode trafikkløsninger. De har også ansvar for tilsyn og kontroll med de som ferdes på vegene.

Statens Vegvesen er underlagt Samferdselsdepartementet når det gjelder det statlige vegnettet.

Det er fire satsningsområder som er viktige for myndigheten: trafiksikkerhet, miljø, framkommelighet og *universell utforming*.

Statens Vegvesen er en veimyndighet. De betegner derfor borgere som for eksempel: trafikanter, bilister, gående og syklende, når de benytter trafikksystemet. Vegvesenet er først og fremst opptatt av trafikksystemet og på hvilken måte mennesker bruker det og hvilke behov de har i forhold til det⁵¹.

Forvaltningsreform

1.januar.2010 gikk cirka 60 prosent av riksvegene over fra å være eid av Staten til å bli eid av fylkeskommunene, i Oslo av kommunen. Hovedformålet med denne reformen var å styrke fylkeskommunene som regionale utviklingsaktører. Cirka 17 000 km riksveg med tilhørende gang og sykkelveg ble overført fra Staten til fylkeskommunen og legges til dagens fylkesveg⁵².

Universell utforming er et av fire hovedmål i Nasjonal transportplan 2010 – 2019. For Vegvesenet betyr universell utforming at alle skal kunne reise uavhengig av sin funksjonsevne. Infrastrukturen skal tilpasses alle slags mennesker⁵³.

Policy for universell utforming

Policy for universell utforming går ut på at alle nye prosjekter i Vegvesenets regi skal bygges ut fra prinsippet om universell utforming. Når det gjelder oppgradering av eksisterende materiell skal prinsipper for universell utforming legges til grunn (Statens vegvesen 2008).

Vegvesenet forholder seg til lovverket slik som andre myndigheter som har et ansvar i forhold til universell utforming. Diskriminerings- og

⁵¹ Statens Vegvesen. På veg for et bedre samfunn (internett) Tilgjengelig fra: <http://www.vegvesen.no/Om+Statens+vegvesen/Om+Statens+vegvesen/Om+organisasjonen> Sist oppdatert: 30.11.2011

⁵² Statens vegvesen. Forvaltningsreformen: veger skifter eier. (internett) Tilgjengelig fra: <http://www.vegvesen.no/Om+Statens+vegvesen/Aktuelt/Vegnettet+fra+2010> Sist oppdatert: 26.01.2010

⁵³ Statens Vegvesen. Universell utforming (internett) Tilgjengelig fra: <http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Universell+utforming> Sist oppdatert: 30.09.2011

tilgjengelighetslovens (2008) første paragraf tar for seg formålet med loven. Det er å fremme likestilling og likeverd, sikre like muligheter og rettigheter til samfunnsdeltakelse for alle, uavhengig av funksjonsevne og hindre diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne.

Statens Vegvesen bruker denne definisjonen på universell utforming: med universell utforming menes utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen i de fysiske forholdene slik at virksomhetens alminnelige funksjon kan benyttes av flest mulig. Det betyr den bygde tingens virksomhet, de fysiske forholdene. Der alle skal gå eller ferdes, skal kunne brukes av alle. Denne definisjonen er utarbeidet av Syse utvalget (Vegdirektoratet 2011, s.9).

7.2.1 Nasjonal transportplan

Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan skal presentere Regjeringens strategi for transportpolitikken. Planen har en planperiode på 10 år og må revideres hvert fjerde år⁵⁴.

Universell utforming kom inn som et hovedmål i Nasjonal transportplan 2006-2015⁵⁵.

Planforslaget for Nasjonal transportplan 2014-2023

I planforslaget står det at gode transporttilbud bidrar til å oppfylle sentrale samfunns mål, gi bedre livskvalitet, utvikle næringslivet og øke menneskers mulighet for deltakelse i samfunns livet (Statens Vegvesen et. al 2012, s 14). Selv om trafikksystemet er en stor del av bybildet og spiller derfor en rolle i forhold til deltakelse i samfunnet, er det også en del av et større bilde.

En av fire hovedmål i planforslaget er at transportsystemet skal være universelt utformet (Statens Vegvesen et. al 2012, s 21).

I planforslaget står det at det er mulig å nå målet om at gangtrafikk, kollektivtrafikk og sykkel skal ta veksten i persontransporten i byene. Det kan skje gjennom samordnende pakker av tiltak. Et tiltak som er aktuelt er: Arealbruk med sikte på konsentrerte byområder uten at nærmiljøkvaliteter går tapt og med møteplasser og fysiske omgivelser som har god arkitektonisk kvalitet (Statens Vegvesen et. al 2012, s 24).

Planforslaget for Nasjonal transportplan setter fokus på at møteplasser er en viktig del av deltakelse i nærmiljø. Dette er tiltak som må gjøres i samarbeid med andre myndigheter. Det viser at trafikksystemet forstås i et større helhetlig bilde.

For å følge opp Regjeringens arkitekturpolitikk vil transportetatene bruke god

⁵⁴ Nasjonal transportplan. Hva er nasjonaltransportplan? (internett) Tilgjengelig fra: http://www.ntp.dep.no/generelt/hva_er_ntp.html

⁵⁵ Universell utforming. Nasjonal transportplan 2006-2015 er lagt frem (internett) Tilgjengelig fra: <http://www.universell-utforming.miljo.no/tema/samferdsel/740-nasjonal-transportplan-2006-2015-er-lagt-fram>

arkitektur som virkemiddel for å skape omgivelser som oppleves som stedstilpassede, attraktive og bærekraftige (Statens Vegvesen et. al 2012, s 57). Attraktive omgivelser kan ha en stor betydning for menneskers deltakelse i lokalsamfunnet. Det krever en forståelse av hva som gjør et område attraktivt for individer. Det henger sammen med hvordan mennesker forholder seg til bygde omgivelser.

Barna i undersøkelsen har vist at for dem er det viktig med lek. Ved å utforme området for slik deltakelse, vil det være attraktivt i deres perspektiv.

Universell utforming av hele reisekjeder er noe transportetatene ønsker å prioritere. Dette er noe som krever samordning mellom mange aktører. Det krever samordning med ulike sektorer som ikke kun tar for seg transport (Statens Vegvesen et. al 2012, s. 58). Mennesker deltar i samfunnet på mange ulike områder, som ikke kun omfatter trafikksystemet.

Fagfeltet universell utforming innebærer løsninger som kan brukes av flest mulig mennesker. I følge planforslaget er et tilgjengelig og funksjonelt transporttilbud en forutsetning for at mennesker skal kunne delta på ulike samfunnsarenaer og ikke minst leve selvstendige liv (Statens Vegvesen et. al 2012, s. 58). Dette er et viktig poeng.

Transportsystemet må forstås som noe som bidrar til deltakelse i samfunnet. Utviklingen av samferdselen har vist at trafikksystemet er viktig for forbindelsen mellom ulike områder. Utviklingen av samferdsel har for eksempel gjort det mulig for mennesker å bo et sted og arbeide et annet sted.

I planforslaget står det at samfunnsøkonomiske vurderinger har vist at tilgjengelighetstiltak innen kollektivtransporten er samfunnsøkonomisk lønnsomme, det er fordi de virker positivt for alle uansett funksjonsevne. Økt fokus på at universell utforming handler om å skape et samfunn for alle, kan ha en positiv virkning på menneskers oppfattelse av fagfeltet, både generelt og i forvaltningen.

Transportetatenes utfordringer i forhold til å nå målet om et universelt utformet transportsystem går ut på kompetanseheving, samarbeid om hele reisekjeder, oppgradering av infrastruktur og tiltak innen vedlikehold og drift, står det i planforslaget. Det er viktig at en kompetanseheving legger økt fokus på hvorfor dette fagområdet er viktig å følge opp. Universell utforming er ikke kun viktig i forhold til trafikksystemet, men i sammenheng med trafikksystemet (Statens Vegvesen et. al 2012, s 58).

I planforslaget står det at kompetansen innen universell utforming er økende, men det er behov for satsing på bevisstgjøring, kunnskapsheving og holdningsendringer til arbeidet med universell utforming og hva dette innebærer. Dette viser at Vegvesenet er opptatt av å sette fokus på holdningsendringer. Det er viktig å forstå universell utforming helhetlig, det vil si at det omfatter hele samfunnet og ulike områder i de fysiske omgivelsene.

Informasjon og kunnskap om fagfeltet universell utforming er innarbeidet i sentrale retningslinjer, håndbøker, og veiledere for transportsektoren. Ny kunnskap om fagfeltet blir innlemmet i etatenes alminnelige funksjoner, står det i planforslaget. Vegvesenet er gjennom sektoransvaret en koordinator for arbeidet med universell utforming innen vegsektoren. Derfor burde Vegvesenet være en myndighet som går foran og bidrar til holdningsendringer og kompetanseheving innen universell utforming. På den måten kan de fungere som en inspirasjon til andre myndigheter som har et ansvar i forhold til fagfeltet (Statens Vegvesen et. al 2012, s 58).

I planforslaget står det at det legges vekt på å utvikle attraktive, sikre og trygge skoleveger i en 2km radius rundt skoler (Statens Vegvesen et. al 2012, s 61). Dette nevnte også informantene fra Vegvesenet i intervjurunden. Barna kan gjennom ferdseien til og fra skolen eksemplifisere hva som skaper attraktive og trygge nærmiljø. Skoleveien er derfor en del av et større bilde, som omfatter nærmiljøet og ikke kun en veistrekning.

Begrepsbruk i ntp:

I planen brukes begrep som trafikant ofte. For eksempel ``Studier viser at tilgjengelighetstiltak innen kollektivtransporten verdsettes relativt høyt av trafikantene'' (Statens Vegvesen et. al 2012, s 58). Når begrepet skolevei brukes så nevnes det i sammenheng med trafiksikkerhet (Statens Vegvesen et. al 2012, s 61). Skolevei blir ikke vurdert i forhold til universell utforming eller som en form for deltakelse i nærmiljøet. Begrep som gående og syklende blir for eksempel benyttet slik: ``utvikling av transportsystem for gående og syklende'' (Statens Vegvesen et. al 2012, s 26). Bruk av begrep som trafikant er først og fremst interessant å benytte ved bruk av trafikksystemet. Det forteller om menneskers bruk og behov i forhold til trafikksystemet.

7.2.2 Nasjonal gåstrategi

Vegvesenet har utarbeidet en Nasjonal gåstrategi. Målet med strategien er å gjøre det attraktivt å være fotgjenger og å få flere til å gå mer⁵⁶. Gående er i strategien også for eksempel mennesker med barnevogn, på rulleskøyter og lignende.

Gåstrategien rettes mot hverdagsgåing der gåing inngår som et transportmiddel for å nå daglige gjøremål eller som rekreasjon i nærmiljøet. (Vegdirektoratet 2012, s 14). Det er et ønske om at enda flere av reisene i byene skal gjøres til fots og at flere velger å gå i sitt nærmiljø. Å gå innebærer å bruke byrommet på en annen måte. Det gjør ferdsel til en annen sosial arena enn for eksempel bilkjøring (Vegdirektoratet 2012, s 22).

Hvis man skal tilrettelegge for gåing er det viktig med en lokalisering, areal,

⁵⁶ Statens Vegvesen. Nasjonal gåstrategi. (internett) Tilgjengelig fra: (<http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Miljovennlig+transport/G%C3%A5ende>) Sist oppdatert: 17.04.2012

og transportpolitikk som gir konsentrerte by og tettstedstrukturer med gangavstand mellom kollektivtransport, daglige gjøremål og til målpunkter. Kvaliteter i nærmiljøet bør ivaretas ved at fortetting ikke går på bekostning av rekreasjons og lekearealer. Omgivelsene må gi nok opplevelsесrikdom for å være attraktive for de gående. Det omfatter summen av inntrykk fra grønnstrukturen, infrastrukturen, det sosiale livet, uterommene og bebyggelsen, står det i strategien(Vegdirektoratet 2012, s24).

Lek og sosialt liv er en viktig del av barns liv, og er en viktig del av deres oppvekst. Gåstrategien eksemplifiserer at Vegvesenet er opptatt av å se hele bybildet. Strategien legger vekt på opplevelsесrikdom og sosialt liv. Dette er sider ved deltakelse i samfunnet som går utenfor selve transportsystemet. Møtesteder og byrom må ha gode kvaliteter, står det i strategien. Det må være plass til aktiviteter, møteplasser, målrettet gangtrafikk. Behovene til fotgjengerne i forhold til sammenhengende reisekjeder, framkommelighet, universell utforming må ivaretas i gangnettet og i den detaljerte utformingen av holdeplasser og gangforbindelser(Vegdirektoratet 2012, s24). Det som bør vektlegges spesielt er tilrettelegging av skoleveg og kryssing av store barrierer, står det i gåstrategien(Vegdirektoratet 2012, s24).

Det er viktig at planlegging av skolevei ikke kun handler om trygghet, men en forståelse av hvordan det er en del av det å delta i nærmiljøet og en viktig del av barns hverdag (Vegdirektoratet 2012, s24).

7.2.3 Håndbok 278 Universell utforming av veger og gater

I arbeidet med universell utforming bruker Vegvesenet håndboken 278 som heter ``Universell utforming av veger og gater``. Denne håndboken tar for seg alt fra overordnet planlegging av transportsystemet og ned til detaljer som utforming av kantstein eller for eksempel snøbrøyting.

Håndboken er en veilednings bok. Borgere blir omtalt som ``trafikanter`` og hindringer er de som en møter i trafikksystemet (Vegdirektoratet 2011, s 10). Boken tar for seg mennesker med funksjonsnedsettelse som for eksempel trafikanter med nedsatt bevegelsesevne eller nedsatt orienteringsevne.

I veiledningsboken står det ``at ulike forutsetninger og behov hos trafikantene ivaretas best når en baserer løsningene på universell utforming``(Vegdirektoratet 2011, s 10).

7.2.4 Vegvesenets arkitekturstrategi (2012-2015)

Landskapet og arkitekturen danner omgivelsene for våre liv. Det har en påvirkning på alle mennesker. Vegvesenet har en strategi for å sikre god arkitektur på det de planlegger og bygger. Arkitektur kan skape tilhørighet og identitet og kan øke livskvaliteten. I arkitekturpolitikken til Staten, er arkitektur definert som alle våre menneskeskapte omgivelser, altså det Arendt forklarer som fremstilling. Dette gjør derfor vegvesenet til en produsent av mye arkitektur som omgir mennesker hver dag. Veger kan for eksempel betraktes som lineære, lange infrastrukturer. Sett i sammenheng

med andre arealinngrep kan veger ha stor innvirkning på opplevelsen av landskapet. Strategien viser at Vegvesenet er klar over at transportsystemet er en viktig og stor del av bybildet og har derfor en påvirkning på deltakelse i samfunnet⁵⁷.

Denne strategien konkretiserer hva etaten har ansvar for og hvordan Vegvesenet skal jobbe for å sikre god kvalitet på arkitekturen som de skaper. Strategien skal bidra til å videreføre Vegvesenets tradisjonsrike arbeid med god kvalitet og utforming. Den innebærer ikke nye oppgaver, men en bedre oppfølging av ansvar som etaten allerede har. Denne strategien legger vekt på å fremme god arkitektur gjennom felles forståelse og samhandling. De ulike veganleggene skal være gode omgivelser som gir folk en trygg og positiv opplevelse i hverdagen⁵⁸.

Trafikksystemet er en viktig del av det å delta i samfunnet, fordi det skaper forbindelser mellom ulike samfunnsområder. Elevene i undersøkelsen har vist at de benytter mange ulike områder i lokalsamfunnet gjennom ferdselen til og fra skolen. Barna benytter seg av ulike møteplasser og lekeplasser langs ferdselen. Statens Vegvesen har gjennom sine strategier lagt vekt på betydningen av gode møteplasser, områder for lek og rekreasjon. Dette viser at de er opptatt av å forstå deltakelse mer helhetlig, som noe som går utenfor et ansvarsområde.

Hvis det skal være mulig å nå målet om et universelt utformet Norge i 2025, krever det en holdningsendring. Hva bør holdningsendringen omfatte?

⁵⁷ Statens vegvesen. Arkitektur og landskap (internett) Tilgjengelig fra: <http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Miljo+og+omgivelser/Arkitektur+og+landskap> Sist oppdatert: 27.02.2012

⁵⁸ Statens Vegvesen. Statens vegvesens strategi for god arkitektur (internett) Tilgjengelig fra: <http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Miljo+og+omgivelser/Arkitektur+og+landskap/Arkitekturstrategi> Sist oppdatert: 05.03.2012

Del 3 Diskusjon

Kapittel 8 Drøfting og Konklusjon

Universell utforming handler om samfunnsdeltakelse for individet og tilgjengelighet til omgivelser gjennom tekniske løsninger.

Regjeringen har en visjon om at Norge skal være universelt utformet i 2025. Dette skal håndteres gjennom ulike tiltak og delmål. Hvis en slik handlingsplan skal ha en god effekt, må forvaltningen ha en god forståelse om hvorfor det er viktig å arbeide målrettet i forhold til universell utforming. Denne visjonen er ambisiøs og krever en høy prioritering av fagfeltet, for å oppnå gode resultater.

En problemstilling er hvordan man skal nå delmål ut fra tekniske løsninger på det fysiske byrommet. Myndigheter, som har et ansvar i forhold til universell utforming, kan oppfylle alle krav til tiltak som går ut på standarder og fremdrift. Et annet spørsmål er: Hva slags innhold man gir visjonen? Hva er et universelt utformet Norge?

Det norske samfunnet består av ulike sektorer med sine ansvarsområder. Disse sektorene har ansvar for ulike deler av de fysiske omgivelsene. Statens Vegvesen har for eksempel ansvar for trafikksystemet.

Den historiske utviklingen av byer og samferdsel kan skape et bilde av hvordan de daglige bevegelsesmønstrene har blitt utviklet. Samfunnet har utviklet seg slik at vi har fått veisektorer eller vegmyndigheter slik som Statens Vegvesenet. Disse myndighetene har ansvar for å imøtekomme krav til universell utforming gjennom tekniske løsninger på omgivelsene. Disse myndighetene skaper sine perspektiver på universell utforming gjennom arbeidet med fagfeltet.

8.1 Forskningsspørsmål 2

På hvilken måte deltar barn i deres lokalsamfunn, gjennom ferdsele til og fra skolen og hva kan hindre deres deltakelse?

Barn berører samfunnet både fysisk og sosialt. De berører samfunnet fysisk i byrommet ved aktiviteter som tar plass i byrom og veier. Aktivitetene som de gjør er også av en sosial art. Dette kan bidra til å skape et bilde av hva samfunnsdeltakelse betyr for dem.

Det er barna selv som kan eksemplifisere hva som er viktig for dem for å delta i samfunnet, på en god måte.

Skoleveien er ikke kun et spørsmål om veier og trafiksikkerhet. Langs skoleveien opplever barna forskjellige ting. Skoleveiene har et romforløp som barna går over, oppholder seg på og leker på. Elevene som har deltatt i befaringsene har vært med på å gi eksempler på hvordan de deltar i sitt

nærmiljø, gjennom ferdselen til og fra skolen.

Barna er først og fremst opptatte av å ha et sosialt liv. Ferdselen til og fra skolen er en viktig del av barndommen, oppveksten og av den personlige utviklingen. Langs ferdselen til og fra skolen leker og utforsker barna det de ser og opplever. Elevene lærer seg å beherske omgivelsene og sitt sosiale miljø (Dahlman 2005, s.27). Ferdselen blir mer interessant for dem når de er med venner. Elevene som tok del i undersøkelsen viste en bekymringsfri og lekende oppførsel langs ferdselen til og fra skolen. De kan finne på å løpe om kapp til skolen, hoppe, leke sisten og ta snarveier. Elevene er hele tiden på utkikk etter hvor de kan leke. De leker både på utformede lekeplasser og på omgivelser de oppdager langs ferdselen. For eksempel, ved å hoppe bukk over stolper, som er ment til å hindre gjennomkjøring eller å balansere på kantstein. Derfor er det viktig at området er planlagt for slik bruk av det. Universell utforming er en strategi for utforming og planlegging av omgivelser for å oppnå et inkluderende samfunn med deltakelse og full likestilling for alle.

I følge Gåboka til Inge Dahlman er ikke mange skoleveier planlagt ut fra barnas premisser eller behov for ulike opplevelser (Dahlman 2005, s.27). Flere av barna ga uttrykk for at det var mangel på gode møteplasser og lekeplasser langs ferdselen til og fra skolen. De har også påvist at de i tillegg til veiene, benytter seg av ulike byrom. Hvis omgivelsene ikke er utformet etter barnas behov, kan det bli vanskelig for dem å delta i nærmiljøet, slik som de ønsker.

Problemer som kan hindre eller gjøre det vanskelig for elevene å delta i lokalsamfunnet, er farlige situasjoner i møte med trafikken. Det er lett for dem å havne i en ulykke ved å være uoppmerksomme på trafikksituasjonen. På en annen side, hvis barna hele tiden må være veldig oppmerksomme på trafikken, kan det være vanskelig for dem å oppføre seg og leke slik de ønsker.

Gjennom historien, har trafikksystemet utviklet seg til å bli en stor og viktig del av samfunnet og byrommet. Veistrukturen er en integrert og viktig del av byen som forbinder ulike områder for samfunnsdeltakelse. Derfor er det en viktig del av det å delta i lokalsamfunnet. Det er viktig å forstå at det også kan skape hindringer i forhold til barnas deltakelse i nærmiljøet. Elevene var ganske uforsiktige i trafikken, for eksempel ved at de ikke så seg godt nok til sidene ved kryssing av bilvei. Selv om barna skal være oppmerksomme på trafikken, må de også føle seg frie nok til å kunne ha det gøy langs ferdselen til og fra skolen. Det handler om et kompromiss mellom behovet for vei og trafikk og barnas behov for å føle seg frie.

Barn er også en gruppe mennesker som ikke har vært med på å utforme de grunnleggende prinsippene for samfunnet. Når de fysiske omgivelsene blir utformet, legger dette føringer på hvem som kan delta i samfunnet og på hvilken måte.

Det er dette Martha Nussbaum diskuterer, men først og fremst i forhold til

mennesker med funksjonsnedsettelse. Hun forklarer at ved å bli holdt utenfor utformingen av grunnleggende prinsipper for samfunnet, blir man heller ikke betraktet som en fullverdig borger. Barn er en gruppe mennesker som ikke har tatt del i denne prosessen.

I følge Nussbaum er barn samfunnsborgere slik som alle andre. Det er viktig å forstå hvilke perspektiver barna har i forhold til universell utforming.

Martha Nussbaum forklarer at det er en begrenset gruppe mennesker som har utformet de grunnleggende prinsippene for samfunnet. Samfunnet har derfor blitt utformet etter enkeltes premisser. Hvis vi forstår at de fysiske omgivelsene kun er utformet for å passe en mindre gruppe mennesker, som innfrir enkelte krav, forstår vi at dette er diskriminerende mot veldig mange mennesker. Ved å forstå at universell utforming gjelder alle mennesker, så forstår vi hvor viktig det er.

For å kunne ivareta barnas perspektiver når nye omgivelser planlegges, er det viktig å forstå hva samfunnsdeltakelse betyr for dem. Ved å involvere barn i større grad, helt i starten av planleggingsprosessen, bidrar man til å bedre ivareta deres behov i forhold til universell utforming. Barn og unge har ikke samme premisser som voksne for å påvirke planleggingen av de fysiske omgivelsene. Jo yngre barna er desto mer avhengige er de av at de voksne ivaretar deres behov⁵⁹. Derfor er ikke alltid omgivelsene utformet etter deres premisser. Å jobbe mot et samfunn og omgivelser som er for alle, burde forstås som en viktig prioritering i planleggingen.

Informanten fra fylkeskommunen forklarte at det er vanskeligere å gjøre tiltak i forhold til universell utforming i sentrumsområder fremfor områder i periferien. Ut fra befaringene med elevene, virket det som om det var nærmiljøet i sentrum av Tønsberg som hadde mest behov for lekeplasser eller byrom å leke på. Noen av barna forklarte at de leker i nærheten av en rundkjøring. Dette kan skape farlige situasjoner for elevene i møte med trafikken. Å skape nye og gode lekeplasser eller byrom for barna er en løsning på problemet. En annen løsning kan være å gjøre omgivelsene tilgjengelige for deres deltakelse.

Hannah Arendt sine begrep fremstilling og handling kan ses i forhold til barnas deltakelse i lokalsamfunnet. Handling er en direkte forbindelse mellom mennesker. Det kan forstås som den sosiale forbindelsen mellom elevene. Barna som tok del i undersøkelsene har vist at det viktigste med ferdsele var at de kunne være sosiale. Handling har en viktig tilknytning til den kunstige, bygde verden, som er fremstilling. Barnas sosiale aktiviteter har foregått i tilknytning til menneskeskapte omgivelser. Ved å gjøre fremstilling tilgjengelig, kan man bedre legge til rette for handling. Med andre ord, for at barna skal ha et godt sosialt liv, er det viktig for dem å ha tilgang til de fysiske

⁵⁹ Miljøverndepartementet. Barn og unges interesser i planleggingen. (internett) Tilgjengelig fra: (http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/tema/planlegging_plan-_og_bygningsloven/kommuneplanlegging/barn-og-unges-interesser-i-planleggingen.html?id=418042)

omgivelsene. Det krever gode møteplasser langs skoleveien, hvor de kan leke. For at ferdselen til og fra skolen skal kunne bidra til å gi barna gode og meningsfulle liv, krever det en forståelse av hvordan handling og fremstilling henger sammen.

I noen tilfeller har elevene gått langs bilvei, veldig nærme biler. I andre tilfeller var fortauene så smale at det ikke var plass til barna. Elevene var mer opptatt av hverandre, enn av trafikken og det kan skape farlige situasjoner. Selv om de har kommet langt i den kognitive utviklingen og greier å forstå konsekvenser av handlinger, var de ikke veldig oppmerksomme på biltrafikken. De fleste byrom de oppholdt seg på var ikke utformet til lek men elevene benyttet seg av det de fant. Barna har vist at de beveger seg over og benytter et mye større område enn kun en veistrekning. De hopper, løper, leker, snakker sammen, plukker blomster og oppholder seg på byrom langs ferdselen til og fra skolen. Det er deres måte å delta i lokalsamfunnet på. Det er viktig at utformingen av de fysiske omgivelsene ikke går på bekostning av enkeltes behov i forhold til universell utforming.

Elevene har vist at de oppfører seg slik som de ønsker langs ferdselen. De forholder seg ikke til universell utforming, utforming av veistrekninger, eller til en myndighets ansvarsområde. Selv om de ikke forstår hva universell utforming er, så har de behov for det.

8.2 Forskningsspørsmål 3

Hvordan forholder de aktuelle myndighetene (i forhold til den spesifikke konteksten) seg til universell utforming og hvilket perspektiv har de på fagområdet? På hvilken måte kan deres ansvarsområde avgrense det helhetlige perspektivet på barnas deltakelse i lokalsamfunnet, gjennom ferdselen til og fra skolen?

Informantene fra Tønsberg kommune, Statens Vegvesen, Region sør og Vestfold fylkeskommune har gjennom intervjuene bidratt til å danne et bilde av hvordan de forholder seg til fagfeltet. Alle informantene arbeider innenfor avdelinger som tar for seg infrastruktur, samferdsel og transport.

Informanten fra Vegvesenet forklarte at det ikke er nok penger til universell utforming i forvaltningen. Men informanten stilte også et viktig spørsmål: Er det en riktig balanse av prioriteringer i dag? Hva svaret på dette er har mye å gjøre med hvordan man betrakter universell utforming. Hvis fagfeltet er den viktigste prioriteringen i planlegging av omgivelsene, er det også nok ressurser til det.

Informantene fra intervjuene forklarte at de prøver å gjøre så godt som de kan i forhold til arbeidet med universell utforming. De forklarte at det ofte var et spørsmål om det var nok ressurser til ulike tiltak og at det handlet om prioriteringer.

Slike perspektiver kan muligens forklares med at mange fortsatt betrakter fagområdet som relativt nytt og fortsatt litt ukjent. En annen mulig forklaring kan være at mange forstår universell utforming som et fagfelt som går ut på å tilrettelegge for en mindre gruppe mennesker med funksjonsnedsettelse. Betrakter man universell utforming ut fra dette perspektivet, er det mulig at det blir et spørsmål om prioriteringer og ressurser. Hvis det fokuseres mer på en forståelse av at dette handler om å skape et samfunn som er for alle mennesker, kan det være en faktor som bidrar til at fagfeltet får en enda større prioritering i planleggingen.

Martha Nussbaum forklarer i boken *Frontiers of Justice* at vi alle før eller senere kan oppleve en ulykke som gjør at vi er avhengige av at samfunnet er utformet slik at alle kan ta del i det. Altså at vi alle har behov for universell utforming.

Informanten fra Tønsberg kommune forklarte at universell utforming blir prioritert der det er størst behov for det. For eksempel der hvor trafikkstrømmen er størst eller der det er flest brukere av de kommunale tjenestene. Dette kan være uheldig. Selv om vi er brukere av de kommunale tjenestene, bruker vi også områder som kommunen ikke har ansvar for. Det er viktig å forstå universell utforming i et helhetlig, tverrfaglig perspektiv. Slik som barna har vist, er ikke ferdselen til og fra skolen kun interessant i forhold til en veistrekning, men i forhold til et mye større område.

Informanten fra fylkeskommunen mente at det var viktig å øke kompetansen om universell utforming. Men hva bør en kompetanseøkning ta for seg? Ut fra en vurdering av Nasjonal transportplan, Nasjonal gåstrategi og arkitekturstrategien til Statens Vegvesen, la jeg merke til at de setter fokus på å forstå samfunnet helhetlig. De tar for seg områder som ikke kun omfatter trafikksystemet. De ulike strategiene viser forståelse for hvordan trafikksystemet henger sammen med andre områder som for eksempel byrom.

Jeg la merke til ulike faktorer som barna var opptatte av langs ferdselen til og fra skolen. Flere av faktorene var nevnt i disse strategiene. Dette kan tyde på at Statens Vegvesen er i gang med en holdningsendring som går ut på å forstå trafikksystemet i forhold til resten av byrommet. Dette kan fungere som inspirasjon til andre myndigheter som forholder seg til universell utforming.

Universell utforming kan også forstås som et planleggingsparadigme. Paradigme betyr en måte å forstå og betrakte verden på⁶⁰. I følge "Litteraturstudie om universell utforming i transport", har fokuset i samfunnet gått fra å tilrettelegge for noen, til å skape et samfunn og omgivelser som er tilgjengelig for alle⁶¹. NOU 2001:22 "Fra bruker til borger" tar for seg en lignende problemstilling som handler om å betrakte samfunnet

⁶⁰ Paradigmer og normalvitenskap. (internett) Tilgjengelig fra: (http://www.aass.nl/filosofi/paradigmer_og_normalvitenskap.htm)

⁶¹ Øvstedal, Liv. (2009) Litteraturstudie om universell utforming i transport. SINTEF teknologi og samfunn

og omgivelsene som problemet og ikke menneskene. I utredningen står det at det er de fysiske omgivelsene som skaper hindringer i forhold til menneskers deltakelse i samfunnet.

Statens Vegvesen er opptatt av trafikksystemet, selv om de også forholder seg til andre viktige områder for samfunnsdeltakelse. For Statens Vegvesen går universell utforming ut på at alle skal kunne reise. Det er viktig å forstå trafikksystemet som en *del* av det å delta i omgivelsene og at det er viktig for forbindelsen mellom ulike samfunnsområder.

I handlingsprogram for fylkesvegnettet, som informanten fra fylkeskommunen henviste til, står det at det skal være fokus på attraktive skoleveier⁶². Slik som elevene i undersøkelsen har eksemplifisert så handler ferdseien til og fra skolen om mer enn bare veistrekninger. Det er viktig å forstå hvordan elevene deltar i sitt nærmiljø for å forstå deres perspektiver i forhold til universell utforming. Ved å forstå hvordan de opplever og benytter deres nærmiljø, kan man forstå hva som gjør ferdseien til og fra skolen attraktiv for dem.

Kommuneplanen til Tønsberg har et mål om at det skal være gode oppvekstvilkår i kommunen. Et godt sosialt liv og gode muligheter for deltakelse i lokalsamfunnet, gjennom ferdseien til og fra skolen, kan være en faktor som bidrar til å skape gode oppvekstvilkår. Ferdseien til og fra skolen er en viktig sosial arena for barna. Det bidrar til å skape forståelse for hvilke kvaliteter som er viktig for deres oppvekst.

I handlingsplanen "Norge universelt utformet 2025" står det at Regjeringen ønsker å komme bort fra en tankegang der individet blir definert som problemet. Og der spesielle tiltak for personer med nedsatt funksjonsevne blir hovedløsningen. Forstår vi dette, så forstår vi at det er omgivelsene som er problemet. Samfunnet og byrommet er ikke laget for de aller fleste av oss. Det er nettopp dette Nussbaum prøver å sette en finger på. Altså en forståelse av at samfunnet har blitt utviklet gjennom en diskriminerende prosess som ikke har tatt hensyn til alles perspektiver.

I handlingsplanen står det at man kan møte hindringer i de fysiske omgivelsene hvis man har et barn i barnevogn og skal delta i samfunnet. Dette er et eksempel på at universell utforming handler om alle, ikke bare mennesker med funksjonsnedsettelse. Har vi i dag en god nok forståelse av dette? Tror de fleste av oss at universell utforming handler om å tilrettelegge for mennesker med funksjonsnedsettelse?

I Nasjonal transportplan står det at det er viktig at sosialt liv og lek ikke går på bekostning av andre prioriteringer. Det er nettopp slike prinsipper som er viktig å ha i arbeidet med universell utforming. Befaringen med elevene viste at lek er en viktig del av ferdseien til skolen. Det sosiale livet er en stor del av det å delta i samfunnet. I planen står det også at det er viktig å satse på en

⁶² Vestfold fylkeskommune. Handlingsprogram for fylkesvegnettet (2014-2017)

holdningsendring, denne holdningsendringen bør blant annet fokusere på dette. For å sette fokuset på en holdningsendring er det også viktig å være tydelig på hva det bør inneholde.

Handlingsprogrammet for fylkesvegnettet, som informanten fra fylkeskommunen henviste til, tar for seg mange kriteriesett for videre arbeid⁶³. De fleste kriteriene går ut på trafiksikkerhet. Dette kan være et eksempel på at trafiksikkerhet har en større prioritering i dag enn universell utforming når det gjelder trafikksystemet. Informanten fra fylkeskommunen forklarte at en dødsulykke er mer tydelig enn behov for tilgjengelighet. Og derfor diskuterer politikerne først og fremst trafiksikkerhetstiltak.

Ut fra det informantene fortalte kan det tyde på at universell utforming ikke har fått samme prioritet som for eksempel trafiksikkerhet har i forvaltningen. Dette er et fagfelt som har eksistert lengre og er derfor en naturlig del av arbeidet i organisasjoner.

Intervjuene med informantene har vist at de betrakter universell utforming ut fra om det er nok ressurser til det, altså er det et spørsmål om prioriteringer. De nevner også at de betrakter det som relativt nytt og litt ukjent, i hvert fall i forhold til andre fagfelt. Det kan tyde på at det mangler kompetanse om fagfeltet.

Barna i undersøkelsen har påvist at de er opptatte av mer enn en veistrekning. De er opptatte av mange ulike områder, som består av både vei og byrom. Statens Vegvesen viser en ny holdning i forhold til samfunnet gjennom ulike strategier. De betrakter samfunnet helhetlig og forstår trafikksystemet i sammenheng med andre områder. Dette kan fungere som en inspirasjon til andre myndigheter. Men det krever også en forståelse av hva som gjør lokalsamfunnet attraktivt for mennesker. Hvis det er manglende kunnskap om universell utforming, mangler det også kunnskap om hvordan mennesker deltar i samfunnet.

Informantene fra intervjuene har fortalt at de betrakter borgere som brukere av deres tjenester. De prioriterer universell utforming der det er flest brukere av deres tjenester. Dette skaper en avgrenset forståelse av universell utforming. Det gjør at man ikke betrakter universell utforming ut fra hvordan mennesker deltar i samfunnet, men kun på områder som er mest benyttet. Grunnen til at enkelte områder i de fysiske omgivelsene ikke er like mye benyttet kan være fordi de ikke er tilgjengelige for mange mennesker.

⁶³ Vestfold fylkeskommune. Handlingsprogram for fylkesvegnettet (2014-2017)s.3

Handlingsplanen ``Norge universelt utformet 2025'' tar for seg et viktig ambisiøst mål. Det krever planlegging som fag og samordning av ansvaret for universell utforming.

Hvem samordner de aktuelle myndighetene med i forhold til arbeidet med universell utforming? På hvilken måte samordner de ansvaret?

Vestfold fylkeskommune samordner arbeidet med universell utforming med Statens Vegvesen. Når planleggingen omfatter plan og bygningsloven, samordner de arbeidet med Kulturarv og Statens Vegvesen. Kommunen kan komme med innspill i forholdt til arbeidet med universell utforming av fylkesveiene. Hvis kommunene arbeider med viktige reguleringsplaner, kan fylkeskommunen komme med innspill i forhold til universell utforming og trafiksikkerhet.

Tønsberg kommune samordner arbeidet med Statens Vegvesen i forhold til fylkeskommunale veier. Informanten ga utrykk for at samordningen varierer etter sakens natur og at det godt kan samordnes mer enn det gjør i dag.

Statens Vegvesen samordner ansvaret for universell utforming med fylkeskommunen. De samarbeider også med kommuner og kollektivtrafikk selskaper. Informanten har gitt utrykk for at det trengs bedre samordning, spesielt når det gjelder hele reisekjeder.

Samordning burde forstås i forhold til hvordan mennesker deltar i samfunnet, hvordan ulike samfunnsområder henger sammen og hvordan man kan skape gode forbindelser mellom dem. Ved å ta utgangspunkt i elevene fra undersøkelsen og hvordan de deltok i samfunnet, ville en god utforming av nærmiljøet i forhold til universell utforming krevd en samordning mellom mange ulike myndigheter.

Samordning er et viktig prinsipp i forhold til måloppnåelse i universell utforming og en prioritet i handlingsplanen ``Norge universelt utformet 2025''. Planlegging som fag krever gode kunnskaper om det man planlegger for. Samordning er generelt et vanskelig og komplisert og det er lett å miste oversynet (Aarsæther 2001).

For å nå visjonen om et universelt utformet Norge i 2025, kreves det planlegging som fag. Noen faktorer som er viktig i planlegging er å ha et godt kunnskapsgrunnlag og legge til rette for samordning. Hva slags kunnskap om universell utforming er viktig å ha for å nå visjonen? Samordning handler om at ulike aktører innretter seg i forhold til hverandre for og nå et felles mål. Det betyr en samling av ulike perspektiver, i forhold til universell utforming.

8.3 Forskningsspørsmål 4

Gjennom de aktuelle myndighetenes holdninger til universell utforming, ivaretar de det nasjonale målet om at barna skal leve gode og meningsfulle liv, gjennom ferdsele til og fra skolen?

Gir det noen begrensninger at mennesker defineres som trafikanter når de ferdes langs vegsystemet?

De rikspolitiske retningslinjene for universell utforming sier at alle mennesker skal kunne leve gode og meningsfulle liv. Dette er et nasjonalt mål, men det krever også en forståelse om hva et meningsfullt liv er? Det er nettopp dette universell utforming skal legge til rette for. En forståelse av hvordan mennesker deltar i samfunnet og de fysiske omgivelsene kan bidra til å legge til rette for gode og meningsfulle liv. Et økt fokus på en holdningsendring som går ut på å betrakte universell utforming i et helhetlig perspektiv kan bidra til å ivareta dette nasjonale målet. Myndigheter med et ansvar for universell utforming bør i større grad forstå at universell utforming er et fagfelt som omfatter hele samfunnet og derfor er det nødvendig å gå utenfor eget ansvarsområde.

Informantene fra intervjuene har vist at universell utforming ikke alltid er prioritert høyest. De forklarte at det er behov for mer kunnskap om universell utforming i forvaltningen. Det kan være vanskelig for myndigheter å legge til rette for gode og meningsfulle liv hvis det er manglende kunnskap om universell utforming. Det er vanskelig å forstå hvordan barn deltar i sitt lokalsamfunn ved kun å forstå skolevei som en veistrekning. Når barna har deltatt i undersøkelsene, har de vist hva som er viktig for dem. Dette kan forstås som viktige faktorer i hva et godt og meningsfullt liv er for barna langs ferdsele til skolen.

Ved å forstå borgere som trafikanter, settes det primært fokus på trafikksystemet. Det kan da gi en god forståelse av hvilke behov man har i forhold til trafikksystemet. Det kan forklare hvordan man deltar i samfunnet på en måte, altså ved bruk av trafikksystemet. Dette forklarer ikke nok om hvilke andre områder som er interessante.

Etter samtalen med informanten fra Tønsberg kommune var det klart at det var mye som hadde blitt bygd for myke trafikanter i byen. Dette er et eksempel på tiltak rettet mot trafikksystemet og myke trafikanter. Bruken av slike begrep gir en begrenset forståelse av hva som er viktig for mennesker for å delta i sitt nærmiljø.

FN, EU og Norge har alle sine perspektiver på fagfeltet universell utforming. FN betrakter det som en menneskerettighet. Menneskerettighetene stammer fra naturen som går ut på et etisk prinsipp om at alle har en iboende verdi som mennesker. Universell utforming er også utviklet ut fra et etisk prinsipp om at ingen mennesker skal stigmatiseres eller diskrimineres. Hvis Norge velger å ratifisere FN konvensjonen om funksjonshemmedes rettigheter kan det bidra til en større prioritering av universell utforming. En ratifisering krever forandring av lovverk og andre tiltak.

Universell utforming er viktig for alle mennesker, uansett om de er eldre, barn, eller gravide. Samfunnet og de fysiske omgivelsene i dag, er ikke tilpasset for noen av disse.

Det er nettopp forståelsen av hvorfor mennesker med funksjonsnedsettelse ikke har vært med på å utforme de grunnleggende prinsippene for samfunnet, som er den viktige etiske bakgrunnen som bør fokuseres på. Det er viktig at det er samsvar mellom de tekniske løsningene på de fysiske omgivelsene og etikken bak universell utforming. En forståelse av hvorfor vi skal tilgjengeliggjøre omgivelsene, hvordan og hva det skal bidra til, kan bedre de menneskeskapte omgivelsene.

8.4 forskningsspørsmål 1

På hvilken måte kan undersøkelse av barns ferdsel til og fra skolen, belyse de aktuelle myndighetenes forståelse av universell utforming?

Jeg har satt fokus på at universell utforming handler om deltakelse i samfunnet. Gjennom befaringene med elevene har jeg vist hvordan de deltar i lokalsamfunn gjennom ferdselen til og fra skolen. Intervjuene med myndighetene har vist at de betrakter universell utforming som et spørsmål om økonomi og prioriteringer. Det blir prioritert der det er flest brukere og informantene stiller spørsmål om hvor langt man skal dra universell utforming. Dette kan tyde på at det er manglende kompetanse om fagfeltet. Det kan også tyde på at det er manglende forståelse for at universell utforming handler om deltakelse i samfunnet.

8.5 De viktigste funnene

De viktigste funnene er:

-Elevene viste at det er viktig for dem å være sosiale, og at ferdselen til og fra skolen er mer interessant når de er med venner. Barna viste en bekymringsfri oppførsel. De løp om kapp, hoppet, lekte og snakket med hverandre. Barna benytter seg av et mye større område enn kun en veistrekning langs ferdselen til og fra skolen. Elevene oppholder seg på ulike byrom i tillegg til veistrekningene og de leker både på lekeplasser og med omgivelser de ser langs ferdselen. Dette er måten de deltar i lokalsamfunnet på.

De er også uforsiktige i møte med trafikken, som kan skape farlige situasjoner. Langs ferdselen til og fra skolen manglet det gode byrom for elevene å leke på. Nærmiljøene var ikke alltid planlagt for deres deltakelse.

-Statens Vegvesen tar for seg en form for holdningsendring som går ut på å betrakte universell utforming som et fagfelt som går utenfor eget ansvarsområde. De ulike strategiene til Vegvesenet tar for seg byrom, sosialt liv, lek og mer, som viktige fokusområder. Dette er områder som også går utenfor trafikksystemet.

-Det er avdekket at de aktuelle myndighetene vurderer universell utforming som et spørsmål om økonomi og prioriteringer. De prøver så godt de kan å følge opp kravene. Det kan tyde på at universell utforming fortsatt er oppfattet som relativt nytt og litt fremmed.

8.6 Konklusjon

Universell utforming kommer fra USA hvor det opprinnelig gikk ut på å fjerne samfunnsskapte barrierer. Dette betyr at samfunnet og de bygde omgivelsene er problemet og ikke menneskene. Det er omgivelsene som skaper funksjonsnedsettelse. Det går også ut på et etisk prinsipp om å forhindre diskriminering av mennesker.

Etter hvert spredde dette budskapet seg til organisasjoner slik som FN eller unionen EU og så til hvert enkelt land. Alle disse danner sine perspektiver på universell utforming. EU og Norge forholder seg til universell utforming som en sosialpolitikk.

Universell utforming handler også om å delta i samfunnet. Utviklingen av samferdselen har vist hvordan trafikksystemet har blitt en viktig del av menneskers liv ved at det forbinder ulike samfunnsområder. Når universell utforming til slutt havner hos en myndighet som for eksempel Statens Vegvesen som har et ansvar for trafikksystemet, danner de sitt eget perspektiv på universell utforming. Dette perspektivet er selvfølgelig rettet mot trafikksystemet, selv om de også er opptatt av andre samfunnsområder.

Forståelsen av universell utforming endrer seg gjennom metodene for gjennomføring. Gjennom denne prosessen blir det opprinnelige perspektivet på universell utforming stadig tilpasset organisasjoners, land og myndigheters bruk av prinsippet. Det er viktig å gå tilbake til det etiske prinsippet i arbeidet med universell utforming for at den opprinnelige hensikten ikke skal bli endret i prosessen. Det opprinnelige poenget med fagfeltet er å skape et tilgjengelig samfunn for alle og forhindre diskriminering av mennesker.

Elevene som har deltatt i undersøkelsen har vist en måte å delta i samfunnet på, langs ferdselen til og fra skolen. Det omfatter mange ulike områder i de fysiske omgivelsene. Barns perspektiver på universell utforming er det ikke forsket mye på. Universell utforming handler om å skape et samfunn for alle mennesker, det handler ikke om å kun tilrettelegge for mennesker med funksjonsnedsettelse.

Når Norge skal være universelt utformet i 2025 krever det samordning av ansvaret. Det betyr at det blir en samling av perspektiver. Det er viktig å lære av hverandre og ta hensyn til hverandres perspektiver for å skape et helhetlig tilgjengelig samfunn som ivaretar alles behov. Arbeidet med fagfeltet er best å betrakte som arealplanlegging ved å se det store bildet. Statens Vegvesen sitt perspektiv på universell utforming er like viktig som barnas perspektiv. Det handler om å se det i sammenheng. Ut fra intervjuene med informantene kan det virke som om det er manglende kunnskap om universell utforming. En kunnskapsøking innen universell utforming bør ta for seg en holdningsendring. Holdningsendringer kan virke positivt på arbeidet med visjonen om et universelt utformet Norge i 2025.

Holdningsendringen burde inneholde følgende momenter:

-Økt fokus på at universell utforming handler om å skape et samfunn og omgivelser som er for alle mennesker, ikke kun en mindre gruppe mennesker med funksjonsnedsettelse.

-Økt fokus på å betrakte universell utforming i et helhetlig perspektiv. At deltakelse i samfunnet handler om tilgang til mange ulike aktiviteter og områder og at myndigheter med ansvar for universell utforming forstår sammenhengen av det.

-Økt forståelse for hva deltakelse i samfunnet omfatter for ulike mennesker.

-Generelt økt fokus og prioritering av universell utforming som fag.

-Forståelse for at universell utforming har bakgrunn i en moralsk, etisk tanke om likeverd.

Vedlegg

Vedlegg 1

Befaring av skolevei nummer 1. Husøy barneskole 9. februar.2012

Det er februar og veldig mye snø på bakken, å lete etter lederlinjer, oppmerksomhetsfelt og lignende kom jeg ikke noe særlig langt med. Men jeg la merke til et opphøyet gangfelt (det var også det eneste gangfeltet).

Befaringen skjedde fra klokken 08:30 til 10:30 på morgen. Det var lyst ute, så gatelysene var ikke på, derfor kunne jeg ikke bedømme om kvaliteten var god nok. Men elev 1 og elev 2 nevnte at flere av gatelysene ikke fungerer og at det var mørkt og skummelt på kvelden. Om vinteren kan godt vedlikeholdte brøytekanter brukes til orientering av for eksempel mennesker med synsnedsettelse. Men brøytkantene var ikke vedlikeholdt langs skoleveien, det hadde ikke vært et godt alternativ å orientere seg etter.

Skoleveien begynner ved en port ved skolen. Der er det et opphøyet gangfelt, men elevene krysser ikke veien her, de går til venstre langs en bilvei. Her er det ikke noen form for gang og sykkelvei eller fortau. Barna må gå langs bilveien på en veldig smal skulder som er dekket med snø. Etter et par meter må barna krysse bilveien og her er det ikke gangfelt. Når de kommer over på den andre siden må de krysse en bilvei igjen. Videre går de på en slags sti, men hvor bilene også kjører. Der er det ikke brøytet det er kun spor etter at biler har kjørt der. Og når bilene kjører der, er det ikke plass til barna, de må gå helt ut i kanten i snøen. Skoleveien går langs en snarvei med en liten lekeplass. Når de skal krysse veien for å komme seg til boligområdet, må de gå over et lite ødelagt metallgjerde som er lett å snuble i. Her er det ikke brøytet i det hele tatt og det er vanskelig for barna å bevege seg i området. Barna må krysse enda en bilvei uten gangfelt. Jeg la merke til at barna flere ganger ikke kikket seg godt nok eller i det hele tatt til sidene før de krysset veiene uten overgangsfelt. Barna må gå oppover en veldig bratt bakke til et boligfelt. Her er det relativt greit strødd og brøytet, men her kjører bilene også. Det er ikke fortau langs oppoverbakken, dessuten så er det veldig bratt. Skoleveien er ikke en planlagt skolevei, mye går langs bilvei, noe snarvei over lekeplass og mye farlige kryssninger.

Elev nummer 1

Tilfeldige spørsmål

Den første eleven fortalte at det var et skummelt hus langs begynnelsen av skoleveien og en skummel dame som bodde der som kjefte på eleven. Eleven sa også at det var to andre hus som var skumle. Det var vanskelig og tungvint å gå på snøen der det ikke var brøytet nok. Eleven syns også at veien var smal spesielt langs snarveien. Det var glatt flere steder langs skoleveien og eleven var redd for å skli. Barnet likte ikke at det ikke var brøytet enkelte steder. Det var skummelt å gå langs bilvei fordi det kom store biler som kjørte forbi. Eleven syns oppoverbakken var bratt, glatt og slitsom å gå opp og det var dumt at det ikke var fortau. Eleven fortalte at det var en skummel hund ved slutten av skoleveien (ved boligområdet) som biter.

Forhåndslagde spørsmål

Eleven syns skoleveien var generelt skummel. Snøen var lett å snuble i der det ikke var brøytet nok. Barnet syns det var veldig bratt i den store oppoverbakken. Det var skummelt med bilene langs bilveien og det hadde vært fint med en gang og sykkelvei, syns barnet. Eleven syns det må brøytes mer. Det kan godt være flere gangfelt, men eleven tenker ikke mye på det. Eleven syns ikke at det er plass nok til de langs bilveien. Barnet sa at det kan gå lange strekninger hvor

gatelysene ikke fungerer på kvelden, derfor blir det mørkt. Eleven ville ha en skolevei hvor det var bare snille ting, ikke hunder og slemme folk.

Elev nummer 2

Tilfeldige spørsmål

Elev nummer 2 kom med uttalelsen: jeg er redd for å innbille meg ting, i forhold til om noe var skummelt langs skoleveien. Hvis det er biler langs bilveien så går eleven til siden, hvis ikke så går barnet midt i veien. Denne eleven var også redd for en hund som gikk uten bånd langs skoleveien. Om kvelden kunne det være en lang strekning uten virkende gatelys. Eleven syns bilene kjørte fort. I nærheten av lekeplassen pleier det å være mye brennesle på sommeren, fortalte barnet. Det var dårlig brøytet langs skoleveien. Eleven syns oppoverbakken var bratt og glatt. Det var mye snø ved lekeplassen og det var vanskelig å gå. Barnet syns det var mange store arbeids biler som kjørte og at det var skummelt. Eleven syns veien som ikke var brøytet (snarveien) var smal og det var dårlig plass når bilene kjørte.

Forhåndslagde spørsmål

Eleven syns det var dumt med den bratte oppoverbakken og med bilene som kjørte fort, men veien var ikke skummel. Det er dårlig gatelys langs skoleveien, fortalte barnet. Barnet syns at veiene er smale på grunn av biler, det er ikke plass til elevene. Det var ikke noe å snuble i langs veien, fortalte barnet. Eleven var glad i snø. Oppoverbakken var bratt, og det var litt glatt, det kunne vært mer strødd langs skoleveien. Det var skummelt med biler langs skoleveien og det hadde vært fint med gangfelt, syns barnet. Eleven skulle ønske at det var mindre biler.

Elev nummer 3

Tilfeldige spørsmål

Eleven syns ikke at det var skummelt med biler langs skoleveien. Det var ikke veldig viktig å få fortau eller gang og sykkelvei langs bilveien. Barnet ser seg til siden før kryssing av bilvei, men syns det hadde vært mer trygt med gangfelt. Eleven mente at det var litt glatt der det ikke var brøytet. Gjerdet ved lekeplassen var lett å snuble i. Eleven syns at bilene kjørte litt fort.

Forhåndslagde spørsmål

Eleven syns det var en ganske grei vei. Eleven syns gjerdet var lett å snuble i. Oppoverbakken var litt bratt og litt glatt. Gatelysene var bra nok. Eleven syns ikke at det var skummelt med bilene som kjørte forbi. Eleven syns kanskje at det hadde vært nyttig med informasjonsskilt til skolen. Barnet sa at det kjøres store biler langs skoleveien. Det hadde vært bra med gangfelt, men veiene er smale når biler kjører derfor er det ikke nok plass nok, mente eleven. Det var ingenting som eleven skulle ønske var annerledes med veien.

Elev nummer 4

Tilfeldige spørsmål

Eleven går aldri midt i bilveien. Det var ikke spesielt glatt, men jeg la merke til at barnet sklidde litt langs veien. Eleven syns ikke at det er et stort problem at det mangler overgangsfelt. Snøen var litt i veien og det var litt glatt, syns barnet. Eleven fortalte at det hadde vært fint med overgangsfelt. Det er ikke mange store biler langs skoleveien. Jeg observerte at eleven ikke alltid så seg til siden før kryssing av bilvei.

Forhåndslagde spørsmål

Eleven syns skoleveien var helt grei men at gjerdet var lett å snuble i. Oppoverbakken var ikke

bratt, i følge barnet. Eleven syns ikke at det var skummelt med biler. Det var ikke behov for informasjonsskilt til skolen eller var ikke behov for overgangsfelt. Eleven syns ikke at det var glatt. Veiene var litt smale når bilene kjørte forbi, syns barnet. Eleven syns gatelysene var greie. Det var ingenting barnet ønsket å forandre ved skoleveien.

Elev nummer 5

Tilfeldige spørsmål

Eleven var ikke redd for bilene som kjørte forbi og syns ikke at det var dumt å gå på snø. Barnet så seg godt til siden før kryssing av bilvei, la jeg merke til. Eleven har ikke gått denne strekningen på kvelden og vet derfor ikke nok om gatelysene. Det var ekkelt å gå over gjerdet. Eleven syns ikke at det var spesielt glatt langs skoleveien. Det hadde vært fint med overgangsfelt men eleven sa at det ikke var spesielt skummelt med biler.

Forhåndslagde spørsmål

Eleven syns skoleveien er ok. Barnet syns snarveien var smal. Det var lett å snuble i gjerdet ved lekeplassen. Oppoverbakken var ikke bratt. Barnet syns ikke at det var skummelt med biler. Eleven syns ikke at det var dumt at det ikke var brøytet ordentlig flere steder. Barnet syns det hadde vært bra med flere overgangsfelt langs skoleveien. Barnet syns det var litt glatt i nærheten av gjerdet. Eleven syns ikke at det var noe som skulle forandres med veien.

Noen kommentarer: Alle elevene hadde gått denne skoleveien tidligere og kunne den selv om det ikke nødvendigvis var den vanlige skoleveien de går. Det var lyst ute når befaringen tok sted. Grunnen til at elevene kunne svare på spørsmål angående gatelys er at de har gått veien tidligere mens det har vært mørkt. Barn i denne alderen har også god fantasi, så det kan være viktig å være klar over det med tanke på noen av svarene. Noen av elevene var litt sjenerte og stille.

Min observasjon: generelt la jeg merke til at barna var ganske frie og uforsiktige når de gikk. Noen gikk litt lenger ute på bilveien uten å tenke mye over det. Barna har vanskeligheter med å gå på snø der det ikke er brøytet, selv om de ikke innrømmer det. Det virket som om det var litt glatt noen steder hvor det ikke var brøytet nok. Gjerdet skapte litt problemer og jeg så at det var vanskelig for dem å bevege seg over det. Det kan også være farlig fordi det er et metallgjerde som er ødelagt. Elevene var også ganske uforsiktige over kryss og i forhold til biler.

Befaring av skolevei nummer 2. Husøy barneskole 16.februar.2012

Det var greit nok brøytet langs skoleveien, men brøytetekanten var dårlig vedlikeholdt ved fortauet og ved oppoverbakken som fører til boligområdet. Det kunne vært bedre strødd langs skoleveien, det var litt glatt. Det er to overgangsfelt ved skolen som man kan gå over. Det overgangsfeltet som er nærmest skolen er helt vanlig og syns greit selv om det er snø. Det andre overgangsfeltet er litt lenger borte og er opphøyet, det syns også relativt greit. Før en kommer til oppoverbakken så må man krysse bilveien. Oppoverbakken som fører til boligfeltet er ganske bratt, her kjører det biler og det er ikke noe tilbud for gående. I denne bakken kan det være skummelt med biler. Oppoverbakken var litt bratt og det var ikke tilbud for gående. Befaringen skjedde fra kl 08.30 til cirka kl 10.00. Befaringen skjedde på dagen så det var lyst ute og gatelysene var ikke på.

Skoleveien starter ved skolen. Her må elevene krysse veien over gangfeltet for å komme til fortauet, på høyre side. Fra slutten av fortauet til oppoverbakken må barna krysse bilveien (hvor det er et utkjørselskryss). Det virker som om det er et opphøyet gangfelt men jeg er ikke helt sikker fordi det syns så vidt på grunn av snøen.

Så går barna oppover en bratt oppoverbakke hvor det også kjører biler. Der er det ikke noe

fortau. Bakken fører til et boligområde.

Elev nummer 1

Tilfeldige spørsmål

Dette er elevens vanlige skolevei. Jeg observerte at eleven ikke så seg godt nok til sidene før kryssing av bilvei. Eleven syns ikke at det er trangt der hvor bilene kjører. Barnet pleier å sykle langs denne skoleveien på sommeren. Det var ikke glatt på skoleveien. Eleven syns det føltes tryggere når det var fortau. Det var bra brøytet, mente barnet. Jeg observerte at eleven ikke så seg godt nok til sidene ved kryssing av bilvei. Eleven syns ikke at oppoverbakken var bratt. Det var ikke skummelt med biler som kjørte forbi.

Forhånds spørsmål

Skoleveien var grei å gå og det var ikke noe å snuble i. Det var ikke bratt langs skoleveien. Eleven syns ikke at det var skummelt med biler langs veien. Barnet syns ikke at det var behov for flere tydelige gangfelt. Eleven syns ikke at det var behov for fortau langs oppoverbakken. Det var bra brøytet. Eleven syns ikke at det er glatt. Eleven syns veiene var brede nok og at det var nok plass. Gatelysene var gode nok. Eleven syns ikke det var noe å forandre med skoleveien.

Elev 2

Tilfeldige spørsmål

Eleven har ikke gått denne veien før. Det er lurt at det er fortau. Fortauet var bredt nok. Det kan være skummelt med biler i oppoverbakken hvis en ikke ser de komme fra krysset helt nederst, fortalte barnet. Overgangsfeltet i nærheten av oppoverbakken syns ikke på grunn av snøen. Det er ikke fortau langs oppoverbakken. Eleven syns ikke at det er glatt. Eleven ser seg til siden ved kryssing av bilvei men eleven vingler litt på fortauet.

Forhånds spørsmål

Eleven syns skoleveien er fin. Barnet syns ikke at det var noe å snuble i langs skoleveien. Eleven syns ikke oppoverbakken var bratt. Eleven syns ikke at det var glatt. Det var skummelt med biler i oppoverbakken, syns barnet. Eleven syns ikke at det var behov for informasjonsskilt som viser hvor skolen er. Det var bra brøytet fortalte eleven. Veien er bred nok, i følge barnet. Eleven har ikke gått denne veien før. Eleven syns ikke at det var noe å forandre med skoleveien.

Elev nummer 3

Tilfeldige spørsmål

Eleven kjenner ingen fra skolen som går denne skoleveien. Eleven benytter seg av overgangsfeltet ved kryssing av bilvei ved skolen men ser ikke godt nok til sidene, la jeg merke til. Barnet har aldri gått veien før. Eleven var ikke redd for biler i oppoverbakken. Barnet syns ikke at det er skummelt med biler som er i nærheten av skolen. Det var ikke glatt eller bratt på skoleveien, sa barnet. Eleven syns det var bra at det var fortau langs skoleveien. Jeg så selv at bakken var ganske bratt. Eleven ser ikke til siden ved kryssing av bilvei ved oppoverbakken, la jeg merke til.

Forhånds spørsmål

Eleven syns veien var ok. Det var ikke noe å snuble i, i følge barnet. Eleven syns ikke at det var bratt. Det er ikke skummelt med biler. Eleven syns kanskje at det hadde vært fint med noen informasjonsskilt som viste hvor skolen var. Barnet har ikke gått her før. Det var bra brøytet, i

følge eleven. Det var ikke glatt og veien var bred nok. Det var ingenting å forandre med skoleveien.

Elev nummer 4

Tilfeldige spørsmål

Eleven syns fortauet er stort og bredt. Det er bra at det er fortau og at det er stort, fortalte eleven. Det var litt glatt. Eleven har ikke gått her før. Jeg la merke til at eleven gikk midt i veien i oppoverbakken. Eleven er vant til veien og syns ikke at det var behov for informasjons skilt som viser hvor skolen er. Det var litt skummelt med biler i oppoverbakken. Eleven ser seg for ved kryssing av bilvei men går ikke på selveste gangfeltet. Eleven krysser gangfeltet ved skolen men ser ikke godt nok til siden. Jeg la merke til at snøen dekker gangfeltet ved oppoverbakken.

Forhånds spørsmål

Eleven syns skoleveien var fin. Noen gangfelt syns ikke på grunn av snø, la jeg merke til. Det var ikke noe å snuble i men det var litt glatt, syns barnet. Eleven syns det var litt bratt oppoverbakke. Det var ikke skummelt med biler. Eleven syns ikke at det er behov for informasjonsskilt for å vise hvor skolen ligger. Det var bra brøytet, i følge barnet. Eleven syns fortauet(gs veg) var bredt nok. Eleven har ikke gått denne skoleveien på kvelden. Eleven syns det trengs mer strøing i oppoverbakken.

Elev nummer 5

Eleven syns skolevei 2 var best å gå på men liker best skolevei 1. Det var litt bratt langs skoleveien, mente barnet. Eleven har syklet på denne veien før, men kun langs fortauet(gsveg). Jeg la merke til at eleven ikke så seg nok til siden ved kryssing av vei ved skolen. Eleven bruker overgangsfeltet hvis det er biler i veien, hvis ikke så bruker ikke barnet overgangsfeltet. Veien var bred nok. Det var ikke glatt. Eleven velger ofte å gå på snøen der det er mulig. Jeg la merke til at eleven passer på å gå til siden i oppoverbakken. Eleven syns at det er kjedelig å gå til skolen og skulle gjerne hatt en hest. Eleven var lei av skolevei 1, siden det er den vanlige skoleveien til barnet.

Eleven syns skoleveien var helt grei. Barnet syns ikke at det var noe å snuble i. Det var litt glatt, mente eleven. Bakken var litt bratt. Eleven syns det var skummelt med biler. Barnet syns det kanskje hadde vært fint med informasjonsskilt som viste hvor skolen var. Det var litt bra brøytet. Jeg la merke til at snøen dekket gangfeltet ved oppoverbakken. Veien var bred nok. Eleven skulle ønske at det var mindre biler på skoleveien.

kritikk av metode: noen ganger ledet spørsmålene mine barna til svar. Men jeg gjorde det for å få de til å snakke. Det kan hende de hadde sagt noe annet hvis jeg ikke hadde ledet de, men det kan også hende at de ikke hadde sagt noen ting hvis jeg ikke hadde gjort det slik. En svakhet kan være at elevene er litt unge og sjenerte og kanskje bare svarer noe for å svare.

Noen kommentarer: Det var lyst ute når befaringen tok sted. Grunnen til at elevene kunne svare på spørsmål angående gatelys er at de har gått veien mens det har vært mørkt. Guttene svarte at de ikke var redd for biler, dette kan være et særtrekk med gutter at de ikke vil innrømme at de er litt redde og kanskje egentlig mener noe annet. Barn i denne alderen har også god fantasi så det kan være viktig å være klar over det med tanke på noen av svarene. Noen av elevene var stille og sjenerte.

Min observasjon: generelt virket det som om barna bevegede seg litt tryggere og enklere langs denne strekningen. De var fortsatt uforsiktige ved kryssing av bilvei.

Befaring av begge skoleveier Barkåker barneskole 15.februar.2012

Jeg har gjort et forsøk på å undersøke veien i forhold til Norsk standard. Når det gjelder skolevei nr 1 så dekker snøen mye. Kanter på fortau mellom overganger virker overkommelige for første del av vegen. Jeg tror en person som for eksempel sitter i rullestol hadde greid å bevegd seg her. Første del av vegen som heter Nyveien var bra brøytet. Brøyttekanten var bra vedlikeholdt(for å orientere seg etter) for første del av veien. Men noen områder var bedre vedlikeholdt enn andre når det gjelder den første del av veien. Det er ikke spesielt glatt på første del av veien selv om det ikke er noe særlig strødd. Når det gjelder andre del av veien over gangfeltet kan det være glatt og tungt å gå på den store ubrøyta snø haugen. Men innimellom der hvor det er innkjørsler til hus langs første del av veg er det ikke brøytet eller annet å orientere seg etter. Det er et ordentlig opphøyet gangfelt der hvor en skal krysse (Ny)veien til Barkåkerveien. Videre langs andre del av veien der hvor det er innkjørsler til hus er det ikke gangfelt. I alle fall ikke noe som er mulig å se på grunn av snøen. Barkåkerveien tror jeg har et slags fortau ved bilveien uten å være helt sikker. Det er så utrolig mye snø som dekker det området at det er nesten er umulig å gå der. Hvis du ikke skal gå på en stor snøhaug er du tvunget til å gå ut i bilveien. Skolevei nummer 2 går langs et fortau(gs veg) hele veien i en ganske slak oppoverbakke. Her er det veldig bra brøytet og brøyttekanten er ganske bra vedlikeholdt langs skoleveien. Det er noen innkjørsler til hus hvor det ikke er gangfelt men hvor det burde ha vært. Veien er ikke spesiell glatt selv om det ikke er noe særlig strødd. Når en kommer lengre inn i boligområdet mot slutten av veien virker det som om fortauet(gs veg) forsvinner.

Befaringen ble gjort 15.februar fra kl 08.45 til 12.15. Men dette er inkludert pauser. Jeg gikk begge veier etter hverandre med en elev om gangen. Det skulle egentlig være 5 elever men en elev hadde reist vekk. Det var lyst ute så gatelysene var ikke på. Alt var dekket med snø. Men jeg kunne se at kantene på fortauene(gs veg) ikke skapte en særlig barriere.

Skolevei nummer 1 går fra parkeringsplassen til skolen og til venstre på Nyveien. Her er det bra brøytet og det er en relativt bra vedlikeholdt brøytetkant. Det er innkjørsler til hus som lager pauser i brøyttekanten og der mangler det gangfelt eller i alle fall virker det sånn på grunn av snøen. Videre går veien over et opphøyet gangfelt for å gå over til barkåkerveien hvor det ikke er brøytet i det hele tatt, utenom selve bilveien. Det kan virke som om det kanskje er et fortau der men jeg er ikke sikker fordi en stor snø haug dekker området. Hvis barna skal gå her så er de nødt til å gå på haugen eller i selve bilveien.

Skolevei nummer 2 går fra skolen og til høyre langs fortau som går oppover en slak bakke til et boligfelt. Her er det bra brøytet og ganske bra vedlikeholdt brøytetkant. Fortauet(gs veg) går langs hele veien, frem til boligområdet og utover boligområdet så virker det som det forsvinner. Det ser ut som det mangler gangfelt der hvor det er innkjørsler til hus. Jeg la merke til at det kjøres en del store arbeids biler langs begge veiene og det kan være farlig og skummelt. Jeg la også merke til at flere av barna ikke kikket seg godt nok til siden før kryssing av veg uansett om det var gangfelt eller ikke. Det er behov for å brøyte mer på Barkåkerveien.

Elev nummer 1 skolevei 1

Tilfeldige spørsmål

Eleven pleier å gå til skolen men ikke denne skoleveien. Barnet pleier å gå over parkeringsplassen. Eleven ser seg til siden før kryssing av vei. Eleven nevnte at det pleier å sykle folk der. Jeg la merke til at eleven ikke alltid så til siden ved kryssing av veg. Det ser ikke ut som om det er fortau(gs veg) når man går over til Barkåker veien. På Barkåker veien er det ikke plass til eleven, her er det altfor mye snø. Eleven nevnte at på Barkåker veien syns ikke den hvite streken engang, det betyr den streken som er ved skulderen. Det er ikke plass til å gå der fordi det ikke er brøytet. Barnet syns det er skummelt med biler når det ikke er fortau (gs veg). Det er skummelt med mange arbeids biler langs skoleveien.

Forhånds spørsmål

Eleven synes det er farlig og dumt at det ikke er fortau og at det burde være mindre fartsgrense. Det er lett å snuble i snøen der det ikke er brøytet. Gatelysene er helt passe. Det var litt skummelt med bilene som kjørte forbi. Eleven synes det hadde vært greit med informasjons skilt som viste hvor skolen var. Eleven foreslo at det kanskje burde være fartsgrense 30 i området. Eleven synes det er behov for flere gangfelt. Barnet synes ikke veiene var brede nok slik at det var plass til dem. Eleven synes det burde være mer gang og sykkelveg og flere gangfelt.

Elev nummer 1 skolevei 2

Tilfeldige spørsmål

Jeg la merke til at det var en bra vedlikeholdt brøytet langs veien. Eleven synes ikke at det var bratt men det er det hvis det sykles der. Det virker som om fortauet på slutten av veien opphører. Det er litt store kanter på fortauet (gs veg) men det er også bra tilgjengelig noen steder. Jeg la merke til at det mangler gangfelt noen steder. Eleven ser ikke nok til sidene før kryssing av veg. Flere arbeidsbiler kjører i området, det kan være farlig.

Forhånds lagde spørsmål

Eleven synes skoleveien var helt grei men det mangler noe gang og sykkelvei og noe gangfelt. Det var ingenting å snuble i. Det var ikke noe problem med snøen den var bra brøytet. Det var ikke skummelt med biler. Eleven skulle ønske at det var litt flere skilt som viste hvor skolen var fordi det er kun 1 skilt i dag. Det trengs flere overgangsfelt synes barnet. Det er ikke glatt og veien er bred nok. Gatelysene er ok. Det var ingenting å forandre med veien.

Elev nummer 2 skolevei 1

Tilfeldige spørsmål

Eleven blir noen ganger kjørt til skolen og går noen ganger til skolen. Jeg la merke til at eleven ikke alltid ser til siden før kryssing av veg. Det var ikke glatt og brøytetanten var ikke bra nok over alt. Eleven synes ikke at det er dumt å ikke ha gangfelt noen steder. Eleven synes det er gøy med snø. Jeg ser at det er vanskelig for barnet å gå på snø haugen. Eleven er ikke redd for bilene. Barnet synes ikke det er så viktig med fortau, liker å gå på snø.

Forhånds lagde spørsmål

Eleven synes skoleveien var morsom. Eleven synes ikke at det var noe å snuble i. Det var ikke skummelt med biler langs skoleveien. Eleven synes ikke at det var behov for informasjons skilt som viser hvor skolen ligger. Barnet er glad i snø. Det var ikke glatt og veien var bred nok. Eleven synes det hadde vært bra med flere gangfelt. Gatelysene er ikke bra nok det blir litt mørkt. Eleven synes ikke at det var noe å forandre med skoleveien.

Elev nummer 2 skolevei 2

Tilfeldige spørsmål

Eleven pleier noen ganger å gå over parkeringsplassen. Barnet synes det var bra at det var fortau (gs veg). Eleven går ofte langs denne skoleveien selv om det ikke er den vanlige skoleveien til eleven. Det var ikke mange arbeidsbiler. Jeg la merke til at det noen steder var litt mindre vedlikeholdt brøytetant. Det var ikke bratt men eleven nevnte at veien ikke pleier å være glatt. Jeg la merke til at eleven ikke så seg nok til siden ved kryssing av vei.

Forhånds lagde spørsmål

Eleven synes at det var en bra skolevei. Barnet mente at det ikke var noe å snuble i langs

skoleveien. Eleven syns ikke at det var bratt. Det var ikke skummelt med biler. Barnet ønsker ikke informasjons skilt som viser hvor skolen er. Det var bra brøytet, mente eleven. Eleven syns at det på denne skoleveien var bedre plass til dem. Eleven syns at det blir litt mørkt med gatelysene slik de er. (Barnet syns vei nummer 1 var moro men vei nummer 2 var best å gå på. Dette sa eleven på eget initiativ.) Eleven syns ikke at det var noe å forandre med skoleveien.

Elev nummer 3 skolevei 1

Tilfeldige spørsmål

Eleven går vanligvis til skolen. Jeg la merke til at barnet ikke ser seg nok til siden før kryssing av vei. Barnet går litt vinglete langs skoleveien. Jeg la merke til at barnet noen ganger går utenfor fortauet(gs veg) og noen ganger helt ytterst på fortauet(gs veg). Jeg så at store områder på Barkåker veien ikke var brøytet. Det kjøres store arbeids biler og lastebiler i området. Eleven syns at det var skummelt uten fortau(gs veg) og at bilene kommer nærme. Det var dumt at det ikke var brøytet, syns eleven. Barnet har gått veien en gang før og syns ikke at det var glatt.

Forhånds lagde spørsmål

Det var skummelt på grunn av biler og eleven følte at det ikke var plass nok til dem. Eleven syns det var lett å snuble i snøen. Det var ikke glatt. Barnet syns det hadde vært bra med informasjonsskilt som viser hvor skolen er. Det var dumt med mye snø. Eleven syns veien var bred nok. Det trengs flere overgangsfelt, mente barnet. Eleven syns det hadde vært bra å hatt fortau(gs veg). Eleven syns gatelysene var dårlige og at det blir mørkt. Jeg la merke til at eleven snubla i snøen et par ganger. Eleven sa at bilvinduet kommer helt inntil og at det er skummelt. Eleven syns det trengs litt større fortau generelt og mer fortau.

Elev nummer 3 skolevei 2

Tilfeldige spørsmål

Eleven har gått veien før. Eleven pleier å gå over parkeringsplassen. Jeg la merke til at eleven gikk inntil brøyttekanten som var godt vedlikeholdt. Eleven syns fortauet(gs veg) var bra. Barnet syns det trengs flere gangfelt. Det var litt bratt. Eleven pleier å sykle på denne veien. Det var ikke glatt. Eleven syns det er behov for ordentlig fortau hele veien.

Forhånds spørsmål

Eleven syns skoleveien er fin og at det ikke var noe å snuble i langs veien. Det var bra brøytet, mente barnet men det var skummelt med store arbeids biler. Eleven syns det hadde vært bra med informasjonsskilt til skolen. Det trengs flere gangfelt langs skoleveien. Eleven syns fortauet(gs veg) var bredt nok. Eleven syns ikke at det var glatt. Noen av gatelysene er bra men ikke alle. Barnet liker å gå på snø men ikke hard snø. Jeg la merke til at eleven snublet litt i snøen. Eleven syns skoleveien var fin nok.

Elev nummer 4 skolevei 1

Tilfeldige spørsmål

Eleven syns skolevei 2 er best. Jeg la merke til at eleven snublet i snøen. Det var skummelt uten overgangsfelt og fortau(gs veg) der det manglet, mente barnet. Jeg la merke til at barnet ikke ser seg nok til siden ved kryssing av veg. Det var dumt at det ikke var brøytet og det trengs fortau(gs veg) hele veien, syns eleven. Det var glatt noen steder. (Eleven syns det hadde vært bra med fortau(gs veg) hele veien.)

Forhånds spørsmål

Det er skummelt uten fortau og det var lett å snuble i snøen, syns barnet. Det var skummelt

med biler der det ikke var fortau, mente eleven. Der hvor det ikke var brøytet var det glatt. Eleven synes det hadde vært bra med informasjons skilt. Barnet synes det var dumt at det var mye snø langs skoleveien. Det var lite plass til å gå på veien på grunn av snø. Eleven synes det er behov for flere overgangsfelt. Jeg la merke til at det var en del store arbeids biler som kjørte forbi. Eleven har ikke gått denne veien på kveld. Eleven synes ikke at det var noe galt med skoleveien.

Elev nummer 4 skolevei 2

Eleven pleier å gå rundt og ikke på selve parkeringsplassen. (Det virket som om kantene på fortauet(gs veg)ikke skapte noen hindring.)Barnet synes det var bra med fortau for da var det mindre skummelt. Eleven synes det burde være likt fortau(gs veg) hele veien fordi det mangler gangfelt noen steder og det er litt skummelt. Det var litt bratt og litt glatt på snøen. Eleven synes det var plass på denne skoleveien for dem. Jeg la merke til at eleven ikke så seg godt nok til siden før kryssing av veg.

Forhånds lagde spørsmål

Eleven synes denne skoleveien var litt bedre enn den andre. Det var ikke noe å snuble i, mente barnet. Eleven synes det var litt bratt. Det var litt skummelt med biler fordi de ikke har stor plass å kjøre på. Eleven har ikke gått denne skoleveien på kvelden. Barnet synes de store lastebilene tar mye plass og at det er skummelt. Barnet sa at fortauet(gs veg) var bredt nok og at det var plass til 3 stykker. Det trengs informasjonsskilt til skolen og flere gangfelt, mener eleven. Det var fint brøytet men litt glatt. Eleven synes bilene trenger mer plass å kjøre på.

Kommentar: guttene tøffer seg litt og sier at de ikke er redde. Flere av barna er uforsiktlige og ser seg ikke nok til siden, flere barn sier lite og er sjenerte. Ikke alle har gått her på kvelden.

Træleborg barneskole befarings av begge skoleveier 8.mars.2012

Jeg har gjort et forsøk på å undersøke veien litt i forhold til norsk standard. Selv om befaringsen tok sted 8.mars fra klokka 08.30 til 10.45 så var det snø, ikke like mye som de første befaringsene men nok. Det var mest snø på fortau(gs veg) og mindre på bilveier. Skolevei nr 1 går langs fortau(gs veg) rett frem og langs veien krysser man veier uten gangfelt. Selv om det er fortau(gs veg) hele veien så er det av varierende størrelse. I begynnelsen er fortauet(gs veg) en grei størrelse, men så blir det mindre. På relativt lange strekninger er fortauet(gs veg) veldig smalt nesten slik at det ikke er plass til noen å gå der. Snøen dekket mye så jeg fikk ikke sett ordentlig om det virkelig var fortau(gs veg) hele veien. Det var ingen godt vedlikeholdte brøytekanter å orientere seg etter. Det var noe kantstein og gjerder men ingenting konsekvent eller bra nok å orientere seg etter som man kunne kalt naturlige lederlinjer. På grunn av snøen kunne en ikke se om det var bygde lederlinjer heller. Skolevei nr 2 går forbi skolen forbi to bommer og til høyre. Så går skoleveien rett frem på fortau men det er flere farlige kryss med bilvei uten overgangsfelt. Først er det et kryss uten overgangsfelt hvor man kommer til et område med noen søyler de har samme effekt som bommene som betyr at biler ikke kan kjøre igjennom der. Men det er fortau(gs veg) der og jeg har sett at postbilen kjører der. Fortauet i det området er av ganske humpete asfalt(selv om asfalt ikke synes på grunn av snø)og det er trekker i fortauet(gs veg) som gjør at det blir smalt. For en blind person kan både bommene, søylene og trekkene være barrierer. Så krysser man vei igjen uten gangfelt og en gang til senere. Alle kryssene er farlige og uten gangfelt og det virker som om bilene ikke kjører forsiktig. Noen av overgangene(kantene) på fortau virker litt høye og som om de kunne vært en barriere. Langs denne skoleveien er det heller ikke noen ordentlig vedlikeholdt brøytekanter i det hele tatt. Det er noen gjerder og litt kantstein men det er ikke konsekvent så det kan ikke brukes som orientering. Snøen dekket fortauet(gs veg) så hvordan det var under var ikke mulig å se. På ingen av skoleveiene var det brøytet men det var ikke så mye snø som det var på de andre befaringsene. Skolevei 2 har humpete fortau(gs veg) og mange farlige kryss uten gangfelt og mye farlig trafikk.

Skolevei 1 elev 1

Tilfeldige spørsmål

Eleven har ofte gått denne veien. Barnet går på fortauet (gs veg). Eleven sa at veien pleier å være glatt på vinteren. Eleven kjenner en del som går denne skoleveien. Jeg la merke til at eleven var uforsiktig ved kryssing av bilvei og det var ikke overgangsfelt. Eleven synes det var dumt at det ikke var brøytet nok. Barnet synes at fortauet var lite flere steder. Jeg la merke til at eleven snubla litt i snøen fordi det var dårlig brøytet. Det var et hull i asfalten et sted langs skoleveiene som var fylt med smeltet snø, det kan være en barriere. Flere steder var fortauet så lite at det kan virke som om det ikke er fortau i det hele tatt.

Forhåndslagde spørsmål

Eleven synes fortauene var litt smale noen steder. Barnet synes ikke at det var noe å snuble i langs veien. Skoleveien var flat så det var ikke bratt noe sted. Eleven synes bilene kjørte fort. Barnet skulle ønske at det var skilt som viste hvor skolen var. Eleven synes at det var dumt at det ikke var brøytet fordi det var en del snø på fortauet (gs veg). Eleven skulle ønske at det var overgangsfelt langs skoleveien. Eleven synes det var glatt noen steder langs veien. Barnet synes noen av fortauene (gs veg) var smale. Eleven sa at noen av gatelysene ikke alltid fungerer. Eleven skulle ønske at det var større fortau (gs veg).

Skolevei 1 elev 2

Tilfeldige spørsmål

Eleven skifter litt på å gå på fortau og bilvei. Barnet er glad i å gå oppå snø gjerne snøhauger hvis det finnes. Jeg la merke til at eleven ikke ser seg godt nok til siden ved kryssing av bilvei. Eleven har gått denne veien før. Eleven synes det er behov for å brøyte mer. Jeg la merke til at eleven snubla litt i snøen.

Forhåndslagde spørsmål

Eleven synes ikke veien var så verst. Eleven synes man kunne snuble i snøen. Barnet var redd for biler på denne skoleveien. Eleven synes det er bra hvis det hadde vært skilt som viste hvor skolen var. Barnet synes det er dumt at det ikke er brøytet for man kan snuble og skli. Eleven synes ikke at det trengs gangfelt men det hadde vært greit. Barnet synes ikke at det er glatt. Eleven synes det hadde vært bra med bredere fortau. Eleven liker skoleveien.

Skolevei 1 Elev 3

Tilfeldige spørsmål

Eleven har gått her før. Jeg la merke til at eleven gikk ytterst på fortauet. Eleven ser ikke godt nok til siden ved kryssing av bilvei. Jeg la merke til at eleven ikke var forsiktig nok og gikk nærme bilveien. Barnet synes det var dumt at det ikke var brøytet. Eleven synes noen steder at fortauet (gs veg) var så lite at man nesten måtte gå i bilveien. Jeg la merke til at det var et hull i bakken et sted på skoleveien som kan være farlig å snuble i. Eleven synes at fortauet (gs veg) var bra noen steder. Barnet synes bilene kjørte fort.

Forhåndslagde spørsmål

Eleven synes skoleveien var bra. Barnet synes ikke at det var noe å snuble i. Eleven synes ikke at det var skummelt med biler. Eleven synes det hadde vært bra med skilt som viste veien. Eleven skulle ønske at det var gangfelt flere steder langs skoleveien. Barnet synes ikke at det var glatt. Eleven skulle ønske at fortauene (gs veg) var bredere. Barnet synes ikke at det var mørkt. Eleven skulle ønske at det var bredere fortau (gs veg).

Skolevei 1 elev 4

Tilfeldige spørsmål

Eleven har aldri gått denne veien før. Barnet går på fortauet (gs veg). Eleven ser til siden men ikke alltid ved kryssing av veg. Eleven synes det burde bli bedre brøytet. Barnet synes det var steiner langs skoleveien som man kan snuble i. Jeg la merke til at det ikke var plass til barna på fortauet.

Forhåndslagde spørsmål

Eleven synes skoleveien var grei. Barnet synes det var steiner å snuble i. Eleven synes det var litt skummelt med biler. Eleven synes det kanskje hadde vært fint med skilt som viser hvor skolen er. Barnet synes det bør brøytes bedre. Eleven synes det er behov for gangfelt. Barnet synes ikke at det var glatt. Eleven synes fortauet var litt tynt, det skulle vært bredere. Barnet har ikke gått her på kvelden. Overgangsfelt trengs, i følge eleven.

Skolevei 1 elev 5

Tilfeldige spørsmål

Eleven har aldri gått denne veien før og synes det burde bli bedre brøytet. Barnet ser ikke nok til sidene ved kryssing av veg, la jeg merke til. Jeg la merke til at eleven sklei og snubla i snøen. Eleven gikk litt på bilveien.

Forhåndslagde spørsmål

Eleven synes skoleveien var helt grei. Barnet synes det var lett å snuble i snøklumper. Eleven synes ikke at det var skummelt med biler. Eleven skulle ønske at det var skilt som viste hvor skolen var. Barnet skulle ønske at det var mer brøytet. Eleven synes det er viktig å ha gangfelt. Barnet synes ikke at det var glatt. Eleven skulle ønske at det var litt mer brede fortau. Eleven synes det er viktig å få flere overgangsfelt.

Kommentar: det kan hende at det har vært overgangsfelt flere steder og at merkene har forsvunnet.

Skolevei 2 elev 1

Tilfeldige spørsmål

Eleven går denne veien hver dag. Jeg la merke til at eleven ikke så seg til sidene godt nok ved kryssing av bilvei uten gangfelt. Jeg la merke til at eleven noen ganger gikk litt på bilveien. Barnet synes det var dårlig brøytet. Jeg la merke til at det var flere farlige kryss uten gangfelt langs skoleveien.

Forhåndslagde spørsmål

Eleven synes veien var helt grei. Barnet synes det var lett å snuble i snøen. Eleven synes det var litt skummelt med biler der det ikke var gangfelt. Barnet synes det hadde vært bra med skilt som viser hvor skolen er. Eleven synes det er greit brøytet noen steder. Barnet synes at det er dumt at det ikke er overgangsfelt flere steder. Eleven synes ikke at det er glatt. Barnet synes at det er breie nok fortau (gs veg) men de kunne vært bedre. Eleven synes det er bra nok gateløys. Barnet skulle ønske at det var flere trafikklys slik at det var tryggere.

Skolevei 2 Elev 2

Tilfeldige spørsmål

Eleven har gått veien mange ganger før. Men denne veien er ikke barnets skolevei, barnet bor

langt unna. Jeg la merke til at eleven så til sidene før kryssing av veg men ikke alltid. Jeg la merke til at det var mange farlige kryss uten gangfelt. På grunn av trekkene ved det ene fortauet(gs veg) syns barnet at fortauet(gs veg) virker smalt. Jeg la merke til at asfalten(som er dekt med snø) på fortauet(gs veg) er humpete, det kan skape barrierer.

Forhåndslagde spørsmål

Skoleveien er ganske grei. Eleven syns det er lett å snuble og skli i snø og snøklumper. Barnet syns det er litt skummelt med biler. Eleven skulle ønske at det var skilt som viste hvor skolen var. Barnet syns det var dårlig brøytet. Eleven syns det er skummelt at det mangler gangfelt. Barnet syns ikke at det er veldig glatt. Eleven syns det trengs litt bredere fortau. Eleven syns det er bra gatelys men at det trengs fler. Barnet syns det trengs flere gangfelt og gangfelt skilt.

Skolevei 2 elev 3

Tilfeldige spørsmål

Eleven har ofte gått denne veien før. Barnet sa at mange på skolen går denne veien. Eleven ser ikke nok til siden ved kryssing av gangfelt. Eleven går litt på bilveien men mest på fortau(gs veg) la jeg merke til. Jeg la merke til at det var humpete fortau(gs veg). Barnet syns det var dårlig brøytet. Noen steder var det litt høye kanter på fortau, det kan skape en barrierer. Eleven sa at det var veldig mange biler langs denne skoleveien.

Forhåndslagde spørsmål

Eleven syns skoleveien er fin men at det er mye trafikk noen steder. Barnet syns ikke at det er noe særlig å snuble i. Eleven syns det er litt skummelt med biler der det mangler gangfelt. Barnet syns det er behov for skilt som viser hvor skolen er. Eleven syns ikke at det er glatt. Barnet syns fortauene(gs veg) var brede nok. Eleven syns det burde bli mindre trafikk på området.

Skolevei 2 elev 4

Tilfeldige spørsmål

Eleven har gått veien mange ganger. Barnet syns det er veldig mye trafikk langs veien. Ved farlige kryss ser eleven til siden men ellers ikke ved kryssing av veg. Barnet syns det trengs tydeligere skilt hvor det står at en ikke skal kjøre fort og at det trengs flere overgangsfelt. Eleven sa at mange biler bare kjører og ser ikke godt nok. Jeg la merke til at det var noen litt høye kanter på fortauet(gs veg) som kan skape barrierer. Jeg la merke til at barnet vinglet på fortauet og gikk ofte helt ytterst på fortauet(gs veg).

Forhåndslagde spørsmål

Eleven syns skoleveien er fin. Eleven syns ikke at det var noe å snuble i. Barnet syns det var litt dumt med snø på skoleveien. Eleven syns det er skummelt med biler, det trengs gangfelt og skilt. Barnet syns ikke det er behov for informasjonsskilt som viser hvor skolen er. Eleven syns det trengs gangfelt der hvor det er mye trafikk, fordi det er skummelt. Barnet syns det var litt glatt. Eleven syns fortauet var bra nok(gs veg). Eleven sa at noen av gatelysene ikke fungerer. Eleven syns bilene kjørte for fort.

Skolevei 2 elev 5

Tilfeldige spørsmål

Eleven har gått veien før og syklet der også. Eleven syns ikke at det var veldig glatt. Jeg la merke til at noen av kantene var enkle å bevege seg over mens andre ikke var det på fortauet(gs veg). Jeg la merke til at det var noen søyler som stod i veien. Barnet gikk litt på

bilveien men mest på fortau. Jeg la merke til at fortauet(gs veg) var humpete og at trær stod i veien. Jeg la merke til at eleven ikke så seg godt nok til siden ved kryssing av veg.

Forhåndsagde spørsmål

Eleven syns veien var bra. Barnet syns ikke at det var noe å snuble i. Eleven syns ikke at det var glatt. Barnet syns det kunne vært måket mer. Eleven syns ikke at det var skummelt med biler. Barnet syns det er behov for informasjonsskilt som viser hvor skolen er. Eleven syns det var dumt at det manglet overgangsfelt og vi la merke til et sted hvor det har vært det men merkene har nesten forsvunnet. Eleven syns fortauene(gs veg) er brede nok. Eleven syns gatelysene er bra nok.

Ny befaringsrunde

Den nye befaringsrunden ble gjort litt annerledes. Det var mer interessant å finne ut hvordan det sosiale livet er på skoleveien(teknisk begrep) og å avdekke hvilke andre områder barna oppholder seg på annet enn vei. Jeg delte spørsmålene i 2 deler. De første spørsmålene stilte jeg mens jeg observerte og gikk med barna og de andre stilte jeg etter at jeg hadde gått med elevene.

Observasjonsspørsmål

1Kan du peke på områder hvor du kunne lekt, vært med venner, møtt på noen? Og hva gjør du der?

2Hvor kunne du lekt i det området her?

3Pleier du å ta snarveier? Eller hvor kunne du tatt en snarvei her?

4Hvor kunne du møtt venner langs skoleveien?

Gamle og sosiale spørsmål

1Hva betyr skoleveien for deg, hva pleier du å gjøre langs skoleveien?(møte venner, bare gå, sykle)

2har du møteplasser hvor du møter andre langs skoleveien? Og hva skjer der?

3er det forskjellig fra vinter til sommer?

4pleier du å leke, sykle, spille ball, eller lignende langs skoleveien?

5hva kan skje på vei til skolen?

6er det noe gøy, spennende som skjer noen steder langs skoleveien?

7hva syns du er viktig for en skolevei?

8hva liker du med denne skoleveien?

9er det noe som gjør at du ikke liker skoleveien?

10er det noe som er dumt med skoleveien?

11hvordan syns du at det var å gå skoleveien?

12møtte du noen steder som var vanskelig å gå?

13 vanskelige kanter?

14var det bratt?

15var det skummelt med biler?

16 var det skummelt uten gangfelt?

17var det ekkelt eller rart å gå noen steder?

18stod noe i veien for deg?

19var det noe å snuble i?

20er gatelysene bra?

21skulle du ønske at det var skilt?

22hva skulle du ønske var annerledes med skoleveien?

Husøy skole 17.april.2012

Elev 1 vei 1

Obsevarsjon og spørsmål

Denne skoleveien er barnets vanlige skolevei. Eleven kan møte og leke med venner på litt forskjellige plasser langs hele skoleveien. Barnet pleier å ha med noen venner hjem etter skolen. Eleven nevnte at det er mer vanlig å leke etter skolen. Barnet pleier å snakke med venner langs skoleveien. Eleven fortalte meg at 2 små hunder angrep eleven en gang i nærheten av oppoverbakken som fører til boligområdet. Jeg la merke til at barnet så en hund som er skummel for eleven i oppoverbakken. Barnet var ganske uforsiktig ved kryssing av bilvei. Eleven går midt i veien i oppoverbakken noe som kan være farlig. Barnet nevnte at det er lett å snuble i gjerdet ved golfbanen. Når eleven skulle gå forbi området ved golfbanen så stoppet barnet opp å husket, og sklei på sklien der hvor det er en liten lekeplass. Eleven pleier noen ganger å leke på denne lekeplassen. Eleven nevnte at det ikke er mange snarveier der, men selve denne skoleveien har en snarvei som går på området ved golfbanen. Det var mulig å møte venner hvor som helst langs skoleveien i følge barnet.

Gamle og nye spørsmål

For meg så handler skoleveien om å gå til skolen. Noen ganger møter jeg venner men det er ikke helt faste steder. Når jeg skal til og fra skolen så leker jeg med en venninne. Jeg vet ikke hva som kan skje langs skoleveien. Det som er gøy som kan skje langs skoleveien er at jeg sitter bak på sykkel til en venn. Jeg synes ingenting spesielt er viktig for en skolevei. Jeg liker ingenting med denne skoleveien. Å gå denne skoleveien var helt vanlig som alltid. Jeg møtte ingen steder som var vanskelig å gå på, det var ingen vanskelige kanter å gå over. Det var ikke noe særlig bratt men det spørs hvor mange bøker jeg har i sekken. Jeg synes ikke at det var skummelt med biler eller der det mangler overgangsfelt. Det var ingenting som var ekkelt eller rart å gå på, ingenting stod i veien, det var ingenting å snuble i. Jeg synes det er dårlig gatelys ved boligområdet. Jeg skulle ønske at hundene kunne fjernes fra skoleveien.

Elev 1 vei 2

Observasjons og nye spørsmål

Eleven sier at det er ingen steder hvor en kunne møtt venner eller lekt. Men jeg la merke til at barnet plukket blomster. Eleven gikk også midt i veien ved oppoverbakken. Barnet hadde tatt en snarvei hvis det gjorde at en kom raskere hjem. Jeg så at barnet gikk på en relativt høy kant til en hage, kanskje for å balansere. Jeg la merke til at barnet var uforsiktig ved kryssing av

bilvei. Barnet visste ikke hvor en kunne møte venner langs skoleveien. Jeg la merke til at barnet plukket blomster og lagde en bukket.

Gamle og nye spørsmål

Eleven likte nesten alt utenom oppoverbakken med skoleveien. Eleven lekte med grus i oppoverbakken og satt litt på gresset på siden. Barnet syns det var fint å gå skoleveien. Eleven møtte ingen steder som var vanskelig å gå, og ingen vanskelige kanter å gå over. Barnet syns det var litt bratt, men det var ikke skummelt med biler. Det var skummelt der det ikke manglet eller ikke var tydelig nok overgangsfelt. Det var ingenting som var ekkelt eller rart å gå på, ingenting stod i veien og det var ingenting å snuble i. Eleven mente at det ikke var noe å forandre med skoleveien.

Elev 2 vei 1

Observasjons og nye spørsmål

Jeg la merke til at eleven sparket steiner og leker på lekeplass ved golfbanen. Barnet snublet i gjerdet i nærheten av lekeplassen. Og var generelt litt uforsiktig i forhold til trafikken. Eleven hadde gått fra skolegården sammen med bestevennen sin hjem. Barnet pleier å leke dødball i skolegården. Barnet hadde lekt med huskene på lekeplassen i nærheten av golfbanen hvis det var den vanlige skoleveien. Barnet hadde tatt en snarvei hvis det var mulighet for det. Eleven hadde møtt venner i nærheten av krysset med bilveien ved golfbanen.

Gamle spørsmål og nye

Skoleveien er for meg der hvor jeg blir med en venn hjem (denne veien) etter skolen. Langs skoleveien pleier jeg å gå og snakke med venner. (Elevene klatrer og leker langs skoleveien.) Jeg pleier ikke å leke, sykle eller noe sånt langs skoleveien. Man kan snuble i gjerdet ved lekeplassen. Det som kan skje langs skoleveien som er gøy og spennende er at man kan se et rådyr. Det som er viktig med skoleveien er at det er en ordentlig skolevei og at det er plass til oss. Jeg syns skoleveien er helt ok. Det er ingenting spesielt som jeg ikke liker med skoleveien. Det var bra å gå denne skoleveien. Jeg møtte ingen steder som var vanskelig å gå og ingen vanskelige kanter. Jeg syns oppoverbakken er bratt, jeg har syklet der før og man ser ikke bilene godt nok i krysset. Det er skummelt med biler ved krysset ved begynnelsen av oppoverbakken. Jeg syns det er skummelt alle steder hvor det er kryssing med bilvei og det mangler overgangsfelt. Det var ikke ekkelt eller rart å gå på noe. Ingenting stod i veien. Det er mulig å snuble i gjerde. Gatelysene er ikke så bra. Jeg mener at det trengs flere overgangsfelt og gjerdet må fjernes.

Elev 2 vei 2

Observasjons og nye spørsmål

Barna leker med grus. Eleven er generelt litt uforsiktig i trafikken. Barnet går på en høy kant ved en hage. Eleven hadde møtt venner ved boligområdet ved slutten av oppoverbakken og snakket med dem. Eleven vet ikke hvor man kunne lekt langs skoleveien. Barnet hadde tatt en snarvei hvis det var mulig. Barnet hadde møtt venner i nabolaget.

Gamle og nye spørsmål

Jeg vet ikke hva jeg liker med skoleveien. Det er ingenting spesielt som jeg ikke liker med skoleveien. Jeg syns det gikk fint å gå skoleveien. Jeg møtte ingen steder som var vanskelig å gå og ingen vanskelige kanter. Jeg syns det er litt bratt i oppoverbakken. Det var ikke skummelt med biler. Det var ingenting som var ekkelt eller rart å gå på og det stod ingenting i veien. Jeg syns ikke at det var noe å snuble i. Det er ingenting jeg ønsker å forandre med skoleveien.

Elev 3 vei 1

Observasjons og nye spørsmål

Barnet var uforsiktig ved kryssing av bilvei. Barna lekte på lekeplassen ved golfbanen. Barnet hadde møtt venner ved skolen. Eleven pleier å hoppe i strikk, huske og prate i skolegården. Barna leker på alt de finner la jeg merke til og er litt uforsiktig. Eleven kunne lekt på lekeplassen. Men barnet syns det er litt farlige veier og mye biler og at det er dumt. Eleven hadde tatt en snarvei men vet ikke om det er mange i dette området. Men selve denne skoleveien inneholder en snarvei. Barnet sa at borge hotell ikke vil at de skal bevege seg der og at de får kjøft. Jeg la merke til at barnet var uforsiktig ved krysset. Jeg la merke til at barnet gikk nesten midt i bilveien. Barnet kunne møte venner ved bommen ved skolen og i skolegården.

Gamle og nye spørsmål

Skoleveien handler for meg om å komme meg til og fra skolen. Jeg kunne møtt venner rundt omkring. Møteplassene varierer litt hvis det er mye snø og is. Jeg får ikke lov til å sykle til skolen ikke er gammel nok. Jeg finner av og til på leker som å løpe om kapp, sisten. Jeg bruker noen ganger sparkesykkel. Langs skoleveien kan det skje bilulykker men det er sjeldent. Det som er gøy med skoleveien er å møte venner. Det er viktig at skoleveien er en fin vei. Jeg liker at vi går snarveien over golfbanen istedenfor helt rundt. Jeg syns oppoverbakken er tung å gå opp spesielt med sykkel men det er gøy å sykle ned. Jeg syns det var fint å gå skoleveien. Jeg møtte ingen steder som var vanskelig å gå og ingen vanskelige kanter. Det var bratt noen steder. Det er skummelt med biler hvis det kjører mange biler. Det er litt skummelt hvis det ikke er overgangfelt. Det var ingenting som var ekkelt eller rart å gå på og ingenting stod i veien. Det var ingenting å snuble i. Skoleveien skulle vært kortere.

Elev 3 vei 2

Observasjons og nye spørsmål

Barnet gikk midt i veien i oppoverbakken. Og er uforsiktig ved kryssing av vei. Denne skoleveien er ikke barnets vanlige skolevei. Barnet hadde møtt venner i bakken ved boligområdet og hadde lekt og gått til skolen med venner. Eleven kunne sikkert lekt langs skoleveien men det er vanskelig å møte mange venner. Jeg la merke til at barnet gikk oppå kanten til en hage. Barnet hadde tatt en snarvei hvis det var det. Eleven hadde møtt venner i skolegården og langs skoleveien.

Gamle og nye spørsmål

Barnet plukket blomster. Eleven sa at det er bra at mye av skoleveien er flat fordi når man skal hjem etter skolen så er man sliten. Eleven syns det er dumt at skoleveien er litt lang og at det er litt bratt bakke. Jeg så at barnet var uforsiktig ved kryssing av veg. Barnet syns det var fint å gå skoleveien. Barnet møtte ingen steder som var vanskelig å gå og ingen vanskelige kanter. Eleven syns det var litt bratt. Barnet syns ikke at det var så skummelt med biler. Egnetlig så syns barnet at det er skummelt der det mangler overgangfelt. Det var ingenting som stod i veien eller som var ekkelt å gå på. Det er ikke så mye om elevene skulle ønske var annerledes med skoleveien.

Elev 4 vei 1

Observasjons og nye spørsmål

Eleven hadde møtt venner rett før golfbanen og de hadde snakket sammen. Eleven er forsiktig i bilveien og går ved skulderen, barnet er generelt litt mer forsiktig i trafikken. Barnet sa at det var mer vanlig å snakke sammen enn å leke. Eleven hadde tatt en snarvei hvis det var mulig. Eleven var ikke sikker på hvilke andre steder som en kunne møtt venner.

Gamle og nye spørsmål

Skoleveien for meg handler om å komme seg til og fra skolen. Vanligvis hadde barnet møtt venner ved boligområdet. Eleven pleide ikke å sykle eller leke langs skoleveien. Man kan bli kjørt på langs skoleveien men barnet pleier å stoppe hvis det kommer bil. Eleven synes ikke det skjer så mye spennende langs skoleveien. Det er viktig at man ikke blir kjørt på langs skoleveien. Barnet likte ingenting spesielt med skoleveien. Det var greit å gå skoleveien. Eleven møtte ikke noen steder som var vanskelig å gå det var ingen vanskelige kanter. Det var ikke noe særlig bratt. Det var ikke skummelt der det ikke var overgangsfelt. Det var ingenting som var rart å gå på. Det er mulig å snuble i gjerdet. Gatelysene er bra. Det er ingenting barnet skulle ønske var annerledes med skoleveien.

Elev 4 vei 2

Observasjons og nye spørsmål

Det er den vanlige skoleveien til barnet. Barnet var ganske forsiktig i trafikken. Barnet hadde møtt venner ved busstoppet rett før oppoverbakken. De hadde snakket sammen på møteplassen. De møtes der fordi vennene bor der. Barnet sa at det ikke er snarveier der. Barnet så en hund som ofte går forbi der alene. Barnet pleier noen ganger å gå alene. Barnet pleier å leke dødball i skolegården.

Gamle og nye spørsmål

Det som er bra med skoleveien er at en møter venner. Det er ingenting galt med skoleveien. Det var bra å gå skoleveien. Barnet møtte ingen steder som var vanskelig å gå og ingen vanskelige kanter. Det var ikke bratt. Det var litt skummelt med biler. Det var ikke veldig skummelt uten overgangsfelt. Det var ikke rart å gå over noe. Ingenting stod i veien. Gatelysene er bra. Det er ingenting barnet vil forandre med skoleveien.

Træleborg skole 12.april.2012

Elev 1 vei 1

Observasjons spørsmål

Barnet hadde møtt venner ved skolen. De hadde lekt men ikke midt i veien. Barnet pleier å leke i skolegården og spiller boksen går og dødball. Eleven hadde lekt sist ved rundkjøringen(ved gamlehjem). Barnet har vært der før. Eleven hadde prøvd å ta en snarvei hvis det var mulig. (Jeg la merke til at barnet kikket på fugler.) Barnet var uforsiktig og gikk ikke alltid på fortauet. I rundkjøringen(ved gamlehjemmet) mente eleven at det ikke kjører mange biler. Barnet kjenner ikke mange venner i dette området.

Gamle og nye spørsmål

Barnet hadde pratet med venner langs skoleveien. Og hadde møtt venner i rundkjøringen ved gamlehjemmet. Hvis eleven bodde i samme nabolag som venner så hadde barnet møtt de i hagen. Barnet prater mer og går fortere når eleven går med venner. Møteplassene er de samme uansett om det er vinter eller sommer. Eleven hadde lekt litt sist på vei til skolen. Når man går til og fra skolen så kan man kan falle og slå seg. Noen ganger så kan det skje noe gøy og spennende langs skoleveien. Det som er viktig for skoleveien er bra overgangsfelt og bredt nok fortau. Det som er bra med denne skoleveien er at det ikke er mange biler. Det er ingenting spesielt som barnet ikke liker med skoleveien. Det var greit å gå skoleveien. Barnet møtte ingen steder som var vanskelig å gå og det var ingen vanskelige kanter. Det er ikke særlig bratt. Barnet synes ikke at det var skummelt med biler. Noen ganger så synes barnet at det er skummelt der det ikke er overgangsfelt. Det var ingenting som var ekkelt eller rart å gå på og det var ingenting som stod i veien. Det var ingenting å snuble i. Eleven skulle ønske at det var

litt flere overgangsfelt ved veien.

Elev 1 vei 2

Observasjons og nye spørsmål

Jeg la merke til at barnet hoppet litt langs veien. Eleven hadde møtt venner og lekt på lekeplassen ved sykehuset. Det er litt lengre enn til slutten av skoleveien. Hvis eleven bodde samme sted som vennene så hadde de møttes i boligområde. (Barnet hopper bukk over søyler.) Eleven hadde lekt med venner i skolegården. Jeg la merke til at barnet var uforsiktig og gikk ikke alltid på fortauet. Barnet er uforsiktig ved kryssing av bilvei. Eleven ser at hunder følger etter og smiler, barnet er veldig opptatt av hundene. Det er dårlig med snarveier (jeg ser at det er arbeid i veien). Barnet kunne møtt venner i hagen. Eleven har mange venner langs skoleveien og blir med de hjem etter skolen. (Eleven er uforsiktig ved kryssing av bilvei.)

Gamle og nye spørsmål

Det som er bra med skoleveien er at det er breie nok fortau, men mange trær som ødelegger. Det er behov for fler overgangsfelt. Det var helt greit å gå skoleveien man møter mange hunder og det er greit. Barnet møtte ingen steder som var vanskelig å gå. Det var ingen vanskelige kanter men det var litt humpete hvis en sykler full fart. Det er ikke skummelt med biler på grunn av blinde vei. Det er skummelt uten overgangsfelt helt ved slutten av veien fordi biler kommer i full fart. Hundebæsjen kan være ekkelt å gå på. Det var ingenting som stod i veien og det var ingenting å snuble i. Gatelysene er ikke bra nok i følge eleven. Det må bli bedre overgangsfelt og folk må plukke opp hundebæsjen.

Elev 2 vei 1

Observasjons spørsmål

Dette er ikke barnets vanlige skolevei. Eleven er uforsiktig ved kryssing av bilvei. Barnet hadde ringt på husdøren til venner og møtt venner ved rundkjøringen (ved gamle hjem). Eleven leker med pinner legger jeg merke til. Barnet har en venninne som bor i nærheten. Barnet hadde snakket med venner og gått til andre venner og spurt om de skal være med. Eleven pleier å være med venner hjem. Barnet hadde lekt sisten langs skoleveien men det er en lekeplass lengre nedenfor. Eleven synes det er et smalt fortau og vanskelig å leke. Eleven synes det er lett å rote seg bort. Barnet kan møte venner ved en benk under en eik ved gamle hjem (det er ikke elevens vanlige vei.)

Gamle og nye spørsmål

Barnet hadde snakket med venner langs skoleveien. Eller lekt en rolig lek. Barnet sa: det kommer ann på hvem jeg møter, noen leker jeg mer med. Når det er vinter så møtes vi der det ikke er mye snø eller inne hos hverandre. Jeg skulle gjerne syklet, men er ikke lov å sykle til skolen før en går i 5 klasse. Langs skoleveien kan en se noe en ikke skulle sett eller gå seg bort. Langs skoleveien kan en hoppe bukk. Det som er viktig med skoleveien er brede og bra fortau, overgangsfelt og at det er sikkert. Man skal ikke være redd for å gå til skolen. Jeg liker at det stort sett er fortau og ikke mange biler på denne skoleveien. Det som er dumt er at det er litt smale fortau. Det var helt greit å gå skoleveien. Fortauet var litt smalt og det var vanskelig å gå flere sammen. Det var ingen vanskelige kanter og det var ikke bratt. Det er litt skummelt hvis en bil kommer full fart og det mangler overgangsfelt. Det var ingenting som var ekkelt eller rart å gå på. Det var ingenting som stod i veien og ingenting å snuble i. Det burde bli bedre fortau og bedre overgangsfelt.

Elev 2 vei 2

Observasjons og nye spørsmål

Dette er barnets vanlige skolevei. Eleven sa at det er vanlig å leke litt på vei til skolen. Barnet pleier å gå og snakke og å leke på lekeplassen ved sykehuset(som er litt forbi slutten av skoleveien). Eleven pleier å bli med venner hjem som bor ved sykehuset og der pleier de å møtes og ta følge til skolen. (Jeg la merke til at barnet var uforsiktig ved kryssing av bilvei, eleven så ikke nok til sidene.)(Jeg så også at barnet hoppet bortover langs skoleveien.) Eleven sa også at det var vanlig å legge sekken i skolegården og leke der. Det var ikke så mange snarveier som var bedre enn denne skoleveien men det var en snarvei rett rundt huset til barnet. Eleven kunne møtt venner ved søylene ved kjærlighetsstien og i skolegården. (Jeg la merke til at barnet var flink på et sted å gå over til et annet overgangsfelt.)

Gamle og nye spørsmål

Barnet liker at det er brede fortau, mulighet til å hoppe bukk og mulighet for å vente på venner langs skoleveien. Eleven syns at det er dumt at det mangler overgangsfelt på et viktig sted i nærheten av skolen. Det var helt greit å gå skoleveien. Barnet møtte ingen steder som var vanskelig å gå. Det var ingen vanskelige kanter men barnet mente veien kan være humpete hvis man sykler. Eleven syns ikke at det var skummelt med biler. Barnet syns det er litt skummelt der det ikke er overgangsfelt fordi bilene kommer i full fart. Det var ingenting som var ekkelt å gå på men hundebæsken stod i veien. Eleven syns ikke at det var noe å snuble i og gatelysene er helt ok. Barnet skulle ønske at det var flere gjerder langs skoleveien.

Elev 3 vei 1

Observasjons spørsmål

Barnet sa at de vennene som bor i samme nabolag blir med eleven hjem etter skolen. Eleven hadde syklet til og fra skolen hvis det var mulig. Barnet pleier å ta følge til skolen med venner. Elevene hadde gått rundt omkring og pratet. Barnet hadde tatt en snarvei hvis det var mulighet for det.

Gamle og nye spørsmål

Skoleveien er viktig for barnet for å komme seg til og fra skolen. Barnet kom ikke på noen faste møteplasser. Eleven pleier å leke litt forskjellig i skolegården. Det som kan være gøy å oppleve langs skoleveien er å se dyr som for eksempel piggsvin. Eleven syns det er viktig at det ikke er altfor mange biler langs skoleveien. Barnet syns det var greit å gå skoleveien. Det var ingen steder som var vanskelig å gå og det var ingen vanskelige kanter. Det var ikke bratt og det var ikke skummelt med biler. Eleven syns ikke at det var skummelt der det manglet overgangsfelt. Det var ingenting som var rart å gå på og ingenting som stod i veien. Det var ingenting å snuble i. Barnet syns gatelysene er bra. Det var ingenting eleven ønsket å forandre med skoleveien.

Elev 3 vei 2

Observasjons og nye spørsmål

Barnet går ikke denne veien ofte. Eleven pleier å vente i gangen på skolen på venner for å ta følge hjem. Eleven pleier å leke med venner i skolegården.(Jeg la merke til at barnet var forsiktig i trafikken noen ganger.) Barnet pleier å prate med venner langs skoleveien. Eleven syns det er vanskelig å leke langs skoleveien fordi det ikke er noe ordentlig lekested. Barnet pleier ikke å være med venner hjem. Jeg la merke til at barnet gikk midt i veien ved kjærlighetsstien i nærheten av søylene. Eleven har lekt på det området og spilt ball, lekt gjemsel men syns det er farlig med biler. Barnet hadde tatt en snarvei hvis det var mulig. Barnet pleier å møte venner på en lekeplass som er i nærheten av en dagligvare butikk som ligger litt lengere enn slutten av skoleveien.

Gamle og nye spørsmål

Eleven synes det er bra at det ikke er så mange biler som kjører fort her. (Barnet synes vei 1 er utrygg og at det er et altfor smalt fortau og må derfor gå på bilveien.) Eleven synes ikke at det var noe galt med skoleveien. Det var helt greit å gå skoleveien. Det var ingen steder som var vanskelig å gå og det var ingen vanskelige kanter. Eleven synes ikke at det var skummelt med biler eller der det manglet overgangsfelt. Det var ingenting som var rart å gå på og det stod ingenting i veien. Barnet synes ikke at det var noe å snuble i. Det var ingenting eleven ønsket å forandre med skoleveien.

Elev 4 vei 1

Observasjons og nye spørsmål

Barnet hadde møtt venner i begynnelsen av larvik veien og gått med de til skolen. Eleven hadde også brukt sparkesykkel til og fra skolen. Eleven leker noen ganger for seg selv at noen skal komme å ta barnet. Eleven pleier å prater med venner, ta følge med venner til skolen. Barnet pleier å leke sisten og lenke sisten i skolegården. Eleven er ikke så kjent på denne skoleveien. Barnet pleier også å leke grønt skilt. Barnet hadde tatt en snarvei hvis det var mindre biler et annet sted. Eleven synes det er vanskelig å møte venner langs skoleveien. Jeg la merke til at barnet ble litt redd for bilene og at eleven var litt uforsiktig ved kryssing av bilvei.

Gamle og nye spørsmål

Skoleveien betyr mye for barnet og det er for å leke også. Eleven hadde møtt venner på samme sted uansett om det var vinter eller sommer. Barnet sa at det ikke er vanlig å spille ball, leke eller sykle langs skoleveien. Mye rart kan skje langs skoleveien. Noen ganger så kan det skje noe gøy langs skoleveien, en gang glei barnet og en venn på isen. De lo først og så gråt. Senere lo de av en mann som sklei. Det som er viktig med skoleveien er at det er mindre biler og at folk husker trafikkreglene sa eleven. Barnet synes det er bra at noe av veien har bredt nok fortau. Men synes det er dumt at det er litt for smalt fortau noen steder. Det var greit nok å gå skoleveien. Det var ingen steder som var vanskelig å gå. Barnet synes det var noen vanskelige kanter å gå over i begynnelsen av skoleveien. Det var ikke skummelt med biler, men det var litt skummelt der hvor det ikke var overgangsfelt. Det var ingenting som var rart å gå på og ingenting som stod i veien. Eleven synes ikke at det var noe å snuble i. Eleven synes det er behov for bedre fortau på skoleveien.

Elev 4 vei 2

Observasjons og nye spørsmål

Dette er barnets vanlige vei. Jeg la merke til at barnet var uforsiktig ved kryssing av bilvei. Eleven hadde møtt venner ved skolen eller kjærlighetsstien. Eleven sa at de hadde ropt på hverandre, ledd og snakket om morsomme ting. Barnet pleier å leke førstemann til skolen. Eleven synes bilene kjører fort. Eleven pleier å bli med venner hjem. Barnet synes det er gøy med sparkesykkel. Jeg la merke til at det er mange katter langs skoleveien, og jeg ser at barnet hilser på en katt. Eleven pleier å leke, slå hjul i kjærlighetsstien. Barnet hadde ikke tatt en snarvei. Eleven pleier å møte bestevennen sin ved jernbaneovergangen som er helt på slutten av skoleveien.

Gamle og nye spørsmål

Barnet synes det er bra at fortauet er bredt nok og at man kan møte venner langs skoleveien. Eleven synes det er dumt at de bygger på kaptein hoffs alle og at folk ikke følger trafikkreglene. Barnet synes det var helt greit å gå skoleveien og er vant til den. Det var ingen steder som var vanskelig å gå. Eleven synes kaptein hoffs alle er humpete og har snubla der før med en vennine. Barnet synes det er skummelt med biler ved jernbaneovergangen. Eleven synes det er skummelt

at det mangler overgangsfelt i nærheten av jernbaneovergangen. Det var ingenting som stod i veien. Barnet syns ikke alle gatelysene er bra og syns skoleveien burde bli mer trygg.

Ny befaringsrunde med barkåker skole 11.april.2012

Den nye befaringsrunden ble gjort litt annerledes. Det var mer interessant å finne ut hvordan det sosiale livet er på skoleveien (teknisk begrep) og å avdekke hvilke andre områder barna oppholder seg på annet enn vei. Jeg delte spørsmålene i 2 deler. De første spørsmålene stilte jeg mens jeg observerte og gikk med barna og de andre stilte jeg etter at jeg hadde gått med elevene.

Elev 1 vei 1 gamle og sosiale spørsmål

Eleven sa at på skoleveien så kan en sparke store steiner. Barnet hadde møtt venner ved boligområdet (bor ikke i dette området). Eleven hadde snakket med venner og spurt de om å følge til skolen og om de skal leke etter skolen. Barnet hadde klatret i et tre hvis det var det. Hvis det hadde vært glatt et sted på vinteren så hadde barnet møtt venner et annet sted. Barnet syns det er kjedelig å gå til skolen. Det viktigste er at skoleveien er trygg, spesielt hvis man er yngre, sa eleven. Barnet har lyst til å gå til skolen men bor langt unna. Eleven syns at det er bra at skoleveien er litt trygg. Men det er dumt at barkåkerveien er humpete, fordi man kan slå seg og snuble. Barnet syns at det er kjedelig og langt å gå skoleveien uten venner. Det er mer moro med venner for da går det fortere. Eleven sa at det egentlig ikke var noen steder som var vanskelig å gå. Det var ingen vanskelige kanter å gå over og det er ikke bratt. Eleven syns det er litt skummelt med biler og at de må være flinke til å stoppe når de må. Barnet syns barkåkerveien er skummelt å gå på hvis det er mørkt. Det var ingenting som stod i veien. Men man kan snuble i noen steiner langs barkåkerveien. Eleven skulle ønske at det var flere lekeplasser langs skoleveien.

Observasjon og nye spørsmål

Barnet hadde lekt med venner i skolegården. Eleven hadde kanskje ikke lekt i nabolaget, men hadde gått hjem til venner i nabolaget. (Jeg la merke til at barnet var uforsiktig ved kryssing av bilvei.) Hvis det hadde vært god tid så hadde eleven ventet på venner å ta følge med og lekt i mellomtiden. Barnet sa at det er en lekeplass i nærheten av boligområdet. Eleven kjenner venner i nabolaget og blir med de hjem. De pleier å leke i hagen til venner. Eleven syns det er mange biler i området og det er vanskelig å leke her og leker heller hjemme. Barnet har venner som bor i barkåkerveien og pleier å bli med de hjem. Eleven pleier å ta snarvei til venner men er ikke veldig kjent på denne skoleveien. Barnet syns det er vanskelig å gå på barkåkerveien og syns det er lett for barn å snuble der. Hvis eleven bor i samme område som venner så blir de med hverandre hjem. Barnet kjenner noen som bor i barkåkerveien, men syns det er skummelt med biler der og at veien er humplete.

Elev 1 vei 2

gamle og nye spørsmål

Eleven sa at denne skoleveien var bedre og at det er viktig at skoleveien er trygg. Men barnet syns at det var dumt at syklistene ikke syklet på fortauet. Eleven syns det gikk bra å gå skoleveien. Det var ingen steder som var vanskelig å gå og ingen vanskelige kanter og gå over. Eleven syns det var litt bratt langs skoleveien. Barnet syns ikke at det var skummelt med biler. Barnet nevnte at det skal være en lekeplass lengere bortover Barkåkerveien. Det var ingenting som stod i veien og det var ingenting å snuble i. Det var ingenting som eleven ønsket å forandre med skoleveien.

Observasjons og nye spørsmål

Jeg la merke til at eleven hoppet bortover skoleveien, lekte i skolegården og var litt redd for

biler. Barnet hadde lekt i skolegården, men kjenner ikke så mange venner som bor i nærheten. Jeg la merke til at eleven gikk på kantsteinen til en hage. Eleven kunne møtt venner i hagen til venner. Jeg så at barnet hoppet på større steiner. Jeg la merke til at barnet ble distraheret når en hund kom frem fra en hage ved skoleveien. Eleven kunne lekt hjemme og hos en venninne. Barnet hadde kanskje møtt venner et annet sted hvis det var vinter. Hvor man møter venner kommer ann på hvor en skal, sa eleven.

Elev 2 vei 1

Observasjons og nye spørsmål

Eleven hadde møtt venner og lekt i boligområdet. Hvis det hadde vært en lekeplass i nærheten av skoleveien så hadde barnet lekt der. Eleven hadde vært med en venninne hjem i nabolaget ved Barkåkervei en. Jeg la merke til at barnet hoppet langs skoleveien og var uforsiktig ved kryssing av bilvei. Barnet hadde møtt venner på samme sted uansett om det var vinter eller sommer.

Gamle og nye spørsmål

Eleven syns det er bra at det er fortau på denne skoleveien. Men at det er dumt at det kjører mange biler der og at bilene bråker. Eleven syns det var gøy å gå skoleveien. Barnet syns det var vanskelig å gå langs flere steder på Barkåkerveien. Barnet syns det var skummelt med biler langs skoleveien. Det var ekkelt og rart å gå på steiner og marker. Eleven syns vegarbeids skilt stod i veien på Barkåkerveien. Barnet syns det var skummelt med biler. Og at det var ekkelt og rart å gå på marker og steiner. Eleven skulle ønske at det var flere overgangsfelt og at bilene kjørte saktere.

Elev 2 vei 2

Gamle og nye spørsmål

Barnet hadde lekt sisten, eller lekt på en lekeplass hvis det var i området. Eleven hadde lekt sammen med venner. Hvis det var vinter så hadde eleven møtt venner i en snøhaug, hvis det var sommer så hadde eleven møtt venner ved en sving eller et hus. Barnet pleier å sykle til venner langs skoleveien. På vei til skolen så kan man bli kjørt over, stjelt eller bli syklet på, sa barnet. Det som er gøy som kan skje langs skoleveien er at det kommer søte dyr slik som en kanin eller pus. Det som er viktig med skoleveien er at det er fortau, sa eleven. Det som er bra med denne skoleveien er at det er fortau mange steder. Men det er dumt der det mangler fortau. Og det er skummelt der hvor det mangler overgangsfelt. Barnet syns det gikk bra å gå skoleveien.

Observasjons og nye spørsmål

Barnet hadde lekt på lekeplassen ved slutten av barkåkerveien og møtt venner der. Eleven hadde også lekt bak hus i boligområdet eller langs veien. Når eleven er på skolen så er det vanlig å leke i skolegården. Jeg la merke til at barnet hopper, løper og er uforsiktig i møte med trafikken. Eleven hadde møtt venner på samme sted uansett om det var vinter eller sommer. Barnet kunne møtt venner ved skolen eller i boligområdet hvis det var en nabo.

Elev 3 vei 1

Observasjons og nye spørsmål

Barnet leker i skolegården. Eleven leker litt forskjellig, noen ganger fotball. Eleven kunne lekt i barnehagen som ligger ved siden av skolen. Jeg la merke til at barnet var uforsiktig ved kryssing av bilvei. Barnet fortalte at det går en sti/snarvei mellom hager i boligområde fra skolen. Eleven hadde møtt venner på åpne plasser som for eksempel ved meningshuset ved

Barkåkerveien.

Gamle og nye spørsmål

Eleven går fra skolen med venner og leker. Barnet hadde møtt venner ved en rundkjøring langs skoleveien og ellers utenfor skolen. De hadde pratet og planlagt om de skal ta en snarvei. Noen ganger på vinteren så møtes de hjemme hos venner. Barnet pleier noen ganger å sentre ball med venner på vei hjem. På vei til skolen fortalte eleven at man kan bli kjørt på, møte på skumle mennesker, man kan løpe eller gå med venner. Det som er gøy som kan skje langs skoleveien er at man kan skli på is på vinteren. Det viktigste med en skolevei er at den er trygg, at den har fortau, overgangsfelt og er barnevennlig. Det barnet liker med skoleveien er at det er gøy å balansere på ting, mye å finne på og mange fine steiner. Det som er dumt er at det bygges mye på området og at det er skummelt med lastebiler. Det var greit å gå skoleveien. Det var ingen vanskelige kanter og gå over. Det var litt skummelt med biler der hvor man må krysse veien. Barnet skulle ønske at det var bedre lys. Det var ingenting som var rart å gå på, ingenting stod i veien og det var ingenting å snuble i. Barnet syns det burde være lavere fartsgrense for skoleveien.

Elev 3 vei 2

Gamle og nye spørsmål

Det er ikke så mye barnet liker med skoleveien, men eleven forklarte at det er mange snarveier. Eleven syns skoleveien er litt lang og er lei av den. Det var ingen vanskelige kanter å gå over, det var ikke bratt. Barnet syns ikke at det var skummelt med biler. Eleven syns det burde være overgangsfelt der hvor det mangler men at det ikke er skummelt. Det var ikke noe som var rart å gå på men det var mye grus. Det var ingenting som stod i veien og ingenting å snuble i. Barnet syns gatelysene er bra. Eleven syns det burde være mindre grus langs skoleveien.

Observasjons og nye spørsmål

Barnet pleier å leke i skolegården og pleier å møte venner i boligområdet, i nærheten av skoleveien. Der pleier de å gå og snakke. Eleven fortalte at det er vanlig å gå i mellom boligområdet ved skoleveien. Barnet pleier å møte venner helt ved slutten av veien ved boligområdet.

Elev 4 vei 1

Observasjons og nye spørsmål

Eleven forklarte at det ikke var noen spesielle steder å leke med venner langs skoleveien. Men barnet kunne gjerne kjørt sparkesykkel til skolen. Eleven fortalte at det var vanlig å ta snarveier på vei til skolen. Barnet pleier å være med venner hjem etter skolen og leke. Jeg la merke til at barnet var glad i å løpe og var uforsiktig i forhold til trafikken. Barnet gikk ofte langs bilveien og så seg ikke godt nok til siden ved kryssing av bilvei.

Gamle og nye spørsmål

Eleven fortalte at skoleveien ikke betydde noe spesielt, det var bare gøy når man var med venner. Barnet hadde ingen spesifikke møteplasser, men fortalte at det er mest vanlig å møte venner når det er sommer. Jeg observerte at barnet klatret på strømbokser, kantstein og i trær. Eleven forklarte ikke hva som kunne skje på vei til skolen. Barnet syns det trengs nytt fortau langs Barkåkerveien. Eleven liker ikke at det er biler langs skoleveien men syns det var bra å gå denne skoleveien. Eleven svarte ofte nei på mange spørsmål, barnet var heller opptatt med å leke og klatre på trær og lignende. Barnet syns at bilene stod i veien og at gatelysene i området er dårlige. Eleven nevnte ingenting som måtte endres med skoleveien.

Elev 4 vei 2

Gamle og nye spørsmål

Eleven liker at det er muligheter for å klatre langs skoleveien, men liker ikke at det kjører biler langs skoleveien. Barnet sa at det var fint å gå skoleveien men at det var dumt at det kjørte biler i området. Eleven synes det var viktig at det var fortau i området fordi bilene var distraherende. Barnet fortalte at det var litt vanskelig å gå over fortauskanten og at det hadde vært bedre hvis det ikke var biler i området, fordi de var dumme.

Observasjons spørsmål og nye spørsmål

Barnet kunne lekt mellom husene i boligområdet ved skoleveien. Eleven forklarte at det er vanlig å finne på masse sprell. Jeg observerte at barnet lekte med så å si alt av omgivelser og klatret i trær langs skoleveien. Blant annet klatret barnet på en strømboks, og på snøhaug. Barnet hadde ikke tatt noen snarveier. Eleven kunne møte venner ved skolen og langs skoleveien.

Vedlegg 2

Intervju med Vestfold fylkeskommune 22.mars.2012

1 Jeg er seksjonsleder for samferdsel? Jeg jobber med regionale planer, fylkesveier, lokal busser vestfold og transport for funksjonshemmede?

2 Fylkeskommunen er arbeidsgiver og vurderer hva som skal bestilles i forhold til buss? Arbeidsgiver: vi må vurdere de i forhold til kompetanse og ikke diskriminere. Vi har håndbøker men de blir ikke mye brukt. I forhold til fylkeskommunens bygg så er ikke hele bygget universelt utformet, det har ikke vært helt konsekvent? Når det gjelder fylkesveiene så skal alle nye anlegg være universelt utformet. Fylkeskommunen må sørge for at det skjer. For å sikre det så kan vi ta med brukere som kan om universell utforming eller som trenger det for tiltakene slik at de kan prøve ut situasjonene? Dette får vi utbytte av. Så vi har noe brukermedvirkning.

3 vi har en håndbok som er til politisk behandling.

fylkeskommunen har ikke en offensiv holdning i forhold til universell utforming. Alle nye anlegg må være universelt utformet. Det er ikke nødvendigvis satt en tidfrist på forandringer på anlegg som er. Hvis det kommer frem behov til en som for eksempel har en funksjonsnedsettelse så prøver vi å tilpasse oss det. Å gjøre tiltak for anlegg som alt finnes er dyrt. Hvis det for eksempel gjøres en forandring på et kryss langs en fylkesvei så må det samtidig sørges for at det blir universelt utformet. Da blir det bra effektivitet, det blir universelt utformet og et sikrere kryss. Min personlige mening er at det er fasinerende hva det har blitt fått til med universell utforming. Universell utforming legger ikke kun til rette for trafikanter men for alle. Det problematiske med for eksempel blinde er at de ikke ser bussen. Uansett er universell utforming et system som ivaretar mennesker med funksjonsnedsettelse og alle andre. Men etter-løsninger på anlegg er ikke positivt.

Når det gjelder nye krav til universell utforming så prøver vi å følge de opp å godt som vi kan. Vi har en rolle i forhold til plan og bygningsloven og i forhold til Norge universelt utformet 2025. Vi må kanskje utnytte midlene bedre på det området. Men det følger ikke midler med handlingsplanen Norge universelt utformet 2025. Men fylkeskommunen må følge opp handlingsplanen og skal jobbe bevisst med det men det er faktisk ikke nok penger. Min mening er at det er viktig å sette av ressurser til det, ta kurs og at det må være nok kompetanse om universell utforming i alle ledd slik at en slipper etterløsninger.

Vi har ikke hatt noen særlige innsigelser på våre anlegg. Men det har vært vesentlige

merknader, det er litt mindre alvorlig enn en innsigelse. Merknadene har for eksempel gått på høydeforskjeller i reguleringsplaner. Eller krav om å ivareta tilgjengelighet, eller behov for ramper. Det er ofte egne fagfolk som kommer med innspill.

Når det gjelder fylkesveiene samordner vi arbeidet med universell utforming med vegvesenet. I forhold til plan og bygningsloven samarbeider vi med kulturarv og vegvesenet. Men alle har selvfølgelig sitt eget sektoransvar. Universell utforming kan lett bli nedprioritert. Min mening er at det kanskje burde være en som har ansvar for det i hver etat. Her i fylkeskommunen så er det ikke en avdeling som tar seg av universell utforming, men vi er bevisst på kompetanse bygging innenfor universell utforming.

Husøy: politikerne innen fylkeskommunen har ansvaret for fylkesveiene. Men vegvesenet har ansvar for å på en måte ta seg av det politikerne bestemmer seg for i forhold til fylkesveiene. En viktig politikk er for eksempel at det skal være fokus på syklende, eller hvordan vei driftes og vedlikeholdes (for eksempel brøyting, strøing på vinteren) eller for å investere og anlegge veiene. I neste handlingsplan for fylkesvegnettet 2014 til 2017 er skolevei en prioritet for politikerne. (På hortensveien er det farlig å krysse veien ved busstoppet her er det tiltak som kan gjøres.) Jeg tror årsgogntrafikken for husøy veien er relativt lav. Eller så er det det som regjeringen har satset på som er at alle har ansvar for det, men for at det skal fungere må det være mer kompetansebygging. Alvoret må forstås, det trengs mer bevissthet og det må tas helt i starten. For hvis en mangler kompetanse så kan en gjøre feil i forhold til universell utforming. Når det gjelder brukervedvirkning så er det vegvesenet som tar seg av det for det eksisterende anlegget. Vegvesenet gjør sine bestillinger i forhold til politikerne. Træleborg: her er det stort sett kommunal veg. Kommunen tar seg av det. Men Kommunen kommer med innspill på hva som skal skje med fylkesveiene også i forhold til universell utforming. Jeg syns det er dårlig plass på fortau eller at det er trangt på larvikveien. I slike tilfeller kan en enten forhandle med de som bor der eller tvinge frem en reguleringsplan. Hvis kommunen har store viktige reguleringsplaner kan fylkeskommunen komme med innspill i forhold til trafiksikkerhet, universell utforming. Ellers så må nasjonale føringer ivaretas i samråd med fylkesmannen. (del av husøy: Når det gjelder kleivveien så er trafikken sikkert liten der. Gangfelt er det lurt å ha. Problemet med gangfelt er ofte at hvis få bruker de så bryr ikke bilkjører seg om at de er der. Men de kan også skape en falsk trygghet som gjør at vi ikke ser oss godt om før vi krysser veien. Det skal bygges ut i nærheten av strandveien i fremtiden og vi vet derfor at trafikken kommer til å øke der. Derfor er det sikkert viktigere med gs veg på det området enn der skoleveiene går. Det er ofte slik at de som bygger må finansiere universell utforming.) Barkåker: Barkåkerveien er nok kanskje en fylkesvei. (Når det gjelder privat veier så er det et eget lovverk for det. De som eier en privatvei betaler for drift og bruk av veien. Veldig mye er opp til eierne selv og samarbeid kan bli vanskelig. Kommunen kan ta seg av brøyting hvis enkelte krav for veien er tilfredstilt. Ofte ønsker eiere av en privat vei at veien skal bli kommunal. Men disse veiene er ofte i dårlig stand og må bli bedre før kommunen kan ta over. For eksempel i forhold til universell utforming. Private veier har som sagt ofte dårlig standard, veieierne har kanskje ikke penger til å ruste opp selv. Når det gjelder parkeringsplass så er det en form for prosentvis fordeling for handikappede. Det er ikke regler på hvor mange parkeringsplasser det skal være. Fylkeskommunen er opptatt av å redusere antall parkeringsplasser. Det er bevisst hvis det er mindre parkeringsmuligheter blir det mer bruk av sykkel eller kollektivtrafikk. Når det gjelder folkehelseperspektivet så skårer vestfold dårligst på folkehelse. Her er det dårligere helse, osv. Min mening er at de voksne må bli bedre eksempler for barna.

Intervju 2 med Fylkeskommunen informant 2 27.mars.2012

Under intervju nummer 2 med fylkeskommunen var det mest hensiktsmessig og stille spørsmål om hva informanten arbeider med og hvilken begrep de bruker om borgerne. Jeg stilte også spørsmål om de aktuelle strekningene som jeg har vurdert og om det har blitt tenkt noe særlig på universell utforming og skolevei på områdene. Jeg valgte også å stille noen nye spørsmål.

Spørsmålene var:

I handlingsprogrammet for fylkesvegnettet brukes uttrykket missing links, hva betyr det?

Handlingsprogrammet tar opp skolevegprosjekter som en viktig prioritering. Hvordan jobber dere med dette og kommer det til å skje noen forandringer på de strekningene jeg har undersøkt? Er universell utforming en del av dette?

Hvorfor er ikke universell utforming uttrykkelig nevnt i handlingsprogrammet?

Er det lettere å gjøre endringer på eksisterende anlegg i forhold til universell utforming eller generelt hvis det gjelder periferiområder i forhold til sentrumsområder?

Er det lettere å gjøre rene trafiksikkerhetstiltak fremfor universell utformings tiltak?

Hva skal til for å oppgradere eksisterende anlegg (vei, fortau, byrom) i forhold til universell utforming?

Jeg jobber med fylkesvei, og trafikksystemet i Tønsberg. For tiden så jobber jeg med handlingsprogrammet for fylkesvegnettet. Når det gjelder begrep for borgere pleier vi å si brukere av våre tjenester.

Krav om universell utforming har kommet i senere tid. Alt som eksisterer av anlegg før dette er ikke universelt utformet. Derfor er det stor forskjell på gammelt og nytt. Og det skjer ingen endringer med gammelt anlegg hvis det ikke foreligger krav om det. Men det er generelt ikke nok penger til universell utforming. Det skal bli gjort et tiltak ved Montessori skolen i forhold til et kryss som skal oppdateres i forhold til universell utforming. Universell utforming ligger som et krav. Og vegvesenet har ansvar for å bygge i samsvar med universell utforming. Men det er som sagt lite penger så det er vanskelig å ruste opp. Vi har jobbet med et kriteriesett i handlingsprogrammet på hva politikerne skal prioritere. Det gjelder blant annet trygge skoleveier. Men det er enda tidlig å si noe konkret om dette. (Handlingsprogram er for perioden 2014 – 2017.) Vi må ta hensyn til hva Tønsberg kommune prioriterer. Med handlingsprogrammet følger det med 80 millioner kroner. Det er vanlig å ha 5 viktige prioriteringer som vurderes i samarbeid med vegvesenet og vkt i forhold til hva som skal prioriteres av tiltak. Vegvesenet tar seg av drift og vedlikehold av fylkesveiene. Men vi har ingen direkte arbeid med universell utforming. Når det gjelder husøyveien så har jeg ikke jobbet her lenge nok og vet ikke hvilke prioriteringer det har vært i forhold til skolevei. Men det er gammelt så universell utforming har ikke vært prioritert. Når det gjelder spleiselaget så skal det skje en samordning med andre etater. Spleiselaget gjelder ikke kun økonomisk. De ulike kommunene har ulike forutsetninger derfor gjelder det ikke kun penger. Det vurderes fra prosjekt til prosjekt. Det er statens vegvesen som er fagmyndigheten, ikke vi. Vi kommer inn et steg før i prosessen. Vi tar oss av rammer og kriterier for fylkesvegnettet. Universell utforming ligger i tankene men det er ikke nok ressurser til alle fylkesveger. Det er et vedlikeholds etterslep på 500 millioner. Barkåkerveien: ikke alle gang og sykkelveier er fylkesveier noen er kommunale. Det handlingsprogrammet som gjelder akkurat nå er det vegvesenet som har lagd. Og vi har ikke hatt mye innspill i det. Vi har gitt midler til gang og sykkelvegen. Fremover skal vi gjøre det annerledes med det nye handlingsprogrammet. Nå skal det vært politisk verksted og vi er mer involvert. Gang og sykkelveien som blir bygd langs Barkåkerveien blir universelt utformet. De gang og sykkelvegene som er mest brukt blir prioritert i forhold til nye tiltak, altså det man får mest utbytte av. Det er også opp til kommunen og vurdere prioriteringen av strekningen som en skolevei. Når det gjelder trøleborg området så har vi lite involvering der fordi det er mest kommunale vegger.

Missing links er områder der det for eksempel mangler gang og sykkelveg mellom vegger. Det gjelder først og fremst skoleveger i byområder som skal sikres. Og dette er noe som vegvesenet er involvert i.

Når det gjelder skolevegprosjekt så er trafikksikkerhet viktig. Politikerne ønsker å sikre myke trafikanter og vil ha trygge skoleveier. På skole strekninger som er på cirka 3 til 4 km får elevene buss men er det under så er tanken at de skal gå. Det finnes 30 kriterier på trafikksikkerhet i handlingsprogrammet. Når vi får prosjekter fra kommunen så vurderer vi de. Vi ønsker å bidra i forhold til trygge skoleveier og myke trafikanter i by. Handlingsprogrammet for 2014 til 2017 er såpass nytt at det ikke er noen konkrete planer enda. Om en måned blir det et litt tydeligere bilde på hva kommunene også ønsker. Men vi vet hva vegvesenet ønsker. Hvis det er få midler så prioriteres noen få, det som er viktigst for kommunen.

Det er et godt spørsmål om hvorfor universell utforming ikke er uttrykkelig nevnt i det nye handlingsprogrammet. Det har vært nevnt i oppstartsfasen og rammer for videre arbeid men ikke i programmet. Den viktigste grunnen er at det er kommunen som jobber med det og vegvesenet bygger og tar seg av universell utforming.

Det er enklere å gjøre endringer i periferi områder fordi det er mye mer komplisert i sentrumsområder. Mange vannledninger ligger tett i sentrumsområder blant annet. Dessuten er sentrumsprosjekter dyrere.

En dødsulykke er mer synlig enn universell utformings behov. Fylkespolitikere diskuterer ikke universell utforming men trafikksikkerhet. Men det henger jo sammen med universell utforming. Det er en politisk forutsetning at det blir universelt utformet det nye som bygges.

Det som skal til for at endringer skjer er midler. Visjonen er der men det er ikke midlene. I hvertfall ikke i forhold til eksisterende veier. Jeg tror det blir vanskelig å nå målet Norge universelt utformet 2025.

Min mening er at universell utforming koster mye men er viktig. Det handler om prioriteringer.

Intervju med Tønsberg kommune 19.mars.2012

1 Jeg arbeider for vei og trafikksikkerhet og er fag ansvarlig for veg i Tønsberg kommune.

2 Kommunen bruker Vegvesenet sine manualer i forhold til universell utforming av trafikksystemet. Når det gjelder begrepsbruk for borgere i kommunen er det vanlig å si brukere av de kommunale tjenestene. Noen ganger blir de referert som kunder men det syns jeg blir feil.

3 Krav til universell utforming ivaretas så godt som de kan. Kommunen bygger nytt og de bygger om det som allerede er. Men da snakker jeg kun om utendørsanlegg for det er mitt område. Det er bygd veldig mye nytt spesielt i forhold til myke trafikanter i kommunen. Noen ganger bommer vi på arbeidet.

4 Kommunen har kontakt med personen som har lagd vegvesenets håndbok for universell utforming. Kommunen prøver å fange opp og følge opp kravene. Det har kommet nye forskrifter nå. Men det kan oppstå problemer med arbeidet med universell utforming på grunn av omkringliggende områder og infrastruktur som gjør det vanskelig å ivareta krav om universell utforming. Og så kommer problemstillingen opp om hvor langt skal en dra universell utforming, fordi det ikke alltid er økonomi for det. Hvis kommunen skal bygge i forhold til kravene må det være nok økonomi til det. Prosjekter blir vanligvis utsatt hvis det ikke er nok penger til universell utforming. Jeg syns det er negativt med etter løsninger for universell utforming etter at noe allerede er bygd.

5 Noen ganger stiller innbyggerne spørsmål om hvorfor det ikke er mer universell utforming i kommunen. Kommunen må prioritere steder der flest mennesker skal frem. Altså der hvor det er flest brukere av de kommunale tjenestene og der trafikkstrømmen er. For meg og kommunen er områder som bryggen, sykehuset, biblioteket for eksempel viktige områder å

ivareta krav om universell utforming. Eller større gater, veier med mye trafikk.

6 Kommunen samordner arbeidet med universell utforming med Statens Vegvesen på grunn av de fylkeskommunale veiene. Det har vært et prosjekt som går ut på myke trafikanter i Tønsberg sentrum. Ellers samordner vi med byggesaksavdelingen. Ofte må kommunen minne private konsulenter, utbyggere om å huske å ivareta universell utforming. Samordningen varierer etter sakens natur i forhold til hvordan det blir utført. Min mening er at alt kan samordnes mer enn det gjøres i dag. Men det er mange ulike etater i samfunnet og alle har sine prioriteringer. Kommunen har jevnlig kontakt med ulike forbund slik som blindeforbundet, når det trengs i forhold til medvirkning. Det er årlige møter i forhold til fagforum for brukere og trygg trafikk. Kommunen får stort utbytte av det. Tilbakemeldingene er for det meste positive fra de ulike forbundene om kommunens arbeid. Jeg syns det er positivt med slik tilbakemelding.

7 Husøy barneskole: Kirkegaten er en kommunal vei. Fylkesvei 430 er fylkeskommunalvei og da er vegvesenet ansvarlig? Kleiveveien er privat vei, mest sannsynlig så er det boligområdet som eier det. Kommunen har anlagt gang og sykkelveg langs ormøyveien. Kommunen hadde en gang i tiden planer om å bygge en gang og sykkelveg langs husøyveien men møtte mye motstand fra innbyggerne i området fordi kommunen da måtte kjøpt opp jord av de beboende og det hadde for eksempel tatt av hagen deres. Den snarveien over golfbanen er en privat innkjørsel for hotellet. Langs disse skoleveiene er det ingen store planer for trafikksikkerhet. Det kan hende at veien stenges ved slutten av kirkegaten som går forbi skolen. Det er for å hindre gjennomkjøring og er da et trafikksikkerhetstiltak. Det kan også hende at barneskolen blir flyttet til Nøtterøy siden en gang i fremtiden. Langs disse skoleveiene har det ikke vært snakk om universell utforming. Det er mest trafikk langs strandveien, ikke på de skoleveiene som du har sett på. Det kan kanskje etter hvert bli relevant med gang og sykkelveg langs fv430.

Træleborg barneskole: Alle veiene langs skolevei nr 2 som går langs kjærlighetsstien er kommunale. Der har det ikke vært snakk om universell utforming. Men der som andre områder er det jevnlig vurdering av trafikksikkerhet. Bommenene på ekornveien er der for barns sikkerhet. Det er fortau langs noe av skoleveien. Men det er ingen store planer i det området. Det er søyler plassert et sted langs skoleveien for å hindre biltrafikk. Hvert 4 år skjer det en vurdering av trafikksikkerheten i kommunen. Og det har ikke vært noen spesielle innsigelser i forhold til det. Kommunen prøver hele tiden å fordele de små midlene som vi får for å gjøre noen små forandringer for eksempel i skolekretsene slik som fortau, bedre lysforhold(gatelys), utvide fortau og lignende. Men det er som sagt veldig lite penger til det. Langs Skolevei 1 er veiene også kommunale. Det har ikke vært tenkt noe særlig rundt universell utforming eller skolevei her heller. Langs denne skoleveien er det veldig trangt og folk ønsker bedre fortau på området. Det er mye busker og lignende som stikker ut i fortauet som også skaper mindre plass. Eldrehjemmet ønsker også forbedringer her. Folk har ringt inn og skrevet at de ønsker bredere og bedre fortau på området. Jeg syns Larvigata er den mest trafikkerte i området og det er også Kaptein Hoffs allée. Fau pleier å komme med innspill i forhold til trafikksikkerhet.

Barkåker barneskole: Statens vegvesen er i gang med arbeid i forhold til gang og sykkel veg for barkåkerveien og helt til hortensveien. Det har sammenheng med e18 prosjektet.

Barkåkerveien er en fylkesvei. Området er et stort anleggsområde på grunn av jernbaneflyttingen. Den nye gang og sykkelveien må ivareta krav om universell utforming? Parkeringsplassen i nærheten av skolen eies av skolen? Nyveien er en kommunal vei og her er det fortau. Det går relativt mye trafikk langs nyveien. Det går også buss her som snur ved rundkjøringen ved boligfeltet. Det er lagd slik at privatbiler ikke kan kjøre lengere enn til rundkjøringen. Dette er bevisst gjort i forhold til trafikksikkerhet. Nyveien har blitt litt bedret i forhold til gravearbeid men ikke spesifikt i forhold til universell utforming. Den skal være relativt tilgjengelig, kantstein har kommet de siste 3 årene i forhold til gravearbeidet og det er litt bedret på området? Men det har ikke kommet noe særlig innspill på at det må være bedre universelt utformet der. Stadig fler flytter til dette området og derfor blir det noen skolevei.

Det er 30 i fartsgrense og det skal ikke være mulig med gjennomkjøring med bil.

Hvis det for eksempel er et tilfelle hvor kommunen eier en gang og sykkelvei mens fylkeskommunen eier veien så er ikke samarbeidet problematisk.

Tilleggs spørsmålene gikk ut på parkeringsplassen ved barkåker skole og den privateide kleivveien i nærheten av husøy skole.

Jeg lurte på hva kommunen gjør for at privatveien(kleivveien) skal bli en ok bit av skoleveien? Er det noe dialog mellom privateier og kommunen? Parkeringsplassen til skolen er interessant, om den ligger der hvor barna kommer til og fra skolen. Hvorfor er den der, og hvem bruker den? Hva sier det om prioritering av de som går fremfor de som kjører bil?

Det er ingen automatikk i dette. Vi har ingen formelle kanaler mot privatveiere. Dersom det kommer opp spørsmål kan det hende at vi gjør noe med slike saker, men ofte er budsjetttrammene så små at vi ikke har muligheter til å ta saker på privat vei.

Innspill om skoleveier kommer for det meste fra foreldre FAU eller skolerne. Her har det ikke vært noen henvendelser.

Jeg antar at veien er lite trafikkert siden den er en privat vei. Jeg må innrømme at jeg ikke klarer å huske hvordan den er utstyrt eller hvilken tilstand den er i.

Parkeringsplassen ved Barkåker skole er kommunal. Den er bygget for bruk ifm skole, barnehage og idrettshall/samfunnshus. Plassen brukes på adgtid av personale ved skole og barnehage. Foreldre bruker denne ved avlevering og henting av barn. Skolebussen kjører gjennom plassen og stopper på egen holdeplass øst for plassen. Det er laget g/s-vei langs veien inn til skolen og på østsiden av utkjørselen til parkeringsplassen. De barna som går på parkeringsplassen er oftest i følge med voksne. Det er ikke lagt opp til at vanlig gangtrafikk skal bruke parkeringsplassen. Kun til/fra biler. Vi mener at de gående er ivaretatt på egne gangveier.

Intervju med Statens Vegvesen 22.mars.2012

1 Jeg jobber i vegavdelingen i vestfold og er avdelings direktør. Jeg har ansvaret for hele vegavdelingen for vegvesenet i vestfold. I forhold til fylkesvei jobber jeg med alt på vei og trafikk i vestfold.

2 Når det gjelder begrep så bruker vegvesenet ulike håndbøker. Håndbok 017 er for vegbygging i forhold til nybygg. Håndbok 111 er for drift og vedlikehold det inneholder funksjonskrav til brøyting, vedlikehold og daglig drift. Retningslinjene og normalene våre styrer arbeidet vårt. Vi bruker begrep som trafikanter(bil, syklende, gående), brukere av vegnettet . Vi skiller mellom brukergrupper som er for eksempel: barn, voksne, mennesker med funksjonsnedsettelse. Og så har vi brukere av våre tjenester: for eksempel er noen brukere i forhold til førerkort, andre for planlegging osv.

3 Vi har en strategi og tiltaksplan for universell utforming her i region sør. Den tar for seg hvordan vi organiserer arbeidet med universell utforming. Men tiltaksplanen fanger ikke opp alt. Vi har blitt bevisste på å behovene til mennesker med funksjonsnedsettelse i tiltak som vi gjør. Det står langt frem i planleggingsfasen. Men jeg tror mennesker med ulike funksjonsnedsettelse ikke synes det er bra nok i driftsfasen. Jeg mener at universell utforming fungerer dårlig på vinteren. Kanskje kan varmekabler være en løsning noen steder. Men det er uansett ikke optimale løsninger på vinteren. Vi er veldig bevisste på det i nye anlegg. Vi har en øremerket person som har ansvar for at universell utforming kommer i flest mulig ledd i organisasjonen. Slik at planleggingsdelen kobles med driftsdelen. Når det gjelder drift av vegnettet så er det ikke vegvesenet som brøyter og lignende det har entreprenørene våre ansvar for, men de har ikke samme prioriteringer som vegvesenet(universell utforming).

Vegvesenet har en kontrakt med entreprenørene hvor det står detaljer om brøyting i forhold til universell utforming. Vi gjør stikkprøver på om dette er bra nok men vi greier selvsagt ikke å være overalt. Vegvesenet er fylkeskommunens faglige ansvarlige for fylkesvei.

3 Universell utforming er en av fem satsningsområder i nasjonal transportplan. Og vi tar universell utforming på alvor, det er mye fokus på det og det er lagd strategier for det. Men jo lengere ut i organisasjonen en går jo mindre er fokuset på det. Min mening er at vi helt sikkert kan bli bedre på det og det er et relativt nytt område(uu). Og det har ikke enda helt samme prioritet som for eksempel trafiksikkerhet. Jeg mener at det er behov for å få det bedre forankret utover i organisasjonen. Min mening er at vegsystemet krever fysiske tiltak og det er mye som trengs på det området i forhold til universell utforming. Når det gjelder drifts kontraktene med entreprenørene så er det behov for større fokus på dette området. I tønseberg skal standarden heves i forhold til brøyting og lignende. Vi har en som sitter i rullestol som arbeider her og bygget vårt er godt tilpasset i forhold til universell utforming. Jeg tror det er viktig å få universell utforming lengere ned i organisasjonen. Trafiksikkerhet sitter i ryggmargen på ansatte men det gjør ikke universell utforming enda.

4 Når det gjelder nye krav til universell utforming så må vi prøve å etterleve de. Mitt spørsmål er om regelverket går for langt? Vi har en viss sum penger til arbeidet. Hvis for mye av det brukes på universell utforming blir det mindre til annet. Det er ikke krav og det er ikke lovregulert å ha trafiksikkerhetstiltak på samme måte som universell utforming men det blir gjort. Spørsmålet er om det blir riktig balanse. Vegvesenet fikk brev av diskrimineringsombudet, det var en som klagde på at et kryss ikke var universelt utformet. Et par meter unna det krysset var det universelt utformet. På et sted slutter pengene så det er viktig å prioritere og ha en balanse.

5 Vi har fått mye skryt av arbeidet i tønseberg. FFO har vært med på befaring og fylkeskommunens brukergrupper har også vært fornøyd. Brukermedvirkning varierer fra prosjekt til prosjekt. Men vi vet at vegnettet ikke er godt nok.

6 Vegvesenet samordner mye med fylkeskommunen og er på en måte underlagt de. Vegvesenet samarbeider også mye med kommuner, kollektivselskaper(vkt). Vi samarbeider med ulike brukerorganisasjoner i planene våre. Det er ikke et fast utvalg men det er mer etter behov. Det er et forum for universell utforming. Det varierer litt i hvilken grad en husker alle brukergruppene og behovene. (Brukergrupper er med ved utarbeidelse av retningslinjer(sjekk vegdirektoratet)) Det er ganske dyrt med etterløsninger. Det er viktig å få universell utforming inn i retningslinjene. Min mening er at vi burde samordne bedre med brukerorganisasjoner. Og at universell utforming må styrkes utover i organisasjonen. Jeg vet at vi er flinke på behovene til mennesker med bevegelseshemninger men når det gjelder andre brukergrupper så trengs det mer fokus. Jeg mener at samordningen med kommuner og andre må bli bedre. Hele reisekjeder må bli bedre, det trengs bedre samordning mellom ansvarsområdene. Træleborg skole: slagenveien er fylkesvei. Det trengs mer fokus på lyskrysset i området. Lyden på lyskryssene varierer og det er negativt. Ellers er det meste kommunal vei. Husøy: kommunen er ikke glad i å ekspropriere. Når det gjelder husøyveien som er fylkesvei har vi ansvar for universell utforming. Jeg kjenner ikke til at det har blitt gjort noe der i forhold til universell utforming eller skolevei spesielt. Området står ikke høyt på listen, det har vært litt diskusjon om det men det har ikke kommet lenger på grunn av utbygging i nærheten av strandveien hvor det skal bygges bolig. Det er prioritert fremfor husøyveien fordi den ikke er så veldig trafikkert. (det er i ntp gjort vurderinger i forhold til skolevei. Det skal settes en sirkel rundt skolen på 2 km hvor det burde være en sikker skolevei med en form for fortau men det er ikke sikkert at det er absolutte krav. Bussen skal kunne komme inn til skolen. Minst 80 prosent av barn skal gå eller sykle til skolen står det i ntp. Dette må sjekkes opp) Når det gjelder privat vei er det ikke noe særlig samarbeid med private veieiere. Barkåker: Barkåkerveien er en fylkesvei. Det skal bli gang og sykkelveg til hortensveien og her må det ivaretas krav om universell utforming. Det må være en kominasjon av en skolevei og at det skal være en god sykkelvei. Det skal knytte barkåkerveien til hortensveien. Her er det godt samarbeid reguleringsplanen må vedtas av

kommunen. Vegvesenet har ansvaret for det opphøyede gangfeltet. Det er usikkert om opphøyet gangfelt er bra for mennesker med ulike funksjonsnedsettelse. Det er ikke planlagt noe mer langs nyveien. Jeg syns jernbanestasjonen i tønsberg er litt dårlig tilrettelagt. Hvis en skal videre med bil eller buss så er det ikke nok tilgjengelig. Kommunen, jernbanen, vegvesenet er alle aktører her. Spørsmålet er om det er godt nok. Det trengs bedre samordning spesielt når det gjelder reisekjeder.

Referanseliste:

Bilder, kart og illustrasjoner:

Der ikke annet er oppgitt i bildeteksten, er illustrasjonene og bildene mine mine. Kartene er hentet fra Google maps og Tønsberg kommunes hjemmesider.

Nettsider:

Store norske leksikon. John Rawls (internett) Tilgjengelig fra:
(http://snl.no/John_Rawls) Sist oppdatert: 15.11.2011

Store norske leksikon. Utilitarisme (internett) Tilgjengelig fra:
(<http://snl.no/utilitarisme>) Sist oppdatert: 09.01.2012

Piccard, Dick. (2005) A Theory of Justice by John Rawls (internett) Tilgjengelig fra: (<http://www.ohio.edu/people/piccard/entropy/rawls.html>)
Sist oppdatert: 04.04.2005

Store norske leksikon. Kontraktteori (internett) Tilgjengelig fra:
(<http://snl.no/kontraktsteori/filosofi>) Sist oppdatert: 14.02.2009

Store norske leksikon. Martha Nussbaum (internett) Tilgjengelig fra:
(http://snl.no/Martha_Nussbaum) Sist oppdatert: 20.11.2011

Lyngeng Morten. Hannah Arendt. (internett) Tilgjengelig fra:
(<http://www.filosofiskvillnis.no/Filosofier/files/Arendt.php>)

Store norske leksikon. Hannah Arendt. (internett) Tilgjengelig fra:
(http://snl.no/Hannah_Arendt) Sist oppdatert: 04.01.2012

Bojer Hilde. Om rettferdighet. Tilgjengelig:
(<http://www.okonominetverket.no/Artikkel/250.html>) 21.04.2012

Dahl, Ingebjørg (2010). Lover og offentlige utredninger. Tilgjengelig fra:
(<http://www.universell.no/sitepageview.aspx?sitePageID=1198>)
Lest: 21.04.2012

Statistisk sentralbyrå (2011) Økende befolkningsvekst noen år til.
Tilgjengelig fra: (<http://www.ssb.no/innvfram/>) Lest: 21.04.2012

Eriksen, Caroline (2009) EU får øynene opp for universell utforming. Tilgjengelig:

(http://www.husbanken.no/~media/Internasjonalt_arbeid/Nyhetsbrev_Brus sel/Leserbrev_Brusselkontoret_febr09.ashx) Lest: 21.04.2012 (s.1 – 3)

Eriksen, Caroline (2009) EU får øynene opp for universell utforming Tilgjengelig:

(http://www.husbanken.no/~media/Internasjonalt_arbeid/Nyhetsbrev_Brus sel/Leserbrev_Brusselkontoret_febr09.ashx) Lest: 21.04.2012 (s.1 – 3)

Regjeringen. Temaveileder: Universell utforming og planlegging etter plan og bygningsloven(internett)

Tilgjengelig:

(<http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/dok/veiledninger/2009/temaveilede r-universell-utforming-og-pla.html?id=557913>) Sist oppdatert: 25.05.2009

Statens Vegvesen. Universell utforming (internett) Tilgjengelig fra: (<http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Universell+utforming>) Sist oppdatert: 30.09.2011

Regjeringen (2001) Fra bruker til borger (internett) Tilgjengelig fra: (<http://www.regjeringen.no/nb/dep/ad/dok/nouer/2001/nou-2001-22/2/4/4.html?id=364984>) Lest: 02.02.2012

Regjeringen (2001) Fra bruker til borger (internett) Tilgjengelig fra: (<http://www.regjeringen.no/nb/dep/ad/dok/nouer/2001/nou-2001-22/2/4/4.html?id=364984>) Lest 12.02.2012

Dahl, Ingebjørg (2010). Lover og offentlige utredninger Tilgjengelig: (<http://www.universell.no/sitepageview.aspx?sitePageID=1198>) Lest: 21.04.2012

Nylund, Anne (2010) Diskriminerings og tilgjengelighetsloven Tilgjengelig: (<http://www.universell.no/sitepageview.aspx?sitePageID=1175>) Lest: 21.04.2012

Kommunal og regionaldepartementet. De viktigste endringene i ny plan og bygningslov. Tilgjengelig fra:

(http://www.regjeringen.no/nb/dep/krd/tema/bolig-_og_bygningspolitikk/byggesak/ny-plan--og-bygningslov-2.html?id=505338)

Kylstad, Ingrid (2010) Et Europa tilgjengelig for alle (internett) Tilgjengelig fra: (http://www.husbanken.no/~media/Internasjonalt_arbeid/Nyhetsbrev_Brus sel/Leserbrev_Brusselkontoret_mai10.ashx) (s.1)

Statens Vegvesen. (2008) Policy. (internett) Tilgjengelig fra:
(<http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Universell+utforming/Universe+utforming+i+praksis/Policy>)

Litteraturliste:

Aarsæther, Nils (2001) Planlegging.no Kommuneforlaget

Arendt, Hannah (2005) Menneskets vilkår. Gyldendal forlag. Oversetter:
Christian Dahl

Dahlman, Inge (2005) Gåboken. Statens Vegvesen

Gundersen, Håkon (1983) Samferdsel i Norge. Det norske samlaget.

Halvorsen, Knut (2008) Å forske på samfunnet. Cappelen forlag.

Helle, Knut et al. (2006) Norsk byhistorie. Pax forlag.

Nussbaum, Martha (2006) Frontiers of Justice: Disability, Nationality, Species
Membership. Belknap press

Ryen, Anne (2002) Det kvalitative intervjuet. Bergen, Fagbokforlaget
Vigmostad og Bjørke AS

Storrusten, Erling (1994) Langsomt ble reisene for alle. Norsk
reiseinformasjon AS

Offentlige dokumenter:

Winsvold, Aina (2009) Modeller for barns medvirkning-en eksempelsamling.
TemaNord. Nordisk Ministerråd København

Miljøverndepartementet (2007-2008) Ot.prp nr. 32 Om lov om planlegging og
byggesaksbehandling (internett) Tilgjengelig fra:
(<http://www.regjeringen.no/pages/2050963/PDFS/OTP200720080032000DD+DPDFS.pdf>)

Justis og beredskapsdepartementet. (2005) Likeverd og tilgjengelighet. NOU
2005:8 Oslo, Statens forvaltningstjeneste (s.35 og 43)

Statens Vegvesen (2011) Håndbok 278 Universell utforming av veger og gater.
Vegdirektoratet (s.10 og 9)

Barne- og likestillingsdepartementet (2009) Norge universelt utformet 2025
(internett) Tilgjengelig fra:
(<http://www.regjeringen.no/upload/BLD/Planer/2009/Norge%20universelt%20utformet%202025>)

[20outformet%202025%20web%20endelig.pdf](#)) (s.2, 4-5,7-9,11-12, 18-20, 28)

Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (2008)
Diskriminering og tilgjengelighetsloven. 20.juni.2008 nr. 42 Tilgjengelig fra:
(<http://www.lovdatabasen.no/all/hl-20080620-042.html>) (Nedlastet: 20.02.2012)

Miljøverndepartementet (2007-2008) Om lov om planlegging og byggesaksbehandling. (internett) Tilgjengelig fra:
(<http://www.regjeringen.no/pages/2050963/PDFS/OTP200720080032000DDDPDFS.pdf>) (s 8 og 12)

Vegdirektoratet (2012) Nasjonal gåstrategi. Trafikksikkerhet, miljø og teknologiavdelingen (internett) Tilgjengelig fra:
(http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/2012_03_16_gaastrategi.pdf) (s.14,22-24)

Tønsberg kommune. (2008) Kommuneplanens måldel (internett) Tilgjengelig fra:
([http://www.tonsberg.kommune.no/cms/mm.nsf/lupgraphics/Kommuneplan_maaldel_2008_2020.pdf/\\$file/Kommuneplan_maaldel_2008_2020.pdf](http://www.tonsberg.kommune.no/cms/mm.nsf/lupgraphics/Kommuneplan_maaldel_2008_2020.pdf/$file/Kommuneplan_maaldel_2008_2020.pdf)) (s.2-4 og 6)

Sosial og helsedepartementet (2001) Fra bruker til borger NOU 2001:22 Oslo, Statens forvaltningstjeneste (s.8, 295,325,11,26,27)

Diskriminerings og tilgjengelighetsloven. (2008) Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne. 20.06.2008 nr.42 Tilgjengelig fra: (<http://www.lovdatabasen.no/all/hl-20080620-042.html#1>)

Statens Vegvesen et.al. (2012) Forslag til Nasjonal Transportplan (2014-2023) Oslo, 29.februar.2012 (s. 14,21, 26, 24, 57, 58, 61, 144)

Kløve, Nina (2011) Førskolebarns deltakelse i hverdagslivet. Høgskolen i Oslo, avdeling for Helsefag.

FN. (1989) FN konvensjon om barnets rettigheter (internett) Tilgjengelig fra: (<http://www.fn.no/content/download/3957/20111/file/FNs%20konvensjon%20om%20barnets%20rettigheter.pdf>)

Sosial- og helsedepartementet (2001) Fra bruker til borger NOU 2001:22 Oslo, Statens forvaltningstjeneste. (S.14,19,26 og 38)

Berg Marie (2009) Hva er deltakelse for barn som har en funksjonshemming? Ergoterapeuten. (internett) Tilgjengelig fra: (www.ergoterapeuten.no/content/download/9858/.../MArieBerg.pdf)

Barne og likestillingsdepartementet (2006) Deltakelse og innflytelse fra barn og ungdom. Oslo, Lobo Media AS

Andresen, Trine Lise og Nordås Tonje (2004) Rekreasjonsområde for alle? Eksempelstudie fra Bærum og Lillehammer. Masteroppgave i Landskapsarkitektur. Ås: UMB, institutt for landskapsplanlegging (s.51)

Sosial og helsedepartementet (2002-2003) Nedbygging av funksjonshemmende barrierer. St.meld. nr. 40 (internett) Tilgjengelig fra: (<http://www.regjeringen.no/Rpub/STM/20022003/040/PDFS/STM200220030040000DDDPDFS.pdf>) (s. 5,7 og 26)

Nørve, s. (2005) Kunnskapsoversikt universell utforming og tilgjengelighet. Tilgjengelig fra: (<http://www.sintef.no/upload/Byggforsk/Publikasjoner/Prosjektrapport%20392.pdf>) (s.11) Lest: 21.04.2012

Miljøverndepartementet (2007) universell utforming begrepsavklaring. (internett) Tilgjengelig fra: (http://www.universell-utforming.miljo.no/file_upload/uniutf%20a4%20norsk-eng.pdf)

