



Kollektivtransport

Universell utforming for aktive og sosiale liv





KOMMUNESEKTORENS ORGANISASJON

The Norwegian Association of Local and
Regional Authorities

FORSIDEBILDE: Amir Hashani på
vei til en sommerdag på Langøyene
i Oslofjorden. Les mer om hans
ferd fra dør til dør på side 32. (Foto:
Fredrik Naumann/Felix Features)

Ansvarlige redaktører:

Anne Gamme og
Christian Hellevang

Utvikling og produksjon:

Marianne Alfsen / Felix Media

Journalister:

Marianne Alfsen og
Lena Storvand/Felix Media

Fotograf:

Fredrik Naumann / Felix Features

Grafisk formgivning:

Bly.as

Trykk:

Byråservice

Utgivelsesår: 2024

ISBN 978-82-93866-49-7

Dette heftet er utgitt av KS

KS er kommunesektorens
interesse- og arbeidsgiverorganisasjon.
Alle landets 357 kommuner og
15 fylkeskommuner er medlemmer.

Innhold

3	Inkluderende kollektivtransport
4	Kollektivtrafikken er for alle
8	Bybanen som endret Bergen
13	Snakkesalig automat
14	«Mind the Gap»
18	Med blåtrikken inn i fremtiden
21	Et knutepunkt for fremtiden
27	Har fokus på helheten
32	Sommertur på skinner
36	Sjøen for alle
38	Kobler sammen by og havn
42	Slik definerer vi universell utforming i Norge



Les mer om
blåtrikken i Oslo
på side 18

Inkluderende kollektivtransport

«Utformingen av transportsystemet skal bidra til at Norge er et godt sted å leve og bo i framtiden, uavhengig av alder og funksjonsevne. Universell utforming er et sentralt prinsipp for å oppnå dette.»

Det skriver regjeringen i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2022–2033.

I dette temaheftet ser vi nærmere på hvordan norske kommuner og fylkeskommuner bidrar til å utvikle kollektivtransporten. Temaheftene er inspirert av medlemmene i KS' kommunenettverk for universell utforming, som ble opprettet i 2013. Målet er å bidra til et inkluderende samfunn, gjennom å dele erfaringer og fjerne hindre.

Alle prosjekter støter på utfordringer. Eksemplene i heftet er ikke ment som fasit på hva som er godt nok – men som inspirasjon og læring. Vi har bevisst utfordret alle vi har intervjuet til å svare på hva de kunne gjort annerledes.

KS' kommunenettverk for universell utforming er finansiert med midler fra Kulturdepartementet.

Kollektiv- trafikken er for alle

Siden 2021 har økt bevegelsesfrihet for funksjonshemmede vært et av Ruters viktigste strategiske mål. Omstillingsprosjektet kollektivselskapet i Oslo og Akershus satte i gang for å få det til, har vakt oppsikt.

– Ruter har tradisjonelt jobbet for å få flest mulig dit de skal, effektivt og miljøvennlig. Fra det perspektivet har vi lyktes. Men i dag er perspektivet utvidet: Vi skal skape tjenester som fungerer for alle, uavhengig av funksjonsnivå, kjønn, alder, etnisitet, religion eller økonomi. Da måtte vi gjøre noe mer gjennomgripende enn å lappe på et system som er rigget slik at mange faller utenfor, sier fagsjef for mindre ulikhet i Ruter, Wenche Pedersen.

Det hele startet i 2020. Da møtte administrerende direktør i Ruter, Bernt Reitan Jenssen, en ung mann som satte spor. I Debatten på NRK fortalte Amir Hashani at han som rullestolbruker ofte ble frakjørt av bussen, blant annet fordi bussrampen hadde kilt seg fast eller fordi rampenøkkelen manglet.

– Møtet trigget en ny forståelse i Ruter. Hashani var tydelig på at det dreier seg om noe større enn at han som rullestolbruker ikke kom seg fra a til b. Det dreier seg om at utestengelse fra kollektivtrafikken i praksis også er utestengelse fra muligheten til å delta i samfunnet, påpeker Pedersen.





STOR MINORITET: – Vi valgte å fokusere på funksjonshemmede, fordi de utgjør en stor gruppe som møter mange hindre. Men samtidig vet vi at det som er nødvendig for noen, er nyttig for alle, sier fagsjef for universell utforming i Ruter, Wenche Pedersen. (Foto: Ruter As/Hampus Lundgren)





«Utestengelse fra kollektivtrafikken er i praksis også er utestengelse fra muligheten til å delta i samfunnet.»

Wenche Pedersen

→ VIKTIGSTE VERKTØY

I 2020 satte Ruter i gang et internt omstillingsprosjekt i samarbeid med Norges Handikapforbund: Bærekraftig bevegelsesfrihet for alle. Ruter har jobbet aktivt med kultur og bevissthet, justert interne arbeidsprosesser og åpnet for mer brukermedvirkning, tidligere, i tillegg til teknologi og fysiske løsninger.

– Vårt viktigste verktøy for å skape bevissthet er kurskonseptet «Mind the Gap», utviklet i samarbeid med Norges Handikapforbund, forteller Pedersen.

På kurset får deltakerne blant annet være med «funkiscoacher» på reise, og oppleve

Ruters tilbud gjennom øynene til mennesker med funksjonsnedsettelse. Deltakerne får også kjenne på kroppen hvordan det er å reise med en funksjonsnedsettelse, ved å reise alene på bussen i rullestol.

STARTET I TOPPEN

– Endring starter i toppen, så ledelsen var førstemann ut. Det har betydd ekstremt mye at de har brent sånn for dette, påpeker Pedersen.

Siden den første samlingen høsten 2021, har over 350 mennesker deltatt – fra Ruter, Sporveien, operatørselskapene, samt eiere i

ØYBÅTER: De nye el-båtene, som ble satt i trafikk til øyene i Oslofjorden i 2022, er universelt utformet. (Foto: Ruter As / Nucleus AS, GaneshFoto)



18%

av befolkningen er ifølge
Bufdir funksjonshemmet

tidligere Viken fylkeskommune (nå Akershus) og Oslo kommune og andre aktører i bransjen, som Bane Nor og Samferdselsdepartementet.

– «Mind the Gap» er nå del av onboardingen for alle nye ansatte, forteller fagsjefen.

MARKANT ENDRING

– Endringen er markant. Organisasjonen har beveget seg fra regelfokus til kundefokus. Før spurte vi: Har vi oppfylt alle regler for universell utforming? I dag spør vi: Oppfyller vi kundenes behov? Da sier vi oss ikke fornøyd med å sikre at alle busser har rullestolramper, slik kravet er. Vi jobber videre for å sikre at alle manuelle ramper erstattes med automatiske, fordi kundeinnsikten forteller oss at selvstendighet er viktig, forteller Pedersen.

Prosjektet er avsluttet, nå ligger ansvaret for å ta det videre i linjen. På selskapsnivå har Ruter tallfestet mål for økt «opplevd bevegelsesfrihet for funksjonshemmede», og måler fremdrift i den månedlige kundeundersøkelsen.

– Forankringen i mål og strategier sier mye om at Ruter tar dette på alvor, sier fagsjefen for universell utforming, og avslutter:

– Målet må jo være at min stilling til slutt skal bli overflødig. ●

Hva vil kundene ha?

Prosjekt Bærekraftig bevegelsesfrihet for alle startet med et omfattende innsiktsarbeid i 2020 og 2021, for å avdekke hvilke hindre funksjonshemmede møter i Ruters kollektivtilbud.

Ruter dybdeintervjuet interesseorganisasjoner og mennesker med ulike funksjonsutfordringer. De intervjuet også sjåfører, driftsledere og andre relevante personer hos våre operatører og samarbeidspartnere, om hva vi må endre for å gi funksjonshemmede en bedre reiseopplevelse. Hovedfunnene er at:

Selvstendighet: Funksjonshemmede ønsker å reise selvstendig, uten å være avhengig av andre.

Trygghet: Mange føler stress og må bruke mye energi før og under reisen, fordi de ikke får den informasjonen de trenger for å reise trygt.

Deltakelse: Å bli hindret fra å ta kollektivtransport, utelukker mange fra en viktig sosial arena for læring, mestring og deltakelse i samfunnet.

Spontanitet: Folk vil kunne reise dit de vil, når de vil – uavhengig av funksjonsnivå.

Bybanen som endret Bergen

Siden den første strekningen ble satt i drift i 2010, har Bybanen blitt like bergensk som buekorps, Bryggen og Brann.

– Allerede da designkonkurransen ble utlyst i 2005, lå universell utforming som et premiss, flere år før det fantes klare krav. Vi hadde dessuten flinke konsulenter, som lå langt fremme i skoa, sier Sølvi M. Myrseth, prosjekteringsleder for design og arkitektur i Bybanen Utbygging.

– Prosjekteringsprosessen var grundig. Designteamet jobbet koordinert med alle delprosjektene, fra vogner og utstyr, til holdeplasser og bylandskapet rundt. Slik klarte vi å sy sammen noe helhetlig med hensyn til universell utforming. Det er unikt, fortsetter hun.

FRA TRIKK TIL BYBANE

Trikken ble nedlagt i Bergen i 1965. Ikke lenge etter begynte flere å snakke om en bybane. I motsetning til trikken, går en bybane stort sett i egen trasé, og kan dermed ha mer hurtiggående vogner. I 2000 ga politikerne grønt lys, og i juni 2010 klippet dronning Sonja snora og åpnet den første strekningen fra sentrum til Nesttun. Den foreløpig siste strekningen åpnet i november 2022.

I dag går det to linjer sørover, fra sentrum til henholdsvis Bergen lufthavn og Fyllingsdalen via Haukeland sykehus. Planene ligger klare for videre utvidelse nordover. Bergen må bare bli

enig med seg selv om hvordan å trekke banen forbi den historiske bebyggelsen på Bryggen.

DESIGN FOR ALLE

– Et av hovedmålene med Bybanen var å øke statusen til kollektivreisen, og flytte flere brukere over fra bil til bybane. Da er universell utforming helt avgjørende, sier Myrseth.

Og resultatet har ikke latt vente på seg: Passasjertallene på Bybanen overgår forventningene.

– Vi var tidlig ute med å se på universell utforming som noe mer enn ledelinjer og tilkomst for rullestoler. Helt fra starten jobbet vi med design som forenkler brukeropplevelsen for alle reisende. Enten du stresser med koffert eller sitter i rullestol, for å sette det på spissen, fortsetter hun.

DESIGNPRIS

«Noe av årsaken til at Bybanen i Bergen har blitt en suksess, er at den bruker inkluderende design på en måte som er knapt merkbar, unntatt i den forstand at alle synes systemet er svært enkelt å bruke,» skriver Design og arkitektur Norge (DOGA) på sine hjemmesider. I 2014 ga de Bybanen innovasjonsprisen for



TO LINJER: Foreløpig har Bergen to bybanelinjer. Flere skal det bli.



GODE LEDELINJER: På Haukeland sykehus holdeplass har ledelinjene en ru overflate, mens gulvhellene rundt er helt slette. – Det gjør dem enda mer taktile, og taktilitet er like viktig som kontrast, påpeker Øyvind Karlsen. →

VINTER INGEN

HINDRING: Med varmekabler i bakken, kommer Alexander Lunde Petersen seg smidig mellom de to linjene og bybanepattformene på Kronstad holdeplass.



universell utforming i kategorien transport.

→ – At det ikke er særordninger eller løsninger som gjør at jeg må be om hjelp fra sjåføren, det betyr mye for meg. Da er det ikke bare tilrettelagt, men ekte universelt utformet. Du føler deg velkommen, sier Alexander Lunde Petersen, som er rullestolbruker.

For Øyvind Karlsen, som har 15 % syn, betyr det mye at alle plattformer og vogner er utformet over samme lest – alt har sin faste plass.

– Som synshemmet er det en stor stressfaktor å ikke være kjent på et sted. Da må man ofte gjøre research på forhånd. På Bybanen vet jeg hva som møter meg på alle stasjoner, og det er mange verktøy som hjelper meg å finne frem. Det gir trygghet, sier han.

EN MAL FOR FREMTIDEN

Hva er videreutviklet siden designprisen i 2014?

– Ganske lite! Vi har bygget videre på den



LEDELINJENETT: På Bergen busstasjon bidrar ledelinjer til veifinning mellom Bybanens to linjer og bussene. – Men ledelinjenettet er litt for intrikat, med litt for mange brå svinger, sier Øyvind Karlsen.



INGEN GLIPE: Alexander Lunde Petersen trenger ikke bekymre seg for avstanden mellom vogn og plattform. – Vi stilte høye krav til overgangen mellom vogn og plattform til både vognleverandøren og entreprenøren som bygget infrastrukturen, forteller Sølvi M. Myrseth.



LYD OG LYS: Med 15 % syn er det vanskelig for Øyvind Karlsen å se lys-skiltet, men neste stoppested annonseres også med opplesning samt et unikt lydsignal for hver enkelt stasjon.

opprinnelige malen, som har stått seg over tid. Men, når det er sagt, er det selvsagt ting som kan bli bedre.

– Krav til løsninger har også endret seg over tid. Ulike byggetrinn har dermed noe ulike løsninger knyttet til gategrunn, overganger og kollektivterminaler. Men Bybanens egne holdeplasser er gjennomført konsekvente, i tråd med Bybanens tekniske regelverk, forteller Sølvi M. Myrseth, og avslutter:

– Vi blir aldri helt ferdige. Vi har hatt flere befaringer og prosesser med ulike brukergrupper opp gjennom årene, der vi har avdekket punkter for forbedring og funnet gode løsninger. Vi jobber etter prinsippet at Bybanen skal være lett, enkel, tilgjengelig og forutsigbar. Undersøkelser viser at det er nettopp disse ordene kundene våre bruker for å beskrive oss. Det viser at vi har lyktes med vår visjon. ●



RØDT OG GRØNT: – For synshemmede som ser litt, er det genialt at rulletrappen er markert med en lysstripe, der grønn indikerer riktig retning, sier Øyvind Karlsen. Her fra stasjonen på Haukeland sykehus, den eneste underjordiske.



«Allerede da designkonkurransen ble utlyst i 2005, lå universell utforming som et premiss, år før det fantes klare krav.»

Sølvi M. Myrseth



Sølvi M. Myrseth,
prosjekteringsleder
Design og Arkitektur,
Bybanen Utbygging

Løsningene:

- Trinnfri tilgang
- Ingen glipe, stilte høye krav til overgangen mellom vogn og plattform til både vognleverandør og entreprenør som bygget infrastrukturen
- Fast mal for holdeplasser, så de er gjenkjennbare
- Konsekvent design også av vognene, alt ligger på samme plass
- Egen av-på-stigningsknapp for dem som trenger ekstra tid
- Hver holdeplass har sitt unike lydsignal
- Universell utforming også av landskapet rundt og tilkomsten til stasjonene
- Strenge krav til overgang mellom plattform og vogn
- Holdeplasser tett på knutepunkt
- Sanntidsinformasjon
- Helhetlig ledelinjenett, som leder til vogn-dører, benker og betalingsautomater

Dette kunne vi gjort annerledes:

- Tilbakemeldingene fra synshemmede er at ledelinjesystemet kunne vært forenklet på de større kollektivterminalene. Det er litt mange retningshenvisninger, som kan gjøre veifinning forvirrende.
- Driftssikkerheten har til tider vært for dårlig for opplesning av sanntidsinformasjon. Dette skal nå være rettet opp.
- Etterhvert fikk vi lengre vogntog. På de plattformene som ble bygget først mangler derfor ledelinjer til de bakerste dørene.
- Bybanen har forkjøringsrett. En del planoverganger har lys- og lydsignaler, men ikke alle. Dermed er ikke sikkerheten for synshemmede like god overalt.
- Kvaliteten på blindeskriften på en del av skiltene er for dårlig, både innholdet og at prikkene løsner. Dette er vi i prosess for å utbedre.
- Vi fikk ikke montert teleslynge ombord i vognene, noe som gjør at informasjonen til hørselshemmede i avvikssituasjoner kunne vært bedre. Dette er noe vi vil se på ved anskaffelse av nye vogner.
- Vi registrerer at de nyeste trikkene i Oslo har utendørs opplesning av linje og vognens bestemmelsessted ved ankomst holdeplass. Dette vil vi vurdere.

Snakkesalig automat

Stadig flere byer faser ut betalingsautomatene, men i Bergen har kollektivselskapet Skyss valgt å beholde dem.

– Ikke alle er komfortable med å bruke en app til billettkjøp, forteller Eyvind Torheim, prosjektleder for digital transformasjon og teknologi, om hvorfor Skyss går mot strømmen.

– Det virkelig unike er at vi har utviklet snak-kende automater, som kan lese opp teksten på skjermen, fortsetter han.

Enten du trenger ruteinformasjon eller vil kjøpe billett, kan du aktivere en talefunksjon og få instruksjonene opplest. Dermed kan betalingsautomatene brukes av både svaksynte og blinde. De er utviklet i tett samarbeid med Blindeforbundet.

– Gjennom medvirkning fikk vi en enda bedre løsning enn hva vi hadde klart om vi bare hadde fulgt regelverket for universell utforming, påpeker Torheim, og forteller at det har påvirket blant annet plassering av knapper.

«Gjennom medvirkning fikk vi en enda bedre løsning enn hva vi hadde klart om vi bare hadde fulgt regelverket for universell utforming.»

Eyvind Torheim

– Den største aha-opplevelsen var hvor stor verdi medvirkning kan tilføre, i forhold til å kun belage seg på ekspertkunnskap. Et eksempel var at brukerne ønsket en funksjon for å hoppe over deler av opplesningen. Reiser du ofte og er kjent, trenger du ikke alle instruksjonene, men vil gå rett på billettkjøpet. Dette er en viktig funksjonalitet, som vi ikke hadde klart å fange opp uten medvirkning og god involvering.



RUTEINFORMASJON: I billettautomaten kan du både få ruteinformasjon opplest og bli geleidet gjennom billettkjøpet med lyd. Taktile skilt, som også inkluderer punktskrift, leder deg til startknappen.



GODE TILBAKEMELDINGER: Eyvind Torheim er prosjektleder for digital transformasjon og teknologi i kollektivselskapet Skyss. Han melder om gode tilbakemeldinger på betalingsautomatene.

«Mind the Gap»

Gammel infrastruktur og nye behov er en utfordring for å få kollektivtrafikken på skinner.



AVSTAND: – Avstanden mellom plattform og tog er veldig viktig for at rullestolbrukere i det hele tatt skal kunne bruke T-banen. Jo kortere avstanden blir, jo lettere og mer effektiv blir reisen for alle passasjerer, sier prosjektleder Yasin Abdi Ismail.

På tampen av 1800-tallet fikk Oslo sin første elektriske trikk, og på midten av 1960-tallet kom den første T-banen. Nettopp gammel infrastruktur er en utfordring i arbeidet for et skinnegående kollektivtilbud som tilfredsstillers dagens krav.

– Mye av den må bygges om, forteller Yasin Abdi Ismail, prosjektleder i Sporveien.

Det er Sporveien som eier, drifter, bygger ut og vedlikeholder T-banen og trikkens infrastruktur i Oslo. Ombyggingen møter flere hindre.

– Det er ikke nok plass, det er hindre i terrenget, det krever T-banestans og buss for bane – og det koster mye, eksemplifiserer Ismail.

FIRE FOKUS

For tre år siden opprettet Sporveien et eget prosjekt, med mål om økt tilgjengelighet på byens 101 T-banestasjoner.

– Vi fokuserte på fire områder: belysning, informasjon, avstand og høyde mellom tog og plattform, og tilgjengelighet, forteller prosjektleder Ismail.

Også Jan Tore Lindskog, seniorrådgiver for universell utforming i Oslobygg KF, har vært sentral i tilgjengelighetsprosjektet for å forbedre hovedstadens viktigste transportåre. Det er et ledd i målet om å gjøre Oslo universelt utformet innen 2030, og et samarbeid mellom Ruter, Sporveien og Oslobygg. Alle Oslos mer enn 100 T-banestasjoner er kartlagt i forbindelse med prosjektet.

– Tidligere rettet man kanskje opp mangler mer ut ifra klager fra reisende, tror Lindskog.

KARTLA STASJONENE

Derfor var det viktig å skaffe seg en oversikt.

– Det er et stort etterslep på T-banestasjonene. Kartleggingen viste at den største utfordringen er gapet mellom vogn og perrong. Mange av stasjonene ble bygget i en tid hvor det ikke fantes fokus på universell utforming. Vognene er lange, og når du bygger en stasjon i en bue så blir det store gap, forklarer Lindskog.

Også høydeforskjellen mellom perrong og vogner er en utfordring.

– Det er ganske krevende arbeid å få gjennomført, så det gjelder å planlegge gjennomføring sammen med andre tiltak, sier seniorrådgiveren.



VIKTIG TANKEGANG: – Prosjektet startet først med å bevisstgjøre alle i Sporveien på at dette er et viktig satsingsområde. Med Sporveiens visjon om *Bærekraftig mobilitet for alle*, ble jobben mye enklere, sier Yasin Abdi Ismail, prosjektleder i Sporveien.





GAPET: – Mange av stasjonene ble bygget i en tid hvor det ikke fantes fokus på universell utforming. Den største utfordringen er gapet mellom vogn og perrong. En annen er høydeforskjell mellom perrong og vogner. Dette er vanskelig for eldre, små barn, barnevogner og rullestoler, fastslår seniorrådgiver Jan Tore Lindskog.

→ TOK GREP

En av stasjonene med store utfordringer var Brynseng T-banestasjon.

– Stasjonen var gammel og avstanden mellom T-bane og plattform var veldig stor. Flere rullestolbrukere kunne ikke komme seg av eller på, forteller Yasin Abdi Ismail om stasjonen som er kraftig forbedret.

– I dag er Brynseng kanskje en av de beste stasjonene vi har med tanke på avstand mellom T-bane og plattform, sier han.

Gulvet er hevet, ledelinjer og godt lys er plass, heisen og trappene er oppgradert, og stasjonen har fått nye informasjonstavler og ventestoler.

Prosjektlederen fremhever effekten av samarbeidet mellom Tilgjengelighetsprosjektet og Etterstad-Hellerud prosjektet.

– Her jobbet vi smartere ved å bruke ressurser som var til stede, i tillegg utnyttet vi en stengeperiode med å få inn flere oppgaver.

FLERE PLANER

Nettopp koordinering er nøkkelen, sier prosjektlederen.

– Vi får mest ut av pengene hvis vi koordinerer med andre prosjekter. Nå planlegges oppgradering av sentrumsstasjonene, og da får vi også gjort mye arbeid på universell utforming. Sporveien skal bygge ny adkomst til Tøyen, og da blir det heis, og vi skal forhåpentligvis oppgradere Grorudbanen om ikke så lenge. Da kan Tilgjengelighetsprosjektet samarbeide for å få forbedret flere av stasjonene fra sentrum til Vestli.



INFORMASJON: – God skilting og tydelig talevarsling er viktig for alle reisende, fastslår prosjektleder Yasin Abdi Ismail, prosjektleder i Sporveien.



TYDELIG: Ny skilting gjør det enklere å finne frem på stasjonen.

«Mange av stasjonene ble bygget i en tid hvor det ikke fantes fokus på universell utforming.»

Jan Tore Lindskog

FLERE STASJONER SKAL FORBEDRES.

– Vi må ha kontinuerlig fokus på universell utforming. Det er også noen stasjoner som må bygges helt om for å bli bra. Det kan ta litt tid. Men nå som vi har økt bevissthet rundt dette, har vi fokus på det. For eksempel oppgraderer Sporveien Majorstuen stasjon de neste par årene. Der har effektiviteten på stasjonen vært viktig i planleggingen, og dermed også universell utforming. Hvis alle kan komme seg lettere av og på T-banen, blir stasjonen bedre å bruke for alle. Den får også ramper i begge ender av stasjonen, bedre skilting, flere sittemuligheter og ny belysning, forteller Yasin Abdi Ismail. ●



TILGJENGELIGHET: – Småbarnsforeldre, eldre mennesker, folk med krykker, rullator og rullestol: Alle trenger de heis, fastslår seniorrådgiver Jan Tore Lindskog.

Med blåtrikken inn i fremtiden

Innen 2024 er omme kan Cathrine og datteren Madelen fint trille inn på alle Oslos trikker.



MYE PÅ FARTA: Cathrine Å. Karlsen har vært mye på farta med datteren Madelen i permisjonen. – Det betyr mye å komme seg ut, og vi tar veldig ofte trikk. Stort sett fungerer det veldig fint, det kommer alltid en trikk, sier hun.

Trikken siger inn mot holdeplassen, Cathrine Å. Karlsen ser at det er hennes rute, men venter likevel på neste. For trikken i anmarsj er den gamle typen med trapp – og Cathrine reiser ikke alene. I vognen sitter datteren, ti måneder gamle Madelen.

– Jeg kan selvfølgelig be om hjelp, og det er mange som tilbyr seg, men det er likevel litt styrete. Da venter jeg heller på den neste som kommer om åtte minutter. På denne linjen går nesten alltid de nyeste hvor jeg enkelt triller rett inn, sier hun.

Snart er det slutt på slike situasjoner, for i løpet av 2024 er alle de gamle blåtrikkene parkert.

Før hun ble vogntrillende mamma tenkte ikke Cathrine stort på hvor kronglete det kan være å komme inn på trikk med trapp.

– Det er jo gjerne sånn at man ikke merker det før man står der selv. Og en ting er oss, sier hun med et nikk mot Madelen. Så legger hun til:

– Men for noen blir det kanskje et så stort hinder at de heller blir hjemme enn å ta turen ut.

FORBILDEPROSJEKT

Nettopp holdeplasser er en av utfordringene når det gjelder kollektivtrafikk, både når det gjelder T-baner og trikker. Men når det kommer til hovedstadens nye trikker, karakteriserer Cato Lie det som et forbildeprosjekt. Lie er seniorrådgiver i FFO – Funksjonshemmedes fellesorganisasjon, bruker rullestol, og har vært tett på bestillingen av Oslos nye trikker. Snaut ti år etter det første møtet FFO ble invitert til, er resultatet snart 87 nye, universelt utformede trikker i hele Oslo.

– Vi har vært med hele veien, og hatt en lang liste med krav som skulle innfris, sier han.

Et synlig resultat av det samarbeidet er for eksempel at trikkene er helt åpne, uten skillevegger eller avlukke for rullestoler – for å gi en bedre reiseopplevelse for alle.

– Det helt geniale er at også mange av trikkeholdeplassene er oppgradert. Før var det ulike høyder på disse. Selv om man eventuelt fikk en trikk man skulle kunne trille rett inn på, kunne nivåforskjellen gjøre at det likevel ikke gikk. Nå er 80 av holdeplassene tilpasset de nye trikkene, skryter han.



PÅ HJEMTUR: Først kom den gamle trikketyper med trapp. Den droppet de. Så kom den nye, og dermed kunne Cathrine Å. Karlsen og datteren enkelt sette kursen hjemover.



STOR BETYDNING: Listen med krav var lang da arbeidet med trikkeanskaffelsen tok til. Cato Lie i FFO har vært involvert fra start, og har hatt stor innflytelse på det ferdige resultatet. Det innebærer blant annet helt åpne trikker, uten båser for rullestoler.

Holdeplassene har fått plattformkantstein i riktig høyde, heller med ledelinjer og stoppmerker for blinde og svaksynte.

Lie understreker at det hjelper lite om selve holdeplassen holder mål hvis adkomsten ikke gjør det.

– Også veien bort til holdeplassen må være grei med tanke på høyde. Og så må den driftes, når det snør så må det ryddes snø, presiserer han. ●



RETT UT: Med de nye trikkene kommer Cato Lie seg uhindret på og av. I løpet av 2024 er trikk med trapp historie i hovedstaden.



Sapra Ssteria

BY DESIGN shopping

Scandic

Byporten

P



Et knutepunkt for fremtiden

Travelt, uoversiktlig og mangelfullt skiltet.
Det er status for Oslos største kollektiv-
knutepunkt. Nå legges planer for forbedring.





LEGGER PLANER: Jernbanetorget er Oslos travle, kollektive knutepunkt. Andrea Olvin i Ruter jobber med å gjøre det mer brukervennlig for alle.

→ Førerhunden Ortis og Andrea Olvin står midt på Jernbanetorget, hvor oppunder 140 000 mennesker daglig stiger av og på trikk, buss og T-bane. I tillegg kommer alle som tar tog til og fra Oslo S.

– Den største utfordringen er å navigere og skjønne hvor du skal finne riktig fremkomstmid- del, konstaterer Olvin. Hun er prosjektleder for tilgjengelighet for Ruter, og jobber blant annet med Jernbanetorget. Området oppleves som kaotisk og kronglete for mange, kanskje særlig for mennesker med funksjonsnedsettelse.

GAMLE LØSNINGER

Jernbanetorgets standard stammer i all hovedsak fra 2009. Etter to års arbeid ble det

nye knutepunktet åpnet med nye trikketraseer, ditto holdeplasser, bredere fortau, flere trær og benker. Målet var et enklere og mer oversiktlig område.

– Jernbanetorget ble bygget med fire trikke- holdeplasser og seks bussholdeplasser, og ikke planlagt for stor, fremtidig økning i kollektiv- trafikken. Siden er det lagt til noen midlertidige holdeplasser som i praksis er blitt permanente, sier Olvin.

Deler av skiltingen stammer også fra samme periode.

– Tidligere hang ikke skiltingen sammen i det hele tatt. Ruter utviklet derfor et samlende trafikantinformasjons- og designprogram, kalt TID, sier prosjektleder Olvin.

«Kundene bryr seg ikke om hvem som eier hva, de er bare opptatt av om de finner frem og at alt fungerer.»

Andrea Olvin



HØYT OG MYE: Informasjonstavlen er spekket med informasjon, utfordringen er hvor mange som klarer å orientere seg etter den.

Målet med TID var å være helhetlig, intuitiv og tilgjengelig og gjøre det enklere å bruke kollektivtilbudet. For dette fikk Ruter kollektivprisen 2016.

– TID har enkelte holdeplass-elementer med bedre design, men som ikke er tatt i bruk på Jernbanetorget, presiserer Olvin.

SNAKKE SAMMEN

Nå, mange år senere, planlegges forbedring av det travle knutepunktet.

– Setter du spaden i jorden så går pengene. Men man kan få til veldig mye ved hjelp av lettere tiltak, understreker Andrea Olvin.

Hun har en rekke planer på blokka. En er ledelinjer.

– Det er virkelig et enkelt prosjekt med stor

effekt. Ledelinjer gir sjåførene et tydeligere stoppunkt, og er selvsagt særlig viktig for reisende som ser dårlig. For dette er et område hvor det bare er grått på grått.

Ledelinjene må binde sammen sentrale punkter. I praksis betyr det koordinering av alle involverte aktører, som Sporveien, Ruter og Bane Nor, forklarer hun.

– Kundene bryr seg ikke om hvem som eier hva, de er bare opptatt av om de finner frem og at alt fungerer. For å få til det må de ulike aktørene snakke sammen for å definere felles behov og hva vi kan gjøre for å realisere disse, sier prosjektlederen.

Helt konkret kan det for eksempel bety å koble seg på hverandres ledelinjer.





SYNES KNAPT: Ventehuset er vanskelig å få øye på og har sitteplasser som ikke passer for alle.

- Olvin peker bort mot T-bane-inngangen i nærheten av buss- og trikkeholdeplassen. Førstnevnte er Sporveiens domene, sistnevnte Ruters.
 - Fra T-banen og opp til gateplan er det Sporveien, her er det Ruters. Sporveien planlegger å starte med ledelinjer på Jernbanetorget, i tilknytning til T-banen, sier Olvin.

FLERE PLANER

Lehusene er et annet punkt på Olvin sin blokk. Det skyldes både standard og plassering.

- Husene er litt feilplassert i forhold til hvor bussen og trikken stopper, spesielt på den ene trikkeholdeplassen. Der treffer ikke trikkens bakerste dør i det hele tatt. Det skaper mye misforståelser. Slik kan det ikke være. Du skal være trygg på at transportmiddelet kommer dit du står.

Selve lehusene også modne for utskifting, ifølge Olvin. På denne grå desemberdagen skimtes de

knapt, laget i lys grå aluminium og glass som de er.

- De nye er noe høyere og laget i mørkere materialer. Slik blir de mer synlig, og de er laget så du kommer til fra begge sider.

De skal også gi bedre sitteplass.

- I dag er det null universelt utformede sitteplasser. De er alle enten for høye, en type ståstoler, eller så mangler de armlener. Folk skal ha muligheten til å sitte godt og komme seg opp på enkelt vis, sier Olvin.

BEDRE INFORMASJON

Informasjonflatene bør også forbedres. Andrea peker på oversiktskartet inne i et lehus.

- Dette fungerer sikkert fint for folk som er gode på å lese kart, men det mangler referansepunkter som gjør det enkelt for alle. I tillegg må informasjon plasseres i korrekt høyde og tilpasses dagens behov, med mye mer



FÅ REFERANSEPUNKT: Informasjonstavlen i ventehuset mangler referansepunkter og fungerer ikke godt nok. – Dette egner seg nok best for folk som er gode til å lese kart, sier hun.

elektroniske flater, påpeker hun.
 Holdeplassene er markert med bokstaver.
 Her må det også ryddes opp.
 – Det går fra A til R, men mangler et par bokstaver i midten.

FREMTIDIGE FORBEDRINGER

For å løfte Jernbanetorget standard på bakkeplan trengs det ifølge prosjektleder Andrea Olvin rundt nærmere 25 millioner kroner. Da handler det om buss, trikk, ledelinjer og lehus.

– Hvis budsjettene lander vil man forhåpentligvis kunne se forbedringer på Norges største kollektivknutepunkt allerede i 2024 og noe i 2025.

Hun understreker at store løft med en helt annen kostnadsramme ligger mye lengre inn i fremtiden.

– Som å gjøre noe med tog tunnelen som går under Jernbanetorget og skaper en stigning. Det er en omfattende og kostbar affære. ●

STOR GLIPPE: Ruter har kartlagt 1421 bussholdeplasser i Oslo. 140 av disse er tilgjengelige, 409 er delvis tilgjengelig. 872 er ikke tilgjengelige. Det største problemet er lave kantsteiner som hindrer trinnfri adkomst fra plattform til buss.





REISE SØMLØST: – Skal du på en reise som krever bytting, holder det ikke at bare det ene transportmiddelet er tilrettelagt, men også «gåavstanden» mellom transportmidlene, sier Tomas Nesheim. Her skal han fra hurtigbåten og videre med buss til jernbanestasjonen i Stavanger.

Har fokus på helheten

Det hjelper lite at bussen er universelt utformet hvis man ikke kommer seg frem til holdeplassen. Reiseruta må fungere fra start til mål.

– Ingen reiseskjede er sterkere enn det svakeste leddet i kjeden. Med det mener jeg alt som kan gjøre det trøblete å komme seg fra start til mål på reisen hvis du er dårlig til beins, svaksynt, hørselshemmet, kjører rullestol, eller ganske enkelt må ha med deg barnevogn.

Det sier Tomas Nesheim, som i en årrekke har jobbet for å tette bruddene i reisekjeden. Han har vært fagleder for universell i Kolumbus AS, mobilitetsleverandøren i Rogaland. Nå er han pensjonist, og blant annet leder av Funksjonshemmedes råd i Stavanger og tilgjengelighetskonsulent i Norges Handikapforbund i Rogaland.

Nesheim bruker uttrykket «Mind the gap» – se opp for mellomrom mellom tog og plattform – for å illustrere utfordringen.

– Det er det samme om «the gap» er glippen på 10 centimeter, som gjør at du ikke kommer deg om bord på toget, eller de 100 meterne som mangler mellom to transportmidler.

Konsekvensen er den samme: At du ikke får gjennomført den reisen du skal, sier Nesheim.

TENKE HELHET

I Kolumbus har Svein Ystanes overtatt stafett-pinnen fra Nesheim. I 2017 bestemte fylkeskommunen at selskapet ikke bare skulle være et kollektivselskap, men en mobilitetsleverandør. Det innebærer blant annet økt fokus på sømløse, sammenhengende reiser med tog, sykkel, buss og båt – fra A til Å. Det er ingen enkel oppgave.

Ystanes sier den største utfordringen er utenfor sentrumsnære områder.

– I sentrum kan det være kronglete å ta seg mellom ulike transportmidler, men ute i distriktene kan det det være at du ikke kommer deg hjemmefra til selve bussholdeplassen. Da hjelper det lite at holdeplassen er universelt utformet.

Ystanes mener fokuset derfor må være på helheten.





BYTTER TIL BUSS: – Manuell rampe krever at det er rutiner for å få lagt den ut, for eksempel ved at man trykker på en knapp, som gjør sjåføren oppmerksom på assistansebehov. Ønsket i nye anbud er selvbetjente og automatiske ramper, sier Tomas Nesheim.

→ – Vi bør se på det omkringliggende, på totalen og spørre oss selv hva vi kan få til her. Jeg tenker det går an å senke kravene i jakten på å finne en løsning som blir best mulig for flest mulig fremfor at ingenting blir gjort. I områder med færre reisende er tilgjengelighet en vei å gå framfor 100 % universell utforming.

MANGE AKTØRER

En av utfordringene ved å skape en infrastruktur som fungerer for alle er at det er så mange aktører, sier Ystanes, som er rådgiver, ruteplanlegger og fagleder for universell utforming.

«Lange avstander mellom transportmidlene er det største problemet for mange.»

Thomas Nesheim

– For mange innebærer reisen en del bytter, fra et reisemiddel til et annet. Gode løsninger krever at alt dette henger godt sammen. Utfordringen er at noen eier veien, andre eier infrastruktur, og noen står for ruteplanleggingen. Det innebærer ulike budsjetter og ulike tidsplaner, som kan gjøre arbeidet vanskelig.

For å forenkle arbeidet har Kolumbus samhandlingsmøter med de som arbeider med vei og infrastruktur.

– Det hjelper også at man har fokus på dette nasjonalt gjennom ulike forum. Slik får vi innsikt i hva man får til – eller ikke – i andre deler av landet, sier Ystanes.

KARTLA HOLDEPLASSER

Selve holdeplassene er også en nøtt, med dårlig skilting, manglende utsyn fra venteskuret, og kronglete på- og avstigning. I 2023 kartla selskapet en rekke av Rogalands 4674 holdeplasser, hovedsakelig de bynære.



«For mange innebærer reisen en del bytter, fra et reisemiddel til et annet. Gode løsninger krever at alt dette henger godt sammen»

Svein Ystanes



NESTE ETAPPE:

Framme på neste holdeplass fungerer rampen fint ned på fortauet. →

UOVERSIKTLIG:

Tomas Nesheim er lokalkjent, men på den travle jernbanestasjonen i Stavanger bruker han likevel tid på å finne rullestolladkomst på perrongen.



→ – Det var ingenting som overrasket oss, for vi er jo mye rundt og kjente godt til ståa. Jeg har ikke nøyaktige tall, men kun et fåtall holdeplasser er universelt utformet. Adskillig flere er tilgjengelige. Det betyr at den ikke er fullverdig universelt utformet, men at de fleste kan bruke dem, forklarer han.

– Kolumbus har i mange år jobbet med konvertering av holdeplasser fra gammel løsning til kantstopp. Det betyr at sjåførene kan kjøre helt inn til kanten, og senke bussen ned i riktig høyde for å minimere glippen. Slik blir det enkelt å trille inn med rullator, rullestol eller barnevogn, eksemplifiserer Ystanes. Kolumbus jobber nå med en plan for utbedring av bussholdeplasser. Bussveien mellom Sandnes og Stavanger skal i løpet av 2026 være universelt utformet.

NYE BEHOV

Med årene har fremkomstmidlene endret seg. Svein Ystanes er opptatt av konsekvensene det har.

– Teknologien har gått fremover, og det gjelder å se lenger enn nesetippen. Før var det mer vanlig med manuelle stoler, og man



planla ut ifra disse. Grepene som ble tatt fulgte daværende regelverk. Poenget er at det som tidligere ble regnet som universelt utformet, ikke nødvendigvis anses som det i dag. Nå er det mange flere elektriske rullestoler. De er litt større enn de manuelle, og det må vi ta høyde for, både når det gjelder utforming av holdeplasser og fartøy, sier han.

– Status per i dag er at i nye anbud så tar vi høyde for endringene vi har sett i senere tid, sier Ystanes, som påpeker at elektriske stoler også gir endring i reisemønsteret.

– Men en elektrisk stol kommer mange seg ut på en annen måte, og kan gjerne reise lengre. ●

Bildene av Tomas Nesheim ble først publisert i 2019.



FØRSTEMANN: Kolumbus var den første til å kreve universelt utformede landganger på hurtigbåter i rutefart.

Bedre informasjon gir økt trygghet

I 2012 tok Kolumbus i bruk et system som gir reiseinformasjon i sanntid. Nå jobber selskapet med å utvikle sanntidsappen ytterligere. Bakgrunnen er delvis manglende universell utforming på mange av holdeplassene.

– Vi bruker mulighetene smarttelefoner gir til å veilede alle passasjerene våre. Det er også et nyttig hjelpemiddel for å hjelpe reisende der infrastrukturen ikke er hundre prosent universelt utformet, forklarer Ystanes.

Han sier de nå jobber med utviklingen av en løsning hvor man kan legge inn relevant informasjon om seg selv i brukerprofilen på sanntidsappen.

– Er du svaksynt, eller bruker rullestol og bestiller billett i appen, vil sjåføren kunne få informasjon om nettopp dette i sitt display. Slik vil sjåføren for eksempel vite nøyaktig hvor man bør stoppe bussen til beste for nettopp denne passasjereren, forklarer Ystanes.

Samtidig kan passasjerene, for eksempel en svaksynt, få skreddersydd informasjon.

– Som lydvarsel på øret når man nærmer seg holdeplassen hvor man skal av.

Han understreker at dette foreløpig kun er under utvikling.

– Vi har ikke løsningene med å få det inn i sjåførens systemer. I dag kan man stoppe bussen ved hjelp av smarttelefon, forteller han.



Sommertur på skinner

Ut av døren. Bort til holdeplassen. Inn på bussen. Ned på brygga.
Inn på båten. Ut til sommerparadiset. Alt uten store hindre.



«Det er ikke noen god følelse å måtte be om hjelp.»

Amir Hashani

En liten båttur utenfor Oslo ligger Langøyene. Det er dit han skal, Amir Hashani, den samfunnsengasjerte 33-åringen som stadig er på hjul rundt om i hovedstaden.

– Jeg liker å være på farta, sier han, som flyttet til Kværnerbyen i 2021.

MÅ VÆRE FOR ALLE

At det skjer uten store hindre betyr alt.

– Det er ikke noen god følelse å måtte be om hjelp – eller måtte ta taxi fordi du ikke kommer inn på bussen. Funksjonshemmede blir diskriminert på så mange områder, vi kjemper hele tiden hardt for våre rettigheter. Tilbudene skal være for alle, slår Amir fast.

Bussholdeplassen er rett nede i veien, noen holdeplasser senere er det klart for avstigning på Nationaltheatret, få strakser unna kaianlegget på Aker Brygge. Derfra kjører Amir rett ombord på den elektriske Ruter-båten, som er universelt utformet. En infotavle informerer om kommende avstigninger, høytaleranlegget likeså, selv om lyden er kranglete denne dagen. Så bærer det ut av båten og inn på Langøyene.

←

BØLGEBRYTER: En bred bølgebryter med rekkverk leder ut til badebingen.

UMULIG FØR

Gangveiene strekker seg over digre gressletter, leder til badeanlegg, kiosk, og en rekke toaletter. Øya er et yndet turmål, men lenge var den umulig å oppleve for Amir.

– Uten grepene som nå er tatt, hadde jeg kanskje kommet meg inn på land her, men jeg hadde aldri kommet lenger enn det. Det hadde vært sånn at ja, her er det kjempefint, men du kan bare glemme å se mer, det er ikke for deg, forklarer Hashani.

– Da hadde det bare vært å ta båten tilbake.

ENKELT NÅ

Men nå entrer han området som har vært gjennom en kraftig transformasjon, sjekker ut amfiet og bølgebryteren, nærmer seg badebingen, slår fast at badetemperaturene i Norge ikke er helt for ham, stopper ved kiosken, suser videre, høyere, når toppen, med utsikt til båtanløp og fastland.

At han plutselig står fast i en bratt bakke skyldes kun hans eget vågemot.

– Jeg liker å ta sjanser, det går som oftes bra, ler han, vel vitende om at akkurat denne veien ikke var ment for rullestol.

– Jeg visste ikke at det var et så stort og fint sted her ute, det er veldig gøy å se alt som er gjort her. Jeg vil absolutt tilbake. ●

→



1. HJEMMEFRA

Turen starter rett utenfor leiligheten der Amir Hashani bor.



2. PÅ VEI

Første stopp på vei til Langøyene er bussturen til Nationalteatret i Oslo.



3. BUSS

God plass til rullestolen på bussen denne dagen.



7. NYTT KAIOMRÅDE

Det gamle kaiområdet ble revet opp og erstattet av en flytebrygge og venteområde.



8. SNACKS I FARTA

Gangveien leder rett fram til kiosken, som stod ferdig i 2023, og fortsetter videre.



9. AMFI

Støttemuren er formet som et amfi. Amir kan trille hele veien bort.



4. KURS MOT BRYGGA

Aker Brygge neste.



5. RETT OM BORD

Fra Aker Brygge går ferden om bord i hurtigbåten.



6. FULL OVERSIKT

Både skjermer og høyttalere informerer om neste stopp. Heis i båten gjør at Amir kan komme opp på soldekket under overfarten.



10. BØLGEBRYTER

En bred bølgebryter med rekkverk leder ut til badebingen.



11. GOD UTSIKT

Stiene går på kryss og tvers på Langøyene. Mange passer for rullestol, noen er for bratte.



12. RETUR

Å reise hjem igjen går like lett, uten hjelp.



Sjøen for alle

Nye kaianlegg og båter har gjort øyene utenfor Oslo til et turmål for alle.

Før var både båter og brygger en kronglete affære. Nå er det elektriske, universelt utformede båter som frakter folk fra hovedstaden til flere øyer i indre Oslofjord.

Kaianleggene har ulike løsninger, felles for alle er at man enkelt kommer seg på land samme om man går, triller eller ruller.

– Når du bygger nye ting skal du ifølge lovverket legge til rette for flest mulig. Det er et resultat av politisk vilje som vi nedover i systemet legger til grunn i vårt arbeid.

Slik lyder oppsummeringen til Halvor Jutulstad, leder for plan- og infrastruktur i Ruter.

– Det er ikke Ruter som eier bryggene, heller ikke vi som pusser dem opp, men det

er vi som stiller krav. I Ruter er vi svært opptatt av å jobbe for løsninger som gjør at alle skal ha muligheten til å benytte tilbudet vårt, understreker Jutulstad.

Det kan blant annet handle om valg av brygger.

– For eksempel at en flytebrygge er det beste for kundene våre, fordi den alltid vil ha riktig høyde. Noen steder er det bygget brygger med to nivåer. Flytebrygge krever mer vedlikehold, men Langøyene er en av de mest brukte bryggene og vi hadde et sterkt ønske om en slik løsning der, og Oslo kommune valgte å høre på oss, sier Jutulstad.

Det er Oslo kommune som eier bryggeområdene, og som står for byggingen. ●



Dette er gjort:

2021

- Eiendoms- og byfornyelsesetaten bygget en ny universelt utformet flytebrygge på Langøyene.
- Bymiljøetaten bygget om bryggen på Hovedøya til en flytebrygge.
- Oslo havn bygget nye brygger med to nivåer på Lindøya og Nakholmen.
- Boreal erstattet den gamle flytebrygga på Aker Brygge med en ny. Den gamle ble gjenbrukt på Hovedøya.

2022

- Bymiljøetaten bygget ny brygge i to nivåer på Gressholmen.

«I Ruter er vi svært opptatt av å jobbe for løsninger som gjør at alle skal ha muligheten til å benytte tilbudet vårt.»

Halvor Jutulstad



FØRSTEMANN: Kolumbus var den første til å kreve universelt utformede landganger på hurtigbåter i rutefart.

Kobler sammen by og havn

FOTO: TROMSØ HAVN

Trafikalt uryddig og farlige situasjoner mellom myke trafikanter og tyngre kjøretøy. Det var fasit før Tromsø fikk sitt nye kollektive knutepunkt.



«Prostneset ble bygget for å koble sammen by og havn. Den er satt til å løse mange viktige og komplekse oppgaver på et begrenset areal.»

Børre Christoffersen

MANGE OPPGAVER: – Prostneset er satt til å løse mange viktige og komplekse oppgaver på et begrenset areal, forteller Børre Christoffersen, prosjekt- og eiendomsdirektør ved Tromsø Havn KF.

I tillegg var ventearealene gamle og teknisk utdatert. Hverken informasjonsopplegget eller bagasjehåndteringen var spesielt tilrettelagt for reisende.

I 2018 fikk Tromsø sitt nye, kollektive knutepunkt på Prostneset. Samme område, ny standard.

– Prostneset ble bygget for å koble sammen by og havn. Den er satt til å løse mange viktige og komplekse oppgaver på et begrenset areal, forteller Børre Christoffersen, prosjekt- og eiendomsdirektør ved Tromsø Havn KF.

Prostneset er utsatt for mye vær, vind, snø og is. Derfor var det viktig å finne gode løsninger for passasjerene.

– Passasjertubeløsninger for hurtigbåter og kystruten i kombinasjon med en bussterminal under tak, gjør det mulig å nærmest gå tørrskodd mellom transportmidlene.



TYDELIG SKILTING: Ledelinjer og skilt viser vei. →



INNHOLDSRIKT: Prostneset rommer butikker, kontorer, og samler busser og båter.

→ **FORBEDRET I ETTERKANT**

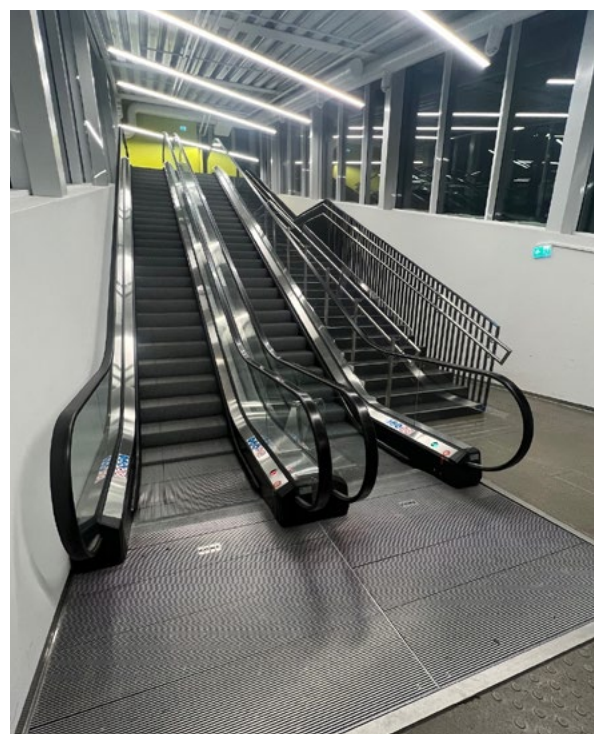
Flere brukergrupper medvirket i planleggingen av publikumsbygget. Mye fungerte bra etter åpningen, ytterligere forbedringer er kommet på plass.

– Blant annet ble adkomsten til hurtigbåtene forbedret vesentlig i 2020. Skiltingen inne er styrket, det er montert flere informasjonstavler, og noen ledelinjer er justert. Tiltakene som er utført har gitt ønsket effekt og vi opplever nå stort sett hyggelige tilbakemeldinger fra reisende, sier Christoffersen.

FLERE UTEROM

Flere uterom ligger i tilknytning til Prostneset. Alle utetorgene har snøsmelteanlegg, som gjør adkomsten enklere.

– For eksempel for reisende i rullestol, eller svaksynte som bruker ledelinjene som ligger nedfelt i bakken. Utetorget på havnetaket har



LYST OG LUFTIG: Prostneset er bygget med store vindusflater.

adkomst via en oppkjøringsrampe, og er tilgjengelig for alle som ønsker å observere havnedriften på kaia på trygg avstand, eller nyte den majestetiske utsikten over Tromsøysundet.

I 2010 reiste 630 000 passasjerer over Prostneset fordelt på hurtigrutene, hurtigbåtene, cruiseskip og distrikts- og regionbussene.

– I dag er nok dette tallet betydelig høyere. Tellerne ved inngangsdørene viser at i 2023 ble 1,1 millioner personer sluset gjennom Prostneset, det vil si over 3000 personer per dag, sier Christoffersen.

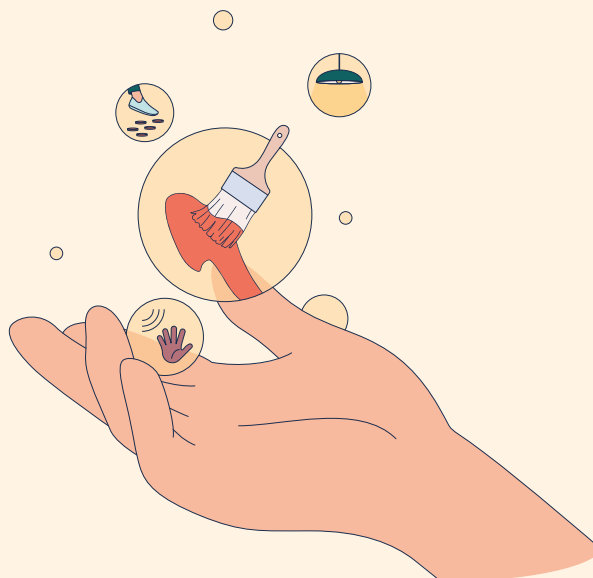
Terminalen er 12 000 kvadratmeter og kostet 460 millioner kroner. ●



DEN GAMLE TERMINALEN: – Det var ikke uvanlig med uheldige og farlige situasjoner for de reisende. Området var trafikalt uryddig og uoversiktlig, med en sammenblanding av myke trafikanter og tyngre kjøretøy, forteller direktør Bjørn Christoffersen om ståa før den nye terminalen kom på plass.



DELT OPP: Godstransport den ene veien, busser den andre. Bussene er under tak, en stor fordel for reisende i en landsdel med mye vær.



Slik definerer vi universell utforming i Norge

I Norge baserer vi forståelsen av universell utforming på en amerikansk definisjon og syv prinsipper fra 1997.

Prinsippene ble utviklet av en gruppe arkitekter, produktdesignere, ingeniører og miljødesignere tilknyttet Centre for Universal Design ved North Carolina State University i USA. Arbeidet ble ledet av Ron Mace, som på 1980-tallet formulerte begrepet «universal design».

Den amerikanske arkitekten var selv rullestolbruker. Ideen om universell utforming vokste ut av en frustrasjon over begreper som «barrier free» (uten hindre) og «accessibility» (tilgjengelighet). Han mente de var stigmatiserende, fordi de ble oppfattet som spesielle løsninger for personer med nedsatt funksjonsevne. Løsninger som eksponerte handikap og annerledeshet fremfor å integrere og fremheve de som er felles menneskelig.

Mace ønsket å introdusere et designbegrep og en designstrategi som opphevet skillet

mellom «dem» og «oss», som tok høyde for det menneskelige mangfold og endringer i livstidsperspektiv. Universell utforming skal ifølge Mace gjøre produkter og omgivelser brukervennlige for alle i størst mulig utstrekning, uten behov for tilpasning.

Norske lover og forskrifter definerer konkrete krav til universell utforming i Norge – tuftet på disse prinsippene. Men prinsippene er i seg selv nyttige rettesnorer for alle som jobber med utforming.

Utforming av produkter og omgivelser som kan brukes av alle mennesker, i så stor grad som mulig, uten behov for tilpasning eller spesiell utforming.

Syv prinsipper for universell utforming

- 1 LIKE MULIGHETER FOR BRUK**
Utformingen skal være brukbar og tilgjengelig for personer med ulike ferdigheter.
.....
- 2 FLEKSIBEL I BRUK**
Utformingen skal tjene et vidt spekter av individuelle preferanser og ferdigheter.
.....
- 3 ENKEL OG INTUITIV I BRUK**
Utformingen skal være lett å forstå uten hensyn til brukerens erfaring, kunnskap, språkferdigheter eller konsentrasjonsnivå.
.....
- 4 FORSTÅELIG INFORMASJON**
Utformingen skal kommunisere nødvendig informasjon til brukeren på en effektiv måte, uavhengig av forhold knyttet til omgivelsene eller brukerens sensoriske ferdigheter.
.....
- 5 TOLERANSE FOR FEIL**
Utformingen skal minimalisere farer og skader som kan gi ugunstige konsekvenser, eller minimalisere utilsiktede handlinger.
.....
- 6 LAV FYSISK ANSTRENGELSE**
Utformingen skal kunne brukes effektivt og bekvemt med et minimum av besvær.
.....
- 7 STØRRELSE OG Plass FOR TILGANG OG BRUK**
Hensiktsmessig størrelse og plass skal muliggjøre tilgang, rekkevidde, betjening og bruk, uavhengig av brukerens kroppsstørrelse, kroppstilling eller mobilitet.

Postadresse:
Postboks 1378 Vika, 0114 Oslo

Besøksadresse:
Haakon VII's gt. 9, 0161 Oslo

Telefon: 24 13 26 00
E-post: ks@ks.no

www.ks.no