

Linn Cathrin Josephson

# Gang- og sykkelkvalitet for eldre i møte med en grønn framtid

En caseoppgave om aldersvennlig og grønn mobilitet i Hønefoss

Masteroppgave i Fysisk planlegging

Veileder: Terje Skjeggedal

Medveileder: Tanu Priya Uteng

Juni 2023



**NTNU**

Kunnskap for en bedre verden



Linn Cathrin Josephson

# **Gang- og sykkelkvalitet for eldre i møte med en grønn framtid**

En caseoppgave om aldersvennlig og grønn mobilitet i Hønefoss

Masteroppgave i Fysisk planlegging  
Veileder: Terje Skjeggedal  
Medveileder: Tanu Priya Uteng  
Juni 2023

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet  
Fakultet for arkitektur og design  
Institutt for arkitektur og planlegging



Kunnskap for en bedre verden



## Sammendrag

Antall eldre personer over 65 år øker både i Norge og på verdensbasis. Det vil si at flere pensjonerer seg, flere opplever helsepåkjenningene til aldringsprosessen og dette på en kortere tid enn før. Dette vil legge press på samfunnet og særlig helse- og omsorgssektoren. Mange kjenner fenomenet som *eldrebølgen*. Samtidig står Norge ovenfor store strategiske endringer i det *det grønne skiftet*. Transport er en stor kilde til klimagassutslipp, og det er med det stort fokus på å redusere dette på flere måter. Deriblant med utbedring av de grønne mobilitetsformene gange, sykling og kollektivtransport.

I denne oppgaven blir aldersvennlig utvikling og grønn mobilitetsplanlegging satt i perspektiv med hverandre. Dette for å se hvordan de grønne mobilitetsformene gange og sykling kan tilrettelegges for aldersvennlig reising, og hvordan eldre som en stor brukergruppe må imøtekommes i en fremtid der økt bilbruk skal stanses og gjerne reduseres.

For å bidra til ny eller bekreftende empiri om eldre innen utviklingen av grønn mobilitet, er følgende problemstilling definert for oppgaven: *Hva påvirker Eldres mobilitet i Hønefoss by, og hvordan kan kunnskap om dette bidra til å utvikle Hønefoss til et mer attraktivt sted å gå og sykle for eldre?* Oppgaven baserer seg på dokumentanalyse, litteratursøk og kvalitative intervju og sammenfatter resultatene i et analytisk rammeverk basert på teori om sosial praksis.

Oppsummert finner oppgaven at eldre som går og sykler i Hønefoss må bli mer imøtekommet av kommunen på gang- og sykkelforbindelsene i byen. Samt at sammenhengen mellom Eldres opplevelse av betydning, ferdigheter og infrastruktur i forbindelse med å gå og sykle påvirker deres opplevelse. Denne sammensetningen er viktig for den kommunale planlegger å implementere i sine fremtidsplaner, for å imøtekomme de eldre innbyggerne i videre mobilitetsplanlegging. Kommunen er allerede i gang med mange gode strategier og tiltak for å fremme generell grønn mobilitet, men mangler å sette det i perspektiv med den eldre befolkningen. Oppgaven drøfter hvordan kommunen kan imøtekomme eldre i Hønefoss, med et grønt og aldersvennlig perspektiv og foreslår tiltak for å bedre delekkulturen for myke trafikanter og mobilitetshierarkiet, ta hensyn til eldre sykklister i planlegging av ny sykkelinfrastruktur og r å bli kjent med egen lokal eldrebefolkning med primærkilder.

## Abstract

The number of elderly people over the age of 65 is increasing both worldwide and in Norway. This means that an increased amount of people are retiring, experiencing the reduced health effects of the aging process and all this in a relatively shorter period of time than experienced before. This will put pressure on society and the health and care sector in particular. Many know this phenomenon as the *elderly wave* in Norway. At the same time, Norway is facing major strategic changes in the *green shift*. Transportation is a major source of greenhouse gas emissions. As a result, it is important to reduce emissions in several ways, including improving green mobility, such as walking, cycling and public transport, and halting the growth of car use as part of the *zero growth goal*.

All this goes to show that both the current and future elderly will be a large proportion of the users of the solutions for green mobility. In this thesis, age-friendly urban planning and green mobility planning are thus put into perspective with each other. This is to see how walking and cycling can contribute to age-friendly and health-promoting travelling within urban areas, and how the elderly as a large user group must be accommodated in a future for green mobility.

In order to contribute new or confirmatory empirical evidence about older people in planning for green mobility, the following problem is defined for the thesis: *What affects the mobility of the elderly in Hønefoss, and how can knowledge about this contribute to a creating a more attractive environment for walking and cycling for the elderly in Hønefoss?* The thesis is based on document analysis, literature search and qualitative interviews and summarizes the results in an analytical framework based on social practice theory.

In summary, the thesis finds that the needs of the elderly who walk and bike in Hønefoss must be met by the municipality in urban planning. The connection between the elderly's experience of meaning, skills and infrastructure in connection with walking and cycling affects their traveling experience. It is important for the municipal planner to understand this, in order to include the elderly citizens in further mobility planning. The municipality is already working on many good strategies and measures to promote green mobility but fail to put these into perspective for the elderly population. The thesis proposes measures to improve the shared mobility space in the streets, focus on elderly cyclists in the planning of new cycling infrastructure and use a *pedaling method* based on the elderly.

## Forord

Denne masteroppgaven markerer en avslutning på det toårige masterstudiet Fysisk planlegging ved institutt for Arkitektur og planlegging ved NTNU i Trondheim. Oppgaven ble gjort våren 2023, og bygger på mitt eget arbeid i prosjektrapport levert i emnet AAR4847 - *Teori og metode for masteroppgave* høsten 2022 (Josephson, 2022). Rapporten er en form for forprosjektoppgave med en enkel redegjøring for bakgrunn, forskningstema, noe eksisterende teori og forskning, forskningsmetoder og presentasjon av caseområde som denne oppgaven bygger på. Deler av rapporten har blitt gjenbrukt i denne oppgaven, særlig i kapittel 1 til 4. Kapitlenes oppbygning, samt noen formuleringer og setninger, kan være svært like eller identisk til innholdet i rapporten. Ellers er figurer og tabeller uten kildereferering selvprodusert.

Med stor interesse for brukersentrert design og samordnet areal- og transportplanlegging, falt valget av tema for oppgaven på den eldre befolkningen i møte med grønn mobilitet. Nærmere beskrevet som gange og sykling for eldre over 65 år. Jeg har vært opptatt hvordan planlegging oppleves av befolkningen i praksis, særlig i en tid der det skal skje store endringer i reiseatferd og -holdninger. I arbeidet har jeg blitt bare mer engasjert i hvordan planlegging kan bidra til å løse samfunnsutfordringer.

Min takk rettes til mine kontaktpersoner i Ringerike kommunes *avdeling for strategi og utvikling* Harriet Slaaen og Eirik Næss, samt Bente Elsrud Anfinnsen og Adeline Arnesen, som har vært engasjert og bidratt med både intervjulokaler, informasjon og faglige samtaler. I tillegg takker jeg frivillighetskoordinator Reni Karoline Odden som hjalp meg å komme i kontakt med de eldre informantene som deltok i undersøkelsen. En takk går til de totalt 18 informantene som deltok på intervju og bidro til både trivelige og lærerike samtaler. Takk til veileder Terje Skjeggedal, for god og motiverende veiledning av oppgaven. Takk til biveileder Tanu Priya Uteng som inspirerte til tema for oppgaven og har delt gode faglige råd underveis. Til slutt vil jeg takke familie og venner som har støttet meg gjennom hele prosessen.

God lesing!

*Linn Cathrin Josephson*

Trondheim, 13. juni 2023

# Innholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>Introduksjon</b> .....	<b>1</b>
1.1	Bakgrunn for oppgaven .....	1
1.2	Eldremobilitet som forskningstema .....	4
1.3	Problemstilling .....	6
1.4	Oppgavens struktur .....	8
<b>2</b>	<b>Teoretiske perspektiver</b> .....	<b>9</b>
2.1	Planlegging for bærekraftige byer .....	9
2.2	Grønn mobilitetsplanlegging .....	10
2.3	Aldersvennlig planlegging .....	18
2.4	Teori om sosial praksis for å analysere mobilitet .....	25
<b>3</b>	<b>Metode og forskningsdesign</b> .....	<b>27</b>
3.1	Kvalitativ casestudie .....	27
3.2	Søk i litteratur og dokumenter .....	27
3.3	Intervju .....	28
3.4	Rammeverk for analyse .....	32
3.5	Datakvalitet .....	34
<b>4</b>	<b>Case</b> .....	<b>35</b>
4.1	Hønefoss .....	35
4.2	Eldrebølgen i Ringerike kommune .....	41
4.3	Kommunal planlegging .....	43
<b>5</b>	<b>Forskningsspørsmål 1: De eldres opplevelser</b> .....	<b>47</b>
5.1	Tematisk presentasjon av funn .....	47
5.2	Diskusjon og analyse .....	62
5.3	Oppsummering av forskningsspørsmål 1 .....	68
<b>6</b>	<b>Forskningsspørsmål 2: Kommunens tilnærming</b> .....	<b>69</b>
6.1	Tematisk presentasjon av funn .....	69
6.2	Diskusjon og analyse .....	81
6.3	Oppsummering forskningsspørsmål 2 .....	86
<b>7</b>	<b>Forskningsspørsmål 3: Innspill til videre utvikling</b> .....	<b>87</b>
7.1	Et attraktivt sted å gå og sykle for eldre .....	87
7.2	Bli bedre kjent med eldre i Hønefoss .....	89
7.3	Hjelpemidler og tjenester .....	89
7.4	Delekultur .....	91
7.5	Sykkelglede for eldre .....	95
7.6	Oppsummering av forskningsspørsmål 3 .....	96
<b>8</b>	<b>Konklusjon</b> .....	<b>97</b>
8.1	Viktigheten med oppgavens tema .....	97
8.2	Svar på problemstillingen .....	97
8.3	Videre arbeid .....	99
<b>9</b>	<b>Litteraturliste</b> .....	<b>100</b>
<b>10</b>	<b>Vedlegg</b> .....	<b>111</b>



## Figurer

Figur 1: Reisevaner 67-74 år.....	5
Figur 2: Reisevaner 75+ år.....	5
Figur 3: Mobilitetspyramide, .....	13
Figur 4: Nivåer i planlegging .....	14
Figur 5: Aktiv aldring, oversatt fra World Health Organization (2002, figur 8, side 19).....	19
Figur 6: Brukergrupper innen UU. Basert på Bakken (2019) .....	23
Figur 7: Teori om sosial praksis.....	26
Figur 8: Statistikk for utvalgsgruppe 1.....	31
Figur 9: Eldremobilitet som tema for analyse .....	33
Figur 10: Hønefoss. Basert på arealstrategien, basert på Ringerike (2021b).....	35
Figur 11: Hønefoss .....	36
Figur 12: Stedsnavn i Hønefoss .....	37
Figur 13: RVU Ringeriksregionen 2014 .....	38
Figur 14: Skyggerelieff. hoydedata.no (2023) .....	39
Figur 15: Reisetid med sykkel. Targamo (2015).....	40
Figur 16: Reisetid med gange. Targamo (2015).....	40
Figur 17: Trafikkulykker. Statens vegvesen (2023).....	40
Figur 18: Framskrevet folkemengde 1. januar. Ringerike, Hovedalternativet (MMMM) (SSB, 2022).....	41
Figur 19: Antall tjenestemottakere, 2021, 2030 og 2040 Ringerike (Regjeringen, 2023).....	42
Figur 20: Bruk av transportmidler for utvalgsgruppe 1.....	48
Figur 21: Snitt av Hønefoss. Basert på Streetmix .....	57
Figur 22: Tre ruter gjennom Hønefoss.....	60
Figur 23: Sykkeltilgjengelighet basert på arealstrategien (Ringerike Kommune, 2021b).....	77
Figur 24: Snitt av Kongens gate i Hønefoss. Egenprodusert, basert på Streetmix .....	92

## Tabeller

Tabell 1: God gangbarhet. Basert på Winslow (2013), NAL (2019), Gehl (2011) og Hilnhütter (2018) .....	15
Tabell 2: Intervjuoversikt for utvalgsgruppe 1 .....	30
Tabell 3: Teoretisk rammeverk for analyse.....	33
Tabell 4: Funn fra intervju med utvalgsgruppe 1 .....	63
Tabell 5: Konflikt mellom trafikantgrupper fra den eldre fotgjengers perspektiv .....	66
Tabell 6: Konflikt mellom trafikantgrupper fra den eldre syklist sitt perspektiv .....	67
Tabell 7: Resultater fra borgerundersøkelsen i Ringerike kommune (Ringerike Kommune, 2021c) .....	74
Tabell 8: Planlegging for gange og sykling for eldre .....	81

## Forkortelser

<b>PBL (2008)</b>	Plan- og bygningsloven 2008
<b>NAL</b>	Norske arkitekters landsforbund
<b>UU</b>	Universell utforming
<b>WHO</b>	World Health Organization / Verdens helseorganisasjon

# 1 Introduksjon

Norge og verden venter en stor økning i antall eldre, også kjent som *eldrebølgen*. Aldringsprosessen har en stor individuell påvirkning på Eldres helse og dermed behov i samfunnet. Eldre, som alle andre, trenger fremkommelighet mellom boligen og viktige funksjoner og reisemål, men på andre premisser enn den yngre befolkningen. Fordi vi også står i en utvikling der vi skal stanse økt bilbruk, er det viktig å tilrettelegge alternativene til bilen for denne økende andelen av befolkningen. Dette er utgangspunktet for oppgaven og dette kapitlet vil presentere bakgrunn, forskningstema, problemstilling og disposisjon for oppgaven. Kapitlet bygger i stor grad på forprosjektet av Josephson (2022).

## 1.1 Bakgrunn for oppgaven

Denne masteroppgaven er en caseoppgave med hensikt å utforske hvordan eldre opplever gang- og sykkelmulighetene i Hønefoss. Med utgangspunkt i nullvekstmålet og utvikling av et aldersvennlig Norge, vil det tas stilling til hvordan kunnskap om eldre mobilitet kan bidra til å skape attraktive områder å gå og sykle i. Fokuset i denne oppgaven vil dermed være på hvordan kommunal planlegging imøtekommer eldre mobilitet i *det grønne skiftet*.

Ambisjonen å sette disse temaene i sammenheng, lære mer om dem og finne løsninger som kan bidra til å skape en mer inkluderende og klimavennlig fremtid for nåværende og kommende eldre. Generell aldersvennlig utvikling er bærekraftig med langt flere faktorer enn at flere vil gå eller sykle. Ifølge NAL (2019) vil et aldersvennlig sted bidra til at flere eldre får økt tilgang til både sosiale møter i lokalmiljøet og natur, som i oversatt betydning fremmer fysisk og mental helse. I tillegg vil eldre som holder seg aktiv øke sjansen til å vedlikeholde helsen og kunne bo hjemme lengre, og med det kan «gi tilbake» til samfunnet ved å arbeide lengre eller bidra til frivillig arbeid (Norske arkitekters landsforbund, 2019). På den måten tilfredsstiller et aldersvennlig samfunn til alle tre dimensjoner av bærekraftig utvikling. Økte gang- og sykkelmuligheter, økt fremkommelighet og økt fysisk aktivitet bidrar til at færre kjører bil bidrar til miljøvennlig bærekraft, at eldre holder seg i god form både fysisk og sosialt bidrar til sosial bærekraft. Dette til sammen styrker WHO (2002) sin ambisjon om *aktiv aldring*, som blant annet bidrar til at eldre kan bo hjemme lengre. Det betyr at færre blir hjelpetredende i tidlig pensjonsalder og kan delta på deltidsjobber eller frivillig arbeid og «gi tilbake til samfunnet» som en del av økonomisk bærekraft (World Health Organization, 2002).

## **Eldrebølgen og det grønne skiftet**

På verdensbasis forventes det at den eldre andelen av populasjonen over 60 år vil øke med 10% mellom 2015 og 2050 (World Health Organization, 2022). WHO (2022) melder at antall eldre personer øker allerede raskere nå enn det har gjort før (World Health Organization, 2022). Med det er det også naturlig å se at Norges befolkning øker. Ifølge FHI (2022) har normal levetid blitt lengre og andelen eldre øker i forhold til de andre aldersgruppene i befolkningen. Gruppen «eldre» deles gjerne i to; unge eldre mellom 65 og 79 år, og eldre-eldre som er over 80 år. Aldringsprosessen er forskjellig mellom hver individ, men synes spesielt fra 65-årsalderen og er særlig fremtredende etter 80-årsalderen (FHI, 2022). Dette fører til økt press på samfunnet og helsesektoren. Samfunnet mister arbeidskraft ved at mange pensjonerer seg, samtidig som flere får et økt behov for helse- og omsorgstjenester. Dette fenomenet er kjent som «eldrebølgen». Det er en samfunnsmessig utfordring, ikke bare i Norge, men i hele verden (FHI, 2022; Statistisk sentralbyrå, 2019). Det synes dermed et stort fokus på aldring og aldersvennlige samfunn på både internasjonalt og nasjonalt. FHI (2022) siterer WHO når de skriver at tiåret 2020 til 2030 er tiåret for sunn aldring (FHI, 2022).

Samtidig med *eldrebølgen*, står vi ovenfor en global utfordring om klimagassutslipp og dens negative påvirkninger på klima. Transport blir blant annet utpekt som en av de største kildene til klimagassutslippene (Miljødirektoratet, 2022). Norge har dermed igangsatt «det grønne skiftet». Det er et begrep som brukes om hvordan Norge skal bli et lavutslippsland innen 2050 (Klima- og miljødepartementet, 2021). Innen transport, er planen å blant annet fremme grønne mobilitetsformer; gange-, sykkel- og kollektivmuligheter via samordnet areal- og transportplanlegging (St.meld 13 (2020-2021), 2020).

## **Norge i møte med aldersvennlig stedsutvikling og grønn mobilitet**

Norges regjering møter *eldrebølgen* blant annet med en reform som skal legge til rette for et aldersvennlig Norge. I St.meld 15 (2017-2018) (2018) beskrives reformen, ved navn «Leve hele livet reformen». Denne reformen baserer seg på at landets kommuner skal kunne lære av hverandre og implementere praksisene som best passer hver kommune og deres eldrebefolkning. Reformen gjelder også planarbeidet i Norge (St.meld 15 (2017-2018), 2018). Aldersvennlig planlegging handler blant annet om å gjøre de fysiske omgivelsene inkluderende for alle aldere, men med den eldre befolkningen i fokus (Norske arkitekters landsforbund, 2019). Her er teori om universell utforming (UU) veldig relevant. Da UU omhandler både de tekniske kravene for et fysisk inkluderende miljø, men også ambisjonene og forståelsen om et ikke-diskriminerende samfunn som ivaretar alle uansett funksjonsnivå (Lid, 2013).

Når det kommer til *det grønne skiftet*, har regjeringen via St.meld 20 (2020-2021) (2021) en forventning om å nå *nullvekstmålet* for å bli et lavutslippsland. Nullvekstmålet er et mål om å stanse økningen av personbiltransport i de største byene og dermed utslippet som genereres der. Dette ved å blant annet fremme grønn mobilitet, altså kollektivtransport, sykling og gange. Målet er implementert i byvekstavgiftene som er inngått med de største byområdene i Norge, men det er også en forventning til andre kommuner utenfor storbyområdene også skal jobbe for dette målet i sine strategier (St.meld 20 (2020-2021), 2021; Samferdelsdepartementet, 2022). Det vil si at vi ser på en fremtid der samfunnet må gjennom flere endringer både for aldersvennlig utvikling og for redusert klimagassutslipp. Eldre vil være en stor del av innbyggerne som må endre reisevanene sine til grønne mobilitetsformer i dag og i fremtiden. Kommunen er det planleggingsorganet som vil planlegge og implementere disse planene på lokalt nivå, der den eldre befolkningen opplever det.

### **Valg av caseområde**

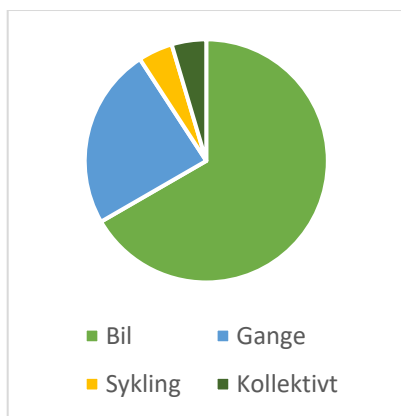
Hønefoss er en interessant case i første omgang på grunn av dens utgangspunkt for omleggingen til mer grønn mobilitet. Byen er bilorientert og tilknyttet mange sentrale byer og tettsteder på Østlandet. Da byen ikke er involvert i en byvekstavgift, er det interessant å se på hvordan den imøtekommer en grønn og aldersvennlig byutvikling.

For å bidra i den grønne utviklingen, ønsker Ringerike kommune å gjøre Hønefoss til en mer attraktiv by å gå og sykle i. Mine kontaktpersoner i avdelingen for *Strategi og utvikling* i kommunen, forteller i et møte i januar 2023, at som innbyggere i byen opplevdes det som at mange sjeldent velger å gå mellom destinasjoner innad i byen. Denne påstanden kan støttes opp av transportutredningen av Hønefoss som ble gjennomført i 2018, der det vises til at Hønefoss er en bilorientert by (Rambøll, 2018). Det er dermed i kommunens interesse å få innsikt og forslag til hvordan de kan forme og tilrettelegge for økt gange og sykling innenfor byområdet. Dette fokuset er også beskrevet i *kommuneplanens samfunnsdel 2021-2030* som har mange ambisjoner og mål om å bli mer bærekraftig både sosialt, økonomisk og miljømessig. Dette med fokus på blant annet transport, mobilitet og aldersvennlig utvikling (Ringerike Kommune, 2021b). Videre delte mine kontaktpersoner noen planer om transformering av byområdet Eikli. I sammenheng med dette uttrykte de interesse av kunnskap om Eldres fremkommelighet på strekningen mellom Eikli sør for sentrum og Frivillighetens hus nord for sentrum. Denne strekningen er vurdert som viktig da de ser på Frivillighetens hus som et samlingspunkt for de eldre i byen. Derfor er fokusområdet i oppgaven de urbane forbindelsene mellom sør og nord, altså Hønefoss sentrum. Kart og nærmere forklaring er i kapittel 4.

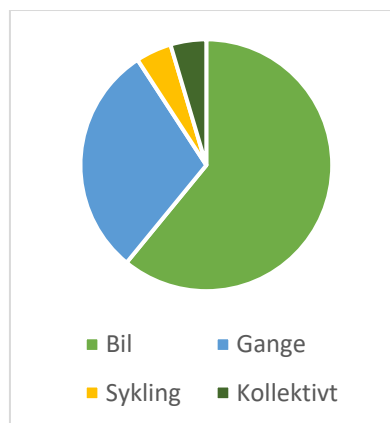
## 1.2 Eldremobilitet som forskningstema

Begrepet *mobilitet* defineres som noe som er bevegelig eller kan flyttes på (Nilstun, 2022). Ifølge Berge (1999) kan begrepet i en transportsammenheng forstås som personers tilgang til transportmidler, økonomi, helse og tid (Berge, 1999). Det er flere transportmidler som kan inngå i begrepet, deriblant gange, sykling, kollektivt, bilbruk og andre løsninger som delebil, samkjøringsordninger, el-sparkey sykler og andre bestillingsbaserte løsninger (Rynning *et al.*, 2022). Da oppgaven vil forholde seg til krysningspunktet mellom aldersvennlig mobilitet og grønn mobilitet, defineres begrepet «eldremobilitet» som Eldres evne til å være bevegelige og flytte på seg med gange og sykling som transportmidler. Ifølge FHI (2022) blir mobilitetsevnen redusert med alderen, noe som betyr at mobiliteten er sterkt preget av helsen til denne aldersgruppen. Dermed er det gitt at den eldre innbyggerandelen har større behov for tilrettelagt fremkommelighet enn den yngre befolkningen (Norske arkitekters landsforbund, 2019; FHI, 2022).

Flere forskere har funnet at Eldres reduserte mobilitetsevne fører til at eldre trenger ekstra oppmerksomhet i utviklingen av reguleringsplaner, kollektivsystemet og nye mobilitetsløsninger (Rynning *et al.*, 2022; Hjorthol *et al.*, 2011). Helsedirektoratet (2020) påpeker at eldre viser en tendens til å bosette seg i distriktene og i småbyer (Helsedirektoratet, 2020). Dette gir betydning for aldersvennlig planlegging. Næss (2012) beskriver at mindre byer gjerne har en fragmentert bystruktur, som gir lengre avstander til viktige reisemål og funksjoner (Næss, 2012). Det gjør det lettere for innbyggere å kjøre bil fremfor å velge grønne fremkomstmidler, noe som kan føre til bilavhengighet (Tennøy *et al.*, 2017). Ifølge *Nasjonalt mobilitetsregnskap for 2021*, for aldersgruppen 67-74 år besto bilen av 58%. For aldersgruppen 75+ var andelen 53%. For begge gruppene besto gange av 21 og 26 % av transportmidlene, mens sykkel og kollektivtransport bare 4 % (Statens vegvesen, 2022). Se figur 1 og 2 på neste side.



Figur 1: Reisevaner 67-74 år



Figur 2: Reisevaner 75+ år

Det er altså tydelig at eldre foretrekker bilen. Det kan være fordi at de bosetter seg utenfor storbyene, men også på grunn av vaner, følelse av selvstendighet og status (Hjorthol og Nordbakke, 2008; Hjorthol *et al.*, 2011). Bilavhengighet er ikke bare en kilde til klimagassutslipp, men som Sallis *et al.* (2016) ble sitert på av Rynning *et al.* (2022), henger høyt bilbruk sammen med dårlig fysisk aktivitet (Rynning *et al.*, 2022).

For å stanse bilbruken og gjøre annen transport tilgjengelig for eldre, må alternativene for grønn mobilitet vurderes. Her er fokuset på hva som kan fremstå som barrierer for å benytte seg av grønne transportmidler for eldre. Rynning *et al.* (2022) fant at eldre kan finne kravet til teknologiske ferdigheter som en barriere for å kunne benytte seg av eksempelvis el-sparkesykler (Rynning *et al.*, 2022). Forsker Vestby forteller i et innlegg hos OsloMet at manglende offentlige toaletter, få hvileplasser og dårlig trafikksikkerhet er faktorer som utfordrer særlig eldre (OsloMet, 2017). Hjorthol *et al.* (2011) finner at selv om eldre reiser kortere avstander og til færre destinasjoner med årene, blir ikke behovet for transport mindre. Ved mangel på transportmuligheter kan eldre oppleve dette som å måtte være avhengig av andre for å komme seg rundt, noe som bidrar til stigmatisering rundt det å bli eldre, isolasjon og ensomhet (Hjorthol *et al.*, 2011; Rynning *et al.*, 2022). Når det kommer til sykkel og el-sykkel som er godt etablerte transportmidler, bestemmer Eldres fysiske tilstand og ferdigheter, samt trafikkbildets kompleksitet, om eldre velger slike transportmidler. Dette er også sterkt knyttet til Eldres preferanse for sykkelhastighet og opplevd barriere i trafikken (Vlakveld *et al.*, 2015). For vintersesongen er dårlig vedlikehold av gangarealer en stor barriere for eldre som går både med og uten hjelp av gåstaver eller rullator (Hjorthol, 2013). Oppsummert er Eldremobilitet relevant for både aldersvennlig utvikling og grønn mobilitet, da det i praksis betyr «eldres evne til å kunne være mobil i samfunnet». Det stiller derfor krav til at overgangen fra bilorientert

transport til grønn mobilitet må ivareta ikke bare eldre som brukergruppe, men som en brukergruppe som blir større på relativt kort tid.

### **Kunnskapshull**

Av kunnskapshull viser det seg at til tross for dyp forståelse og mye kunnskap om at eldre trenger å være mobile for god livskvalitet, men det ser ikke ut til at det er i stort fokus innen mobilitetsplanlegging. Rynning *et al* (2022) fant at i en tid der byer vil redusere biltrafikken kan eldre bli ekskludert i utviklingen av nye mobilitetsløsninger, som følge av viktigheten de knytter til bilkjøring (Rynning *et al.*, 2022). Personbilen er derfor viktig faktor for at eldre kan komme seg rundt på egenhånd. Basert på dokumentanalysen gjort i oppgaven, synes det at veiledninger, konsepter og retningslinjer for planlegging av gange og sykling har tilsynelatende dyp forståelse for hva som gjør gange og sykling attraktiv på generell basis. Det er derimot ikke mye fokus på forskjellen på brukerne eller forskjellen på aldersgrupper. Flere nasjonale normer, rapporter og retningslinjer ser på eldre som en del av en utsatt gruppe som behøver oppmerksomhet i utvikling av gang- og sykkelforbindelser. Tilsynelatende er det ingen standardiserte aldersvennlige løsninger. Böcker, van Amen og Helbich (2017) gjorde en litteraturstudie på eldre mobilitetsforskning. De kategoriserer forskning gjort på eldre mobilitet og setter det i sammenheng med sosiodemografi, arealbruk og retningslinjer. Videre argumenterer de for at eldre mobilitetsforskning sjeldent tar opp flere aspekter ved eldres reisevaner samtidig. Det fokuseres oftest på bare en type reiseatferd. De poengterer at det er behov for forskning på variasjoner av eldre mobilitet basert på sosiodemografi, helse og fysiske elementer på nabolagsnivå (Böcker, van Amen og Helbich, 2017). Eldregruppen er en svært varierende gruppe basert på både alder, kjønn og helsetilstand (Hjorthol *et al.*, 2011; Rynning *et al.*, 2022), i sammenheng med det stiller Rynning *et al.* (2022) et ønske til forskningsmiljøet «*bedre kunnskap om deres [eldres] reiser i hverdagen og reisebehov, deres utfordringer med å reise, samt hvordan dette varierer innad i gruppen*» (Rynning *et al.*, 2022, s. 76). Dette har jeg latt meg inspirere av i formulering av problemstilling.

### **1.3 Problemstilling**

Som presentert i de forgående delkapitlene er det behov for å sette aldersvennlig planlegging i sammenheng med grønn mobilitet, blant annet gange og sykling for eldre. Dette som en innfallsvinkel på hvordan man kan håndtere utfordringene med både *eldrebølgen* og *det grønne skiftet*. Dette er utfordringer som flere byer og områder står ovenfor, deriblant også Hønefoss. Som nevnt innledningsvis er hensikten med oppgaven å berike forståelsen av eldre mobilitet i



mindre byer, i dette tilfellet som en caseoppgave i Hønefoss. Jeg formulerer problemstillingen for oppgaven med en hypotese om at Hønefoss er bygd med utgangspunkt i personbiltransport, uten dedikerte tiltak for å øke den eldre befolkningens grønne mobilitet. Den overordnede problemstillingen i oppgaven er:

*Hva påvirker Eldres gang- og sykkelopplevelse i Hønefoss by, og hvordan kan kunnskap om dette bidra til å utvikle Hønefoss til et mer attraktivt sted å gå og sykle for eldre?*

Slik jeg ser det, omfatter problemstillingen to «parter». De eldre i Hønefoss og kommunen som utvikler byen. For å svare på problemstillingen, er problemstillingen dekomponert til tre underliggende forskningsspørsmål. Det ene for å se på hvordan de eldre faktisk opplever gang- og sykkelmulighetene i sentrum. Det andre ser på hvordan kommunen planlegger for eldre som brukergruppe innen grønn mobilitet. Til slutt vil jeg se på hvordan svarene på de to første spørsmålene komplimenterer hverandre og hvordan kommunen kan imøtekomme den eldre befolkningens behov for å fremme grønn mobilitet enda mer. Forskningsspørsmålene er som følgende:

- 1) Hvordan opplever den eldre befolkningen dagens gange- og sykkelmuligheter?
- 2) Hvordan planlegger kommunen for gange og sykling for eldre?
- 3) Hvilke tiltak kan gjøres for å imøtekomme Eldres behov når de skal gå eller sykle?

### **Fremgangsmåte og avgrensning**

Caseområdet er avgrenset til Hønefoss sentrum. For å samle tilstrekkelig data, vil litteratursøk gjøres for å bygge opp nok teoretisk grunnlag for temaet. For å se kommunens planleggingspraksis gjennomføres et dokumentetsøk. Videre vil forskningsintervju gi innsikt fra både den eldre befolkningen og kommunens ansatte. For å svare på det siste forskningsspørsmålet vil jeg, basert på temaene som kommer frem fra intervjuer og dokumentanalyse, formulere innspill til tiltak.

«Eldre» er personer mellom 65 og 90 år som bor i eller har tilknytning til Hønefoss. Datainnsamlingen er begrenset til dem som bor hjemme og som har et reflektert forhold til det å ferdes i Hønefoss til fots og på sykkel. Videre viser forskning til en variasjon mellom eldre. Det skilles ofte mellom aldersgruppene 65 - 79 år (yngre eldre) og 80+ år (eldre). Samt at det er forskjeller på kjønn og mellom yrkesaktive eller pensjonister (Rynning *et al.*, 2022; Hjorthol og Nordbakke, 2008). Jeg anerkjenner variasjonene, men ønsker likevel ikke å ekskludere viktig informasjon ved å snevre inn gruppen for mye. Det er heller aktuelt å se på hvordan resultatene eventuelt varierer basert på dette.

## 1.4 Oppgavens struktur

- Kapittel 1: Introduksjon av oppgaven, dens bakgrunn, forskningstema og problemstilling
- Kapittel 2: Beskrivelse av relevant teori, forskning og kunnskaper for oppgavens tema
- Kapittel 3: Beskrivelse av metode og forskningsdesign
- Kapittel 4: Redegjør relevante tema tilknyttet Hønefoss og kommunens planleggingsrolle
- Kapittel 5: Redegjørelse av forskningsspørsmål 1 med funn, analyse og diskusjon
- Kapittel 6: Redegjørelse av forskningsspørsmål 2 med funn, analyse og diskusjon
- Kapittel 7: Redegjørelse av forskningsspørsmål 3 der de to foregående forskningsspørsmålene blir diskutert mot hverandre, med innspill til tiltak
- Kapittel 8: Konklusjon til overordnet problemstilling
- Kapittel 9: Litteraturliste
- Kapittel 10: Vedlegg

## 2 Teoretiske perspektiver

Dette kapittelet presenterer litteratur, forskning og prinsipper som er relevant for problemstillingen. Dette for å vise sammenhengene mellom de forskjellige temaene som senere vil gi grunnlag for å diskutere resultatene fra undersøkelsene. Innholdet som presenteres her er et resultat av litteraturstudien som er gjort i forbindelse med oppgaven, samt deler er basert på eget arbeid i forprosjektrapporten Josephson (2022). Kapittelet vil først bygge opp tema om konseptet om bærekraftig byplanlegging, så om generell planlegging for grønn mobilitet, deretter om aldersvennlig planlegging og kunnskaper om eldre som brukergruppe og til slutt blir analyseteorien «teori om sosial praksis» presentert.

### 2.1 Planlegging for bærekraftige byer

I følge Falleth og Holsen (2020) består den moderne byplanleggingen av tre perspektiver. Det første perspektivet handler om *den gode byen*. En ide allerede fra slutten av 1800-tallet, som betydde at boligreform og byutvikling skulle bli kvitt uverdige og utrygge boforhold. Det andre perspektivet handler om teknisk utforming i infrastrukturen, der det offentlige investerer i vei, bane, vann og avløp. Dette ble sett på som byvekst og økonomisk vekst fordi det sikret eiendomsverdier. Det tredje perspektivet handler om det estetiske. Der de arkitektoniske elementene etter hvert ble brukt som redskap for byutvikling. Disse tre er til sammen slik vi kjenner planlegging i dag (Falleth og Holsen, 2020).

Ifølge FN (2021) er begrepet «bærekraftig utvikling» slik vi kjenner det i dag, basert på Brundtland-kommisjonens rapport «Vår felles framtid» fra 1987. FN har utviklet begrep og definisjoner videre med mål om å skape en bærekraftig framtid. Bærekraft kjenner vi dermed som målet for å drive utvikling i dag som ikke går på bekostning av fremtidige generasjoner. I tillegg er «bærekraft» definert til å bestå av tre dimensjoner; *klima og miljø*, *økonomi* og *sosiale forhold*. Der «klima og miljø» handler om å redusere klimagassutslippet, ivareta naturressurser og -mangfold, «økonomi» handler om å minske gapet mellom rike og fattige og sikre økonomisk vekst og «sosiale forhold» skal sikre menneskerettighetene og velferd for alle i samfunnet. Med totalt 17 bærekraftsmål, vil FN «sette verden på rett kurs», og skape samarbeid for å sikre en bærekraftig verden innen 2030 (FN Sambandet, 2021).

På grunn av klimahensyn har fokuset de siste årene vært å redusere CO<sub>2</sub>-utslippet, også i byplanlegging. Med det har det utviklet seg et fokus på å bygge rundt knutepunkter, fortette boligområder til sentrale steder fremfor å bygge ned dyrkamark (Falleth og Saglie, 2020). Næss

(2020) definerer noen utfordringer i forbindelse med bærekraftig byutvikling, dette basert på Brundtland-kommisjonens definisjon av bærekraft som begrep:

- byens klimagassutslipp må reduseres
  - energiforbruket må begrenses
  - forurensninger må reduseres
  - natur og landbruk må vernes
  - byggematerialer som er belastende for miljøet må begrenses
  - sikre alle en bolig, arbeidsplass, skole, tjenestefunksjoner og andre fritidsaktiviteter
  - skape et sunt miljø for både allmennheten og sårbare befolkningsgrupper
- (Næss, 2020)

Ifølge Næss (2020) må tiltak for å møte disse utfordringene gjøres på tvers av myndigheter, og i samråd med nasjonale lover og retningslinjer. Det er et krav om at mange hensyn ivaretas og ikke utelukkende fokuserer på et problem av gangen. Noen tiltak kan være bompenger for å redusere biltrafikk, sikre naturområder for å ivareta folkehelse samt ville dyrearter og fauna eller holdningsskapende kampanjer og informasjonskampanjer (Næss, 2020).

Når det kommer til transport og samordnet transport- og arealplanlegging, er det særlig fokus på bebyggelsesmønster, grønn mobilitet, fortetting og infrastruktur (Næss, 2020). Flere, deriblant Næss (2020) og Downs (2004), viser til at fortetting bidrar til mindre luftforurensning, mindre trafikkbelastning og kortere avstander mellom boliger og reisemål. Korte avstander betyr at viktige reisemål kommer innenfor gang- og sykkelavstand, som gir befolkningen en mulighet til å bruke andre transportmidler enn personbilen. Med fortetting blir også muligheten for å bruke kollektivtilbudet bedre. Dette er en transportform som reduserer luftforurensningen, samt energiforbruket i transporten (Næss, 2020; Downs, 2004). En fellesnevner for de sistnevnte løsningene er økt *tilgjengelighet*. Dette begrepet brukes i mange sammenhenger, og flere har definert det med forskjellige i planleggingssammenheng. Jeg bruker begrepet slik Geurs og van Wee (2004) definerer det som. Altså rollen areal- og transportsystemet har i samfunnet, som tillater innbyggere til å delta på aktiviteter på forskjellige steder. Dette med bruk av forskjellige eller kombinasjoner av transportmidler (Geurs og van Wee, 2004).

## **2.2 Grønn mobilitetsplanlegging**

*Bærekraftig mobilitet* og *grønn mobilitet* brukes synonymt om hverandre og handler i korte trekk om mobilitet som er bærekraftig både økonomisk, sosialt og miljømessig. Dette er et stort tema innen bærekraftig byutvikling. Fordi transportsektoren står for mye av utslippene, er det i internasjonal interesse å planlegge for grønn mobilitet. Ifølge Statens vegvesen (2018), brukte man «transportplanlegging» med hensikt å bygge infrastruktur for bilbruk og for å bedre

veikapasiteten. Nå brukes «mobilitetsplanlegging» med grønn mobilitet i fokus, og med formål å se transportformer, arealplanlegging og menneskelig atferd i et helhetsbilde. Hensikten er å vurdere hvilke transportløsninger som fremmer bærekraft i form av miljøhensyn, arealbruk, folkehelse og sosialt samvær (Statens vegvesen, 2018).

### **Reisetyper og -vaner**

For å forstå mobilitet og hensikten ved å reise generelt, skilles det på to typer reiser; basisaktiviteter og livsstilsaktiviteter (Hjorthol *et al.*, 2011). Hjorthol *et al.* (2011) forklarer at basisaktiviteter inkluderer hverdagslige gjøremål som handling, legeturer eller annen tur til en tjeneste. Livsstilsaktiviteter handler om sosiale turer, ferier, fritid og andre sosiale tilknytninger, en type aktivitet som kan beskrive en person. (Hjorthol *et al.*, 2011). Ofte gjøres det reiser som inkluderer flere stoppesteder. Dette kalles *turkjeding* og er et begrep som betyr at den reisende har flere destinasjoner på en tur, eksempelvis fra hjem, til butikk, til barnehage og hjem igjen. I tillegg kan turen bestå av flere reisemidler, eksempelvis kollektivt og gange, kollektivt og sykling eller bilkjøring og gange (Primerano *et al.*, 2008). Priya Uteng og Julsrud (2015) påpeker at turkjeding med kollektivtransport fort kan bli uattraktivt ved at det krever lengre reisetid og ugunstige avgangstider. Turkjeding er derfor en reisetype som det kollektive transportnettverket må møte med gode overgangs- og byttemuligheter (Priya Uteng og Julsrud, 2015).

Forskningssjef innen mobilitet hos Transportøkonomisk institutt, Priya Uteng (2022), forklarer i sin forelesning om kjønn og transport at reisedestinasjonene avhenger av personens karakteristikk som alder, kjønn og sysselsetting. Dette kan eksempelvis være at en pensjonist ikke reiser til jobb i rushtidene, slik som en yngre yrkesaktiv person ville gjort. Videre forklarer hun at reisetypene varierer mellom sosiale grupper, og at dagens infrastruktur er spesielt tilpasset bare en snever gruppe av den totale befolkningen. Hun eksemplifiserer ved at kvinner og eldre viser en tendens til å ikke foretrekke bilkjøring og høyhastighetssykling i like stor grad som menn, og at dette kan føre til diskriminering i måten det planlegges og tilrettelegges for fremkommelighet (Priya Uteng, 2022).

### **Tre hovedtiltak for å nå nullvekstmålet**

Statens vegvesen skrev i 2018 en rapport om hvordan bærekraftig mobilitetsplanlegging kan gjennomføres og hvilke tiltak som kan iverksettes for å nå *nullvekstmålet*. Tiltaksalternativene kan deles i tre hovedkategorier; redusere transportbehovet, fremme grønne mobilitetsformer og implementere ny mobilitetsteknologi (Statens vegvesen, 2018).

*Å redusere transportbehovet* handler om fortetting, der viktige tjenestetilbud og boligområder bygges tettere og i høyden på byarealene. På den måten får innbyggere servicefunksjonene i kortere avstander med gange, sykkel og kollektivtransport. Dette kan også bygges videre på som et konsept kalt 10-minuttersbyen (Statens vegvesen, 2018). Ifølge Allam *et al* (2022) er 10-minuttersbyen en versjon av den opprinnelige 15-minuttersby-konseptet. Det er et internasjonalt kjent konsept, som er sett på som byplanleggings nye fokus. Konseptet går ut på at innbyggere kan gå eller sykle komfortabelt innen en radius på 15 minutter til alle tjenester og reisedestinasjoner som den har behov for. Dette for å redusere bilbehovet i byene, og dermed redusere klimagassutslippet (Allam *et al.*, 2022).

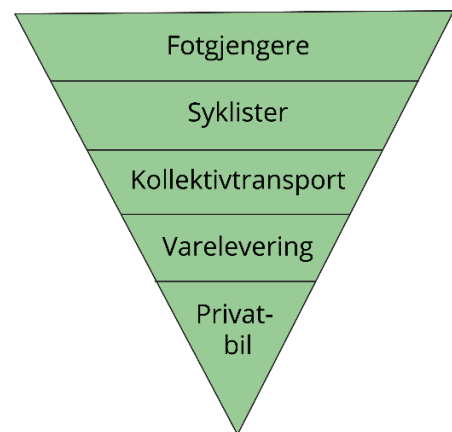
For kategorien *fremme grønne mobilitetsformer* menes tilrettelegging av gang-, sykkel- og kollektivmulighetene. Disse tre mobilitetsformene er ansett som både sosiale, miljøvennlige og økonomisk gunstige sammenlignet med bilkjøring. Statens vegvesen (2018) forklarerer videre at her handler det om å synliggjøre fordelene med disse mobilitetsformene, og gjøre dem lettere å velge. Samtidig kan det iverksettes tiltak for å gjøre det mindre gunstig å bruke bilen. Dette i form av økte priser på parkering, bom og drivstoff, eller innføre nye avgifter for bruk av bil. Infrastrukturen kan påvirkes ved å eksempelvis redusere parkeringsplasser eller endre kjøremønster. I tillegg er det løsninger som fortsatt tillater å bruke bil, men i mindre grad. Dette som bildeling eller samkjøring (Statens vegvesen, 2018). I følge Bardhi og Eckhardt (2012) er bildeling et konsept som brukes på verdensbasis. Det går ut på at en kundegruppe betaler for tilgang til bil ved behov eller via et abonnement. Dette oftest i forbindelse med korte og nødvendige reise til lokale steder, eksempelvis for handling eller fritidsaktiviteter (Bardhi og Eckhardt, 2012).

For kategorien *Implementere ny teknologi* mener Statens vegvesen (2018) implementering av autonome kjøretøy, dette med størst hensikt å redusere bilulykker og ikke nødvendigvis bilbruken. Med autonome kjøretøy, kan kjøretøyet selv ta seg frem i omgivelsene trygt, uten en menneskelig sjåfør. Dette gjør at personer som ikke er i stand til å kjøre bil fortsatt kan benytte seg av bilen (Statens vegvesen, 2018). Dette tiltaket er ikke etablert i Norge til den grad av personer uten førerkort kan kjøre lovlig, men i tillegg til autonome kjøretøy, er det naturlig å snakke om «smarte» mobilitetsløsninger, som el-sparkesykler i sammenheng med ny teknologi. Disse er også kalt *personlige mobilitetskjøretøy*. Disse er nye løsninger som har kommet de siste årene og har en påvirkning på planlegging for urban mobilitet (Barr *et al.*, 2021).

## Delt mobilitetsrom

*Delt mobilitetsrom* er et konsept innen veg- og gateutforming. Ifølge Barr *et al* (2021) er ideen bak konseptet å skape arealer der flere trafikantgrupper kan ferdes. Dette med lavere hastigheter på kjøretøy og syklist (Barr *et al.*, 2021). Konseptet kan sees i for eksempel norske gatetun, der gaterommet tillater at flere trafikantgrupper ferdes, men dette på fotgjengeres premisser (Elvik, 2020). Barr *et al* (2020) forklarer at hensikten med et slikt konsept er for å gjøre det tryggere og mer tilgjengelig å gå eller sykle, dette som et tiltak for å fremme grønn mobilitet (Barr *et al.*, 2021).

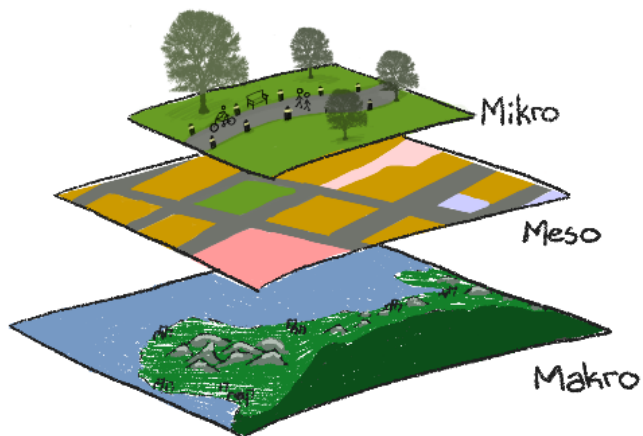
Videre forklarer Barr *et al* (2020) at det er utfordringer med delte arealer for ferdsel, der det kan oppstå konflikter mellom trafikantene. Eksempelvis mellom fotgjenger og syklist på fortau. Her kan fotgjenger føle behovet for å flytte seg ut av veien for syklisten, og blir dermed prioritert under syklisten på arealet. På samme måte kan syklisten føle at fotgjenger som ikke flytter seg er i veien, og på den måten opplever fotgjenger som «konge» av det delte arealet. Både fotgjenger og syklist kan igjen føle seg «underlagt» bilister i hierarkiet, fordi infrastrukturen ofte er bygd slik at bilister får gode og brede arealer for ferdsel og parkering, mens myke trafikanter må nøye seg med smale arealer (Barr *et al.*, 2021). Dette fenomenet viser et hierarki mellom bilist, syklist og fotgjenger. Ser vi på mobilitetspyramiden, er målet å snu dette hierarkiet rundt og få myke trafikanter på toppen som «konge» og personbiltransport på bunn (Statens vegvesen, 2018).



Figur 3: Mobilitetspyramide, Basert på Statens vegvesen (2018)

Barr *et al* (2021) dekomponerer dilemmaet om hierarkiet i gaten til å være avhengig av tre komponenter; det sosiale aspektet ved å dele arealer, utforming av delte arealer og styringsprinsipper. Det betyr at for å oppnå grønn mobilitet med delte mobilitetsarealer må føringer og løsninger implementeres på alle nivåer (Barr *et al.*, 2021). Dette tilsvarer både makro-, mikro- og mesonivå (Zavadskas *et al.*, 2004). Setter vi disse i sammenheng får vi makronivå; der det politiske styret setter spillereglene. Dette kan sees på som ambisjoner,

føringer, mål og strategier bestemt av både internasjonal, nasjonal, regional og kommunal politisk myndighet. Videre til mesonivå; der planer gir bestemmelser og utformingskrav, som kan opptre i både arealplaner og reguleringsplaner. Til slutt mikronivå; der trafikantene bruker løsningen og der de sosiokulturelle normene vil påvirke opplevelsen (Zavadskas *et al.*, 2004; Barr *et al.*, 2021).



Figur 4: Nivåer i planlegging

### Gange som transportmiddel

Gange er i utgangspunktet et transportmiddel, typisk fra en reisedestinasjon til en annen, men også mellom destinasjoner og kollektivknutepunkter (Hilnhütter, 2018). I tillegg er det en form for tilstedeværelse og aktivitet for å motta sanseintrykk (Gehl, 2011). Det engelske begrepet «walkability», heretter «gangbarhet», er viktig i forbindelse med planlegging for gange og bærekraftige byer. Ifølge Winslow (2013) handler gangbarhet om planlegging av byer med fotgjengeren i fokus, noe som komplimenterer både grønn mobilitet og aldersvennlig stedsutvikling. Begrepet i seg selv varierer mellom samfunnsperspektiver (Winslow, 2013). Fra et urbant utformingsperspektiv har begrepet ifølge Forsyth og Southworth (2008) mange betydninger. Deriblant avstandene som må tilbakelegges av en fotgjenger. Noe som er sterkt avhengig av hvert individs kost-nytte-kalkulasjon i forhold til hvor lange avstander som er verdt å gå for å nå reisemålet. Det kan bety et barrierefritt miljø, altså anvendbart for alle aldre og funksjonsevner. Det kan bety sikkerhet, som i opplevd eller faktisk grad av kriminalitet eller trafikkfare. Det kan også bety en fotgjengersentrert infrastruktur som tilrettelegger for god tilgjengelighet for fotgjengere til å nå sine reisemål (Forsyth og Southworth, 2008).

Det har blitt gjort mye forskning på gangbarhet, og det er mye litteratur om hva som bidrar til en god gangopplevelse. Det sees ofte på flere brukergrupper samlet, og hvordan infrastruktur og arealer kan bidra til tilrettelagte og sosiale uteområder for «alle». Gehl (2011) beskriver i sin bok *Livet mellom bygningene*, at med økt utendørskvalitet vil mengden og variasjonen av utendørsaktiviteter øke. Slik økes sosiale aktiviteter i form av at befolkningen både møter, samt ser og hører andre mennesker og generasjoner (Gehl, 2011). Sosiale møteplasser, med andre ord.



Gehl (2011) beskriver en «living city» som en by med lave, men tette bygninger som tillater korte avstander å gå, samt tilgjengelige og integrerte reisedestinasjoner som boliger, tjenesteyting og arbeidsplasser på samme areal. De fysiske utformingene påvirker mengden sosial kontakt, så vel som fysisk fremkommelighet. Trafikkkfrie områder tilfredsstillende til økt andel fotgjengere, som øker tiden en fotgjenger bruker utendørs og som igjen påvirker hvilke aktiviteter som gjennomføres i byen (Gehl, 2011). Lave hastigheter i gaten, eksempelvis 30 eller 40 km/t, tillater at fotgjengere får lengre tid til å oppleve omgivelsene, forstå informasjonen fra trafikkbildet og se andre mennesker (Gehl, 2011; Statens vegvesen *et al.*, 2022). Dette kan også oppfattes som *bilfrie sentrum*. Ifølge Tønnesen *et al* (2016) betyr ikke bilfrie sentrum nødvendigvis et totalt fravær av personbiler, men sterke restriksjoner mot det. Der kollektivtransport, sykkelinfrastruktur og gangarealer får prioritet. I tillegg er det tilrettelagt fremkommelighet for bevegelseshemmede, utrykningskjøretøy, varelevering og drosjetjenester (Tønnesen *et al.*, 2016). Gehl (2011) beskriver forskjellige konsepter for steder der fotgjenger og bilist dominerer på forskjellige måter. Noen byer, som Los Angeles, er sterkt bilorientert med lange og brede veier med relativt høy hastighet. Nederland har en mer kombinert tilnærming der biler og fotgjengere eksisterer på de samme gatene, men bilen blir på grunn av gateutformingen tvunget til å kjøre saktere. Venezia har tatt planleggingen enda lenger, og hindrer bilene i å kjøre inn i byens grenser, og skaper dermed et utelukkende fotgjengerdomene (Gehl, 2011). I tabell 1 er en rekke anbefalinger fra litteratur og forsknings samlet for å vise noen erkjente tiltak for bedret gangbarhet.

Tabell 1: God gangbarhet. Basert på Winslow (2013), NAL (2019), Gehl (2011) og Hilnhütter (2018)

Elementer	Forklaring
Blandet arealbruk	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En blanding av formål om næring, varierende boliger og rekreasjon</li> <li>- Møteplasser der flere generasjoner kan møtes</li> </ul>
Tilgjengelighet	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En infrastruktur som tillater nære og tilgjengelige lokasjoner for innbyggerne</li> <li>- Helninger som ikke stiller som en barriere</li> <li>- Korte avstander mellom kvartaler</li> </ul>
Infrastruktur og møblering for fotgjengere	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gangvei og turstier</li> <li>- Et nivå</li> <li>- Vedlikehold</li> <li>- Belysning</li> <li>- Sitteplasser for hvile og møteplasser, på hver hundrede meter</li> <li>- Parker og grøntområder som tilfredsstillende til lek, fritid og aktiviteter</li> </ul>
Gatemønster	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En struktur som gir høy tilgjengelighet til fots, direkte tilkoblinger uten omveier</li> <li>- Et mønster som er logisk og selvforklarende for den som skal finne frem</li> </ul>
Estetikk	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aktive fasader som bidrar til positive inntrykk langs bygninger</li> <li>- Grøntområder, utsikt til landskap og vann</li> </ul>
Trafikk	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fartsgrense til kjøretøy som tilfredsstillende til både faktisk og opplevd trafikksikkerhet. Helst ikke høyere enn 50km/h</li> <li>- Smalnede veier og brostein for å senke trafikkvolumet</li> </ul>

## Sykkel som transportmiddel

Ifølge Statens vegvesen (2021a) regnes syklisten som en kjørende i vegtrafikkloven i Norge. De må derfor forholde seg til trafikkregler på lik linje med bilister. Likevel tillates syklister å sykle omtrent hvor som helst, også på fortauene. Da skal de sykle i ganghastighet og ikke være til hinder for fotgjengere. I veibanen skal syklisten følge trafikkreglene, og i sykkelfelt skal syklisten sykle på høyre side og bruke trafikklys for sykkel om dette er tilstede (Statens vegvesen, 2021a).

Uteområder som tillater korte avstander, har arkitektoniske elementer, grøntområder og belysning er like attraktivt for syklister som for fotgjengere (Grigore *et al.*, 2019). Sykkelinfrastrukturen derimot, må tilrettelegges annerledes for å tilfredsstille til attraktive områder å sykle i. Statens vegvesen (2018) beskriver en tilrettelagt sykkelinfrastruktur innen bærekraftig mobilitetsplanlegging som sykkelanlegg som ligger i sammenheng med innbyggernes reisemønster. Separering av syklister og andre trafikanter gir syklistene også en tryggere opplevelse, samt at vedlikehold av sykkelanlegg tillater tidseffektiv reising og komfort. Tanken ved å satse på sykkelanlegg er for å overføre bilistene fra bilen til sykkelen, og muliggjøre grønn og tidseffektiv reising i byområder (Statens vegvesen, 2018). Sykkelekspressvei er et tiltak for å sikre syklistene på lengre strekninger (Sørensen og Amundsen, 2016; Statens vegvesen *et al.*, 2022; Statens vegvesen, 2018). Sørensen og Amundsen (2016) og Statens vegvesen (2013) beskriver en sykkelekspressvei som en vei forbeholdt syklister, den er tilrettelagt til hastigheter opp til 40km/t på sykkel. Det bør ikke være noen barrierer i veien, som skarpe svinger, bakker eller hyppig kryssende trafikk. I tillegg bør underlaget være jevnt og fast med god standard og som tillater direkte sykling på lange avstander. Selve veien kan være både med og uten fortau (Sørensen og Amundsen, 2016; Statens vegvesen, 2013). Grigore *et al.* (2019) viser til flere studier i sin forskning om sykkelkvalitet, der mange av de samme tekniske kravene for sykkelekspressvei også er viktig for generell sykkelkvalitet. Lave hastigheter, minimalt med fysiske barrierer og flatt underlag fremmer god sykkelkvalitet, samt fravær av bakker, kryss og biltrafikk (Grigore *et al.*, 2019). Sykkelekspressvei får kritikk fra blant annet forsker Priya Uteng (2022) i forelesning om kjønn og transport, for å ikke ta høyde for hvem som faktisk skal bruke den. Dette begrunner hun med at andelen som bytter personbil ut med sykkel på sykkelekspressvei er liten. Generalisert er gruppen begrenset til menn i god fysisk form, i arbeid og er på stadium i livet der de oppsøker fart og spenning, samt har råd til sykkel av høy kvalitet. Kvinner, barn og eldre derimot, ønsker

lavere hastigheter med tid til å registrere omgivelser og trafikkbildet rundt seg. Derfor er dette sykkeltiltaket ikke av de mest sosialt bærekraftige tiltakene (Priya Uteng, 2022).

For en helhetlig sykkeltilnærming i mindre byer og bygder som ofte er veldig bilorientert, foreslår Statens vegvesen (2018) å satse på sykkelanlegg som kobler boliger til destinasjoner som kollektivknutepunkt, handel og fritidstilbud. Dette på bakgrunn av at sykkel er både rimeligere enn bilen, samt at den bidrar til økt folkehelse, miljø, trivsel og trafiksikkerhet. De beskriver også tilgjengeliggjøring av sykkel som viktig. Bysykkelordning er det oftest brukte tiltak for dette. Dette ved enten leie av sykkel ved behov eller abonnere på tilgang til sykkel (Statens vegvesen, 2018). Hagen, Rynning og de\_Jong (2019) sine funn sammenfaller med dette, og formulerer at et sykkelvennlig sted avhenger av «naturgitte og stedlige forutsetninger», «bystruktur», «infrastruktur» og «omgivelser og opplevelser». Der arealplaner, sykkelstrategier, vedlikehold, skilting og oppmerking kan bidra til bedre sykkel fremkommelighet (Hagen, Rynning og de\_Jong, 2019).

### **Kollektivtransport**

Kollektivtransporten er ifølge Priya Uteng og Julsrud (2015) særlig viktig i møte med fremtiden og forventninger om økt befolkningsvekst, migrasjon og urbanisering. Ikke minst også for å takle utfordringer som kommer av miljøproblemene (Priya Uteng og Julsrud, 2015). Selv om kollektivtransport ikke er et fokus i denne oppgaven, spiller den en rolle for grønn mobilitet og særlig i kombinasjon med gange eller sykling. Hvis man ikke skal kjøre bil, men skal lengre avstander, er det naturlig å ta kollektivtransport i en turkjede med gange eller sykling.

Kollektivtransport i seg selv er ikke direkte miljøvennlig. Statens vegvesen (2018) forklarer at miljøgevinsten synes dersom flere bytter ut bilen med kollektivtransport, slik at det totale utslippet generert av flere biler blir erstattet med utslippet til en buss. Kollektivtransporten er også mer arealeffektiv enn personbiler, noe som gjør den bærekraftig til sammenligning. Det er i form av at reisende har en større tetthet når de bruker buss, enn når de kjører i individuelle biler. Arealbehovet er dermed større for at et stort antall biler skulle kjørt hver for seg, fremfor at alle de respektive bilistene bruker bussen (Statens vegvesen, 2018).

Hilnhütter (2018) forklarer at teoretisk sett vil et kollektivknutepunkt betjene tre ganger så mange mennesker dersom området er attraktivt og tilrettelagt for fotgjengere til å gå til holdeplassen. Derfor er det viktig å fokusere på å skape attraktive områder og tilrettede gangarealer generelt (Hilnhütter, 2018). Hjorthol *et al* (2011) og Hilnhütter (2018) beskriver noen tiltak for å tilrettelegge for gange i sammenheng med kollektivtransport. Det kan være å

implementere trapper eller holde alt på et nivå, skape direkte gangforbindelser uten behov for omveier, signalregulering, fortau, samt naturlige, sikre og praktiske fotgjengeroverganger og økt antall hvileplasser. På vinterstid er vintervedlikehold viktig, slik at snøhauger ikke blir en utfordring for fremkommeligheten (Hjorthol *et al.*, 2011; Hilnhütter, 2018). I tillegg er UU som skilting med god kontrast, ramper, plattformheiser og sitteplasser viktig i forbindelse med av- og påstigning til buss (Statens vegvesen, 2018; Lid, 2013).

### 2.3 Aldersvennlig planlegging

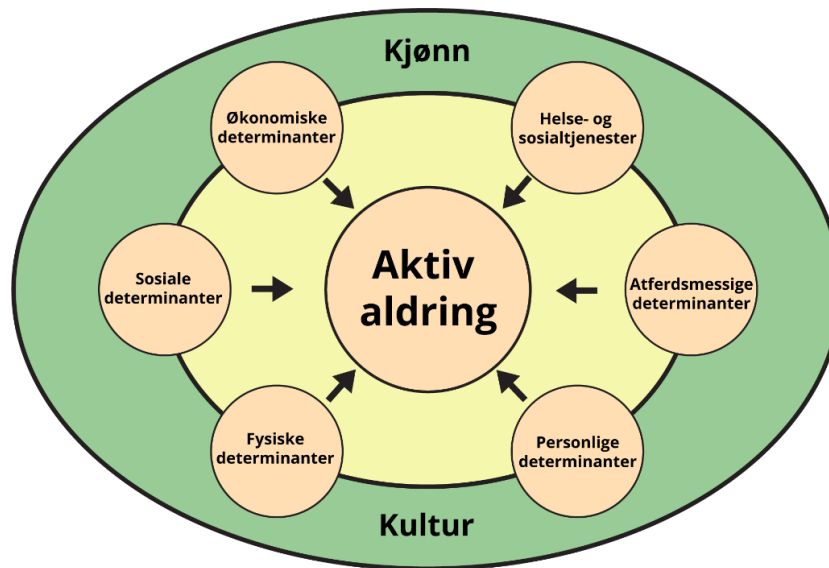
«Aldersvennlig» betyr at løsningen imøtekommer alle alderen (Norske arkitekters landsforbund, 2019), men i denne sammenhengen er det fokus på eldre. Samfunnet og byutvikling har stor påvirkning på alderdom (World Health Organization, 2002). Dette delkapittelet vil derfor fokusere på litteratur og forskning om eldre mobilitet, hva som er viktig for å tilrettelegge for eldre mobilitet og hvorfor det er viktig å kjenne til eldre mobilitet.

#### Aktiv aldring

Aldring er et verdensomspennende fenomen og krever å bli møtt på alle plan; internasjonal, nasjonalt, regionalt og lokalt (World Health Organization, 2002). «Et aldersvennlig samfunn, lokalsamfunn eller by kan forstås som et inkluderende og tilgjengelig miljø som fremmer aktiv aldring» (St.meld 15 (2017-2018), 2018, kapittel 4.2, avsnitt 3). For å forstå hvorfor det er et behov for et aldersvennlig fokus innen byutvikling, er det høyst relevant å redegjøre for hva *Aktiv aldring* er. World Health Organization (WHO) (2002) definerer «aktiv aldring» som:

Active ageing is the process of optimizing opportunities for health, participation and security in order to enhance quality of life as people age (World Health Organization, 2002, s. 12).

Oversatt til norsk, betyr *aktiv aldring* en prosess for å optimalisere muligheter for helse, samfunnsdeltakelse og trygghet for å øke menneskets livskvalitet gjennom livet. Definisjonen er ment til å inkludere både enkeltindivider og samfunnsgrupper, der det sosiale, økonomiske, kulturelle, religiøse og samfunnstilknyttende er inkludert (World Health Organization, 2002). Begrepet er en sammensatt definisjon. WHO (2002) bruker ordet «aktiv» til å referere til kontinuerlig deltakelse i samfunnet. Der siktes det til at eldre som ikke lenger er i arbeid og som kan oppleve tyngden av aldringsprosessen, fortsatt kan delta i samfunnsrelaterte aktiviteter for å oppnå verdi for både seg selv og for sitt nærmiljø. I definisjonen refereres det også til «helse». Med dette ordet menes menneskets fysiske, mentale og sosiale velferd (World Health Organization, 2002).



Figur 5: Aktiv aldring, oversatt fra World Health Organization (2002, figur 8, side 19)

WHO (2002) beskriver *aktiv aldring* som avhengig av åtte determinanter, eller påvirkningsfaktorer. Disse faktorene og samspillet mellom disse viser en direkte påvirkning på helse for alle aldre, i denne sammenhengen særlig for eldre (World Health Organization, 2002). Som vist på figur 5 basert på WHO (2002), er det definert seks determinanter i tillegg til to tverrgående determinanter; kjønn og kultur. WHO (2002) definerer de to sistnevnte som determinanter som representerer samfunnet rundt eldregruppen. Der kjønn beskriver hvilke verdier og forventinger samfunnet gir kjønn, som for eksempel at kvinner er forsiktige omsorgspersoner og menn er risikotakere. Og kultur beskriver hvilket syn samfunnet har på eldre og aldringsprosessen. Eksempelvis viser det seg at dersom samfunnet tilskriver sykdomssymptomer til eldre, er det lavere sannsynlighet for at samfunnet gir forebyggende tiltak og behandlingstilbud til eldre (World Health Organization, 2002). For de øvrige determinantene beskrives de av WHO (2002) slik:

- *Helse- og sosialtjenester* må være koordinerte, kostnadseffektive og integrerte, og skal ikke diskriminere på alder.
- *Fysiske determinanter* omhandler et trygt sted å bo, rent vann og fysiske omgivelser som er aldersvennlige og trygge å ferdes i.
- *Sosiale determinanter* handler om utdanning, læring, fred og sosial støtte.
- *Økonomiske determinanter* beskrives av tre aspekter; inntekt, arbeid og sosialt vern. Altså hvordan eldre kan være yrkesaktive eller arbeide frivillig, bidra til samfunnet og bli ivaretatt økonomisk i form av pensjon og institusjoner.
- *Personlige determinanter* består av biologi, gener og fysiologiske faktorer.
- *Atferdsmessig determinanter* beskriver hvordan livsstil påvirker livskvaliteten. Her nevnes bruk og holdninger ovenfor tobakk, diett, fysisk aktivitet, munnhygiene, alkohol og medisiner.

For denne oppgaven er det særlig relevant å se hva de fysiske determinantene har som påvirkning på eldre. WHO (2002) beskriver eksempelvis at der eldre blir stillesittende for lenge på grunn av fysiske barrierer eller sosiale barrierer, har en større risiko for å få depresjon, redusert mobilitet og generell dårlig fysisk form (World Health Organization, 2002).

### **Aldersvennlig og inkluderende stedsforming**

Den økende andelen eldre vil påvirke flere fag- og samfunnsområder. Noe som betyr at det må utvikles et aldersvennlig samfunn og finne en ressurs hos de eldre. I denne forbindelsen er det utviklet en rekke råd, veiledninger og håndbøker for å håndtere aldersvennlig utvikling. Deriblant *Håndbok for Aldersvennlig stedsutvikling* av NAL (2019) (Ressursportal.no, u.å.). Håndboken definerer aldersvennlig stedsutvikling som det som legger til grunn for fysiske omgivelser der eldre kan delta aktivt, tross dårligere helse- og mobilitetstilstand. Videre poengterer de at aldersvennlighet ikke behøver å bety «bare eldre». Det viser seg at det som fungerer for eldre, det er også en god praksis for andre aldersgrupper (Norske arkitekters landsforbund, 2019).

Som WHO (2002) beskriver som et behov innen aktiv aldring, og som *Leve hele livet*-reformen viderefører, må eldre planlegge for egen aldring om de skal kunne bo så lenge som mulig i egen bolig. For å oppnå dette er det anbefalt å bo i tilrettelagte boliger (World Health Organization, 2002; St.meld 15 (2017-2018), 2018). «Right-sizing» er et engelsk begrep om å blant annet justere eksisterende bolig for aldring eller flytte til tilrettelagte boliger eller institusjoner (Age Friendly Ireland, 2021). Age Friendly Ireland (2021) har funnet noen av eldres bekymringer om planlegging for å kunne bli gammel i egen bolig. Det er generell bekymring for stressende arbeid om å endre egen bolig eller logistikken rundt å flytte. Det er også poengtert at økonomi utgjør et faktum for mulighet til å pusse opp eller å flytte. I tillegg spiller tap av tilknytning til familie, venner og etablerte støttenettverk ved flytting en stor rolle. Det er viktig for eldre å ha et trygt nærmiljø, god tilknytning til tjenester, kollektivtransport og et sted med gode transportforbindelser (Age Friendly Ireland, 2021).

Som beskrevet i forprosjektet av Josephson (2022) har NAL (2019) definerer fem satsningsområder for aldersvennlig stedsutvikling. Disse er «gode uteområder og sosiale møteplasser», «attraktive bomiljøer», «transport og mobilitet», «medvirkning» og «viktigheten med å se forskjell på stedets størrelse». *Gode uteområder og sosiale møteplasser* er målet å skape god tilgjengelighet til sosiale arealer der eldre kan møte andre. Fordi forskning sier at eldre velger å gå dersom det er i en sosial sammenheng. Mangel på attraktive gangforbindelser

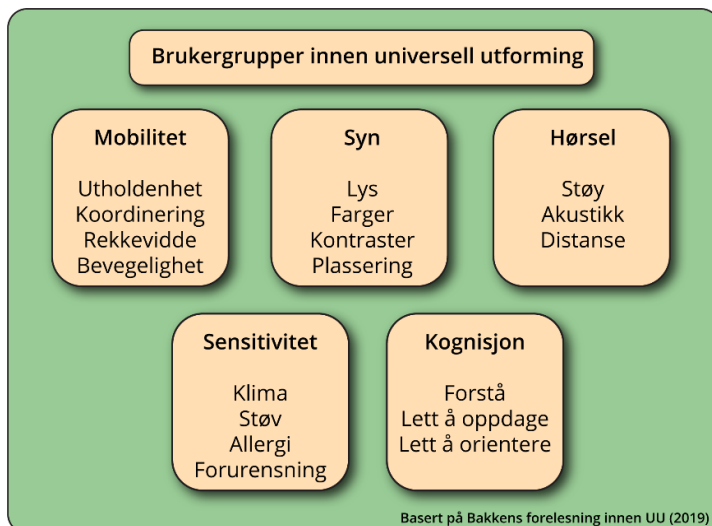
og møtesteder kan derfor ha en negativ effekt på eldre. *Attraktive bomiljøer* handler om norsk boligpolitikk som er fokusert på selveie og eneboliger, men lite fokus på bofellesskap. Det handler om å skape et boligtilbud som er både attraktivt og økonomisk gunstig for flere generasjoner og med det skape samspill mellom generasjoner i byen. For *Transport og mobilitet* og *Like løsninger i bygd* poengterer håndboken viktigheten med nærhet til lokalsamfunnets mange områder og tjenester, slik som Age Friendly Ireland (2021) også fant. Håndboken beskriver at *mange eldre kjører ikke bil selv*, og er avhengig av gange eller kollektivtransport. Det vises også til at transportbehovet bør fokuseres rundt lokale tilbud eller steder innad i samme kommune. I tillegg bør man på et planperspektiv diskutere lokalisering av tilbud for å møte transportbehovet. Det særlig på grunn av Norges spredte boligbebyggelse og forskjellen på by og bygd. Avstander varierer, og avhengigheten av bilen varierer deretter. Hver by må dermed sees på i forhold til befolkningsgrunnlaget og kollektivtilbudet. Til slutt er det satsningsområdet *Medvirkning* som tydeliggjør viktigheten ved at lokalbefolkningen er inkludert i planarbeidet. Lokalbefolkningen kjenner seg selv best, og kan bidra med god lokalkunnskap, spesielt for de lokale eldre, slik at utviklingen tar hensyn til hvert enkelt sted og dens eldrebefolkning (Norske arkitekters landsforbund, 2019). Som en utprøvd medvirkningsmetode dedikert for å hente data fra eldre, finnes *seniortråkk*. Seniortråkk er en form for tråkkmetode eller medvirkningsmetode, for å bli kjent med lokale samfunn, og bruke kunnskapen i stedsutvikling (Vestby *et al.*, 2020). Vestby *et al.* (2020) har utviklet en rapport som definerer metoden, viser til hvordan den er anvendbar og hvordan kunnskapene kan brukes i videre stedsutvikling. Her defineres metoden til å være en måte å hente kunnskap om forskjellige typer stedskvaliteter. I utgangspunktet til bruk i fysiske planprosesser, men forskerne sier at kunnskapene er like nyttige de sosiale og politiske aspektene ved samfunnsutvikling. For praktisk gjennomføring vises det til fire medvirkningsmetoder som kan kombineres for å oppnå de ønskede temaene. Metodene er; spørreskjema, intervju/samtale, stedsvandring og dialogverksted med ettermøte, og kan kombineres slik at det tilsvarer slik de eldre deltakerne er komfortable med å delta. Rapporten erkjenner her, slik som annen forskning har funnet, at avhengig av alder og helsetilstand så har eldre forskjellige preferanser for hvordan de vil delta på medvirkning (Vestby *et al.*, 2020).

## Universell utforming

Universell utforming (UU) er både en praksis og en forståelse (Lid, 2013). Lid (2013) beskriver at demokrati, rettferdighet og likeverd er knyttet opp til innbyggernes mulighet til å delta i samfunnet. Deltakelse og likestilling er et politisk forankret mål i Norge, der redusert funksjonsevne er beskyttet av diskrimineringsloven. Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven ble gjeldende i Norge fra 2009 (Lid, 2013). Begreper som «reduert funksjonsevne» brukes om mennesker som har en form for redusert evne av hørsel, syn, kognisjon eller mobilitet. «Funksjonshemming» er resultatet av omgivelser som ikke imøtekommer funksjonsevnen (Statens vegvesen, 2011). I sammenheng med UU, brukes begreper som «funksjonshemming» om personer som opplever diskriminering som følger av barrierer (Lid, 2013). Det betyr at det er ikke utelukkende mennesker med en funksjonsnedsettelse som har behov for universelt utformede løsninger. Alle er inkludert innen UU. Lid og Nordh (2020) eksemplifiserer dette med at man kan ikke sykle til jobb, hvis det ikke er tilgjengelige veibaner som tillater sykling (Lid og Nordh, 2020). Eller enda mer dramatisk; ingen kan bruke trappen, hvis trappetrinnene er for høye. Det er et universelt behov for tilrettelegging, uansett om det kommer til utforming, vedlikehold eller tilbud i samfunnet (Lid og Nordh, 2020).

For å forstå hvordan UU kan implementeres i samfunnet, er det viktig å se på hvordan UU omfavner folk. Universitetslektor Bakken ved NTNU i Gjøvik, kategoriserer i sin undervisning om UU høsten 2019, følgende fem brukergrupper; mobilitet, syn, hørsel, kognisjon og sensitivitet. Hver av disse beskriver i hvilken grad en person kan bevege seg, se, høre, kognitivt oppfatte omgivelser og kroppslig reagere på det fysiske miljøet. Videre defineres hver kategori med hvilke tiltak og påvirkningsfaktorer som møter den gitte evnen. Dette kan eksempelvis være trappedimensjoner for mobilitet, belysning for syn, støynivå for hørsel, feiltoleranser for kognisjon og ikke-allergifremkallende materialer for sensitivitet (Bakken, 2019). Det betyr at alle mennesker er inkludert i disse gruppene, men til forskjellig grad. Bakken (2019) kategoriserer slik basert på både teori og erfaring, samt til syv definerte prinsipper innen UU-faget. Disse er definert av Ron Mace på 1980-tallet og sitert av Lid (2013). Prinsippene har til hensikt å tilrettelegge for å praktisere UU, samt som grunnlag for utvikling og analysing av produkter og omgivelser (Lid, 2013).





Figur 6: Brukergrupper innen UU. Basert på Bakken (2019)

## Syv prinsipper for UU

1. Lik mulighet for bruk
  2. Fleksibel bruk
  3. Enkel og intuitiv i bruk
  4. Forståelig informasjon
  5. Toleranse for feilbruk
  6. Lav fysisk anstrengelse
  7. Størrelse og plass for bruk
- Sitert, Lid (2013)

UU er uten tvil både en ambisjon og en praksis som skaper et inkluderende samfunn, men det er også dilemmaer om tema. Folk er ulike og har forskjellige forutsetninger, noe som gjør det vanskelig å standardisere en måte å utforme noe på (Lid, 2013). Lid (2013) stiller spørsmål om hvor vidt UU bidrar til sosial bærekraft i sluttstykket. Hun presenterer et eksempel der bussholdeplasser ble redusert i antall og tilpasset rullestolbrukere. Dette førte til at gående passasjerer som skulle på bussen fikk større gangmotstand i form av distanse og kanskje helning, enn en rullestolbruker i elektrisk rullestol. *Betyr dette at fotgjengeren har grunnlag for å søke om elektrisk rullestol?* Videre presiserer Lid (2013) at UU kan være i konflikt med andre viktige aspekter med planlegging. Eksempelvis kan kostnaden kan overgå nytten. Eller at universelt utformede gater går på bekostning av stedsidentiteten (Lid, 2013). En sørlandsidyllisk smal gate med brostein er kanskje ikke det beste stedet å orientere seg for en svaksynt eller blind person. Løsningen kan være flatt underlag og lederlinjer. Gaten mister sin sjarm og identitet, men den er nå universelt utformet. Gjør alle byer dette, blir alle helt like og har ingen særegenhet (Lid, 2013). Som Lid (2013) selv skriver, er ikke UU en strategi som skal på å bekostning av alt annet som skjer i planlegging. Det er en dimensjon som bidrar til både fysiske utforminger, etiske og estetiske forhold i samfunnet (Lid, 2013).

## Bedre eldre mobilitet, økt velferd

Hjorthol *et al* (2011) forklarer for at eldre mobilitet og velferd har en sterk sammenheng. Det skiller mellom basisaktiviteter og livsstilsaktiviteter, som beskrevet i kapittel 2.2. Begge er aktiviteter som skaper et behov for å reise, også for eldre. Mobilitet er nøkkelen for å kunne reise til slike aktiviteter. Da mobilitet i seg selv ikke nødvendigvis skaper velferd. Det er alle opplevelsene og gjøremålene den tilgjengeliggjør, som bidrar til velferd. Når en eldre person

kan reise dit den vil selv, og gjøre de aktivitetene som er viktig for den, skaper dette en følelse av mestring. Mestring av å kunne være i kontakt med venner, familie og lokalmiljøet (Hjorthol *et al.*, 2011).

Ved scenarioer der eldre ikke kan meste egen hverdag forklarer Hjorthol *et al.* (2011) at vil dermed bidra til det motsatte av velferd. Eldre som ikke har gode nok transportmuligheter eller mobilitetsevner, føler seg «gammel» i situasjoner der de ikke kan reise på egenhånd. Dette bidrar til stigma rundt det å bli eldre. Det er dermed et stort ønske om å ha offentlige tjenester som tilrettelegger for eldre mobilitet, fremfor at de eldre må være avhengig av privatpersoner som familie og venner. Videre vil eldres aktivitetsnivå avta med alderen som en naturlig del av aldringsprosessen på helsen. Noe som kan påvirke deres mulighet til å bruke blant annet kollektivtransport. For å tilpasse kollektivtransport til eldre må det drives målrettet informasjonstiltak, utbedre lokale kollektivtilbud i distriktene der det er en tendens for dårlige bussforbindelser og tilrettelegge for gange for eldre, samt tilrettelegging av- og påstigning til buss med rullator. Livskvalitet avhenger av blant annet mobilitet, og mobilitet avhenger av en enkeltes mobilitetsevne. Dermed kan man si at god mobilitetsevne hos eldre gir en tilhørighetsfølelse ovenfor lokalsamfunnet i sluttstykket (Hjorthol *et al.*, 2011). Fysisk aktivitet er også forbundet med god helse. Eldre som er i fysisk aktivitet vil ha en økt sjanse for god fysisk form, og vil med det kunne ta vare på seg selv og kan bo i egen bolig lengre (FHI, 2022). Å bo hjemme lengre, altså ikke måtte flytte til en institusjon, fremmer dermed selvstendighet og følelse av mestring i hverdagen. Dette er igjen et bidrag til velferd.

### **Eldre og bilavhengighet**

Det har blitt gjort flere undersøkelser på eldre som brukergruppe mot bilbruk i Norge. Flere forskningsartikler peker i retning av at eldre har generelt høyt bilbruk og at bilbruk i de fleste tilfeller representerer uavhengighet for eldre (Hjorthol og Nordbakke, 2008; Rynning *et al.*, 2022). Det har også blitt vist til distinkte forskjeller innad i eldregruppen, både basert på kjønn og alder, som viser tydelige forskjeller i deres bilbruk. Eksempelvis viste det seg i Hjorthol og Nordbakkes (2008) undersøkelse, at menn i denne brukergruppen oftest hadde tilgang til bil mens kvinner ikke har den samme tilgangen. I tillegg ble det funnet at flere menn i målgruppen har førerkort fremfor den kvinnelige andelen. Innad i gruppen *eldre*, reiste aldersgruppen 60-64 år lengst med bil, aldersgruppen 65-79 år reiste noe mindre og personer over 80 år reiste kortest avstand til sammenligning. De forklarer at eldre ser på bilen som veldig viktig, fordi den tilbyr muligheten til å reise fritt og bidrar til et positivt selvbilde. For at eldre skulle kunne bruke andre løsninger, er det viktig at løsningene er fleksible og tilbys offentlig. Dette for at de

eldre ikke skal føle avhengighet av venner og familie for å kunne gjøre dagligdagse reiser (Hjorthol og Nordbakke, 2008). Med dette kan det påpekes at gruppen «eldre» er ikke en homogen gruppe og det kan ikke settes en standard på eldre som en egen gruppe. Det skyldes både aldringsprosessen og økt sjanse for sykdommer som påvirker individers funksjonalitet (World Health Organization, 2002).

### **Eldremobilitet og fleksible løsninger**

Innen grønn mobilitetsplanlegging utforskes det løsninger som baserer seg på smarte og digitale tilbud. Det er ikke i fokus i denne oppgaven, men spiller en rolle for å forstå eldre som brukergruppe, særlig som en del av en turkjede med gange og sykling.

Smarte og moderne transportløsninger blir mer avhengig av teknologi og apper. Mobilitetsløsninger som el-sparkesykler, rosa busser, bildeling, samkjøring, taxi og vanlig kollektivbuss tilbys ved bruk av app på mobiltelefon, eller på nettsider på internett (Rynning *et al.*, 2022). Bildeling er et konsept som ble beskrevet i kapittel 2.2. Rosa busser og 67pluss, som drives i Oslo og Trondheim er begge dør-til-dør-bestillingstransport. Tilbudet er for personer over 67 år og går ut på at vedkommende kan bestille en minibuss, som henter passasjerer fra hjemstedsadresse og kjører til ønsket sted (AtB, u.å.; Oslo Kommune, u.å.-b). Dette er alle løsninger som har fjernet personlig service til fordel for at informasjonen skal være tilgjengelig på individuelt nivå (Lid, 2013). En slik utvikling kan være til utfordring for eldre brukere som ikke har til vane å bruke teknologiske funksjoner som den yngre brukergruppen (Rynning *et al.*, 2022). Det kan dermed stilles spørsmål om slike digitale tilbud ment for eldre faktisk imøtekommer den eldre brukerens funksjonsnivå.

## **2.4 Teori om sosial praksis for å analysere mobilitet**

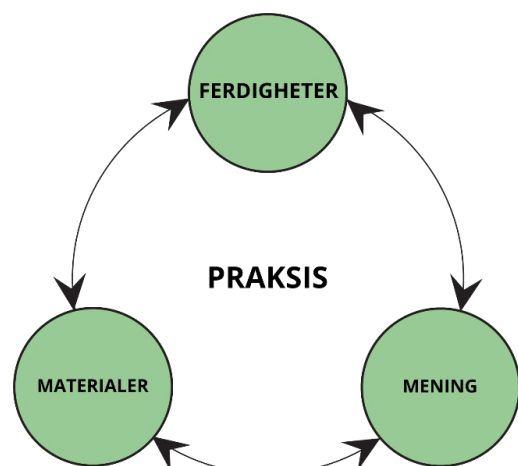
*Teori om sosial praksis* er en teori som mange lignende forskningsprosjekter har basert seg på ved kartlegging av reisevaner og mobilitet. Etter min oppfatning er teorien en forenkling av hva tidligere teoretikere diskuterer om kulturell og sosial teori, og presenteres som et konseptuelt rammeverk for blant annet bruk i forskning. Her vil jeg presentere hvordan teorien er satt sammen.

Hverdagsreiser er en praksis. En praksis er en form for rutinemessig handling som mennesker utfører. Det kan innebære å forflytte seg, forflytte objekter, beskrive fenomener eller å forstå omverdenen (Reckwitz, 2002). Reckwitz (2002) argumenterer for at en praksis er sosial ved at den er en gjentatt oppførsel som vises hos flere mennesker og utføres av forskjellige sinn. Dermed er en praksis bestående av en rutinemessig måte å forstå noe på. Videre blir flere

elementer av en praksis definert som; «things», «bodily knowlegde», «competence» og «mental activities» (Reckwitz, 2002). Pantzar og Shove (2010) tar Reckwitz (2002) sin diskusjon videre og setter disse elementene i sammenheng. De kategoriserer elementene i tre; materialer som består av «things», ferdigheter som består av «bodily knowlegde» og «competence» og forståelse eller mening om praksisen. Noe som består av «mental activities» der særlig symbolsk mening er i fokus. På denne måten skapes et konseptuelt rammeverk for en praksis (Pantzar og Shove, 2010). Priya Uteng, Julsrud og George (2019) baserer seg på Pantzar og Shove (2010) og Reckwitz (2002) sin bruk av teorien og beskriver også i sin forskning at elementene er et verktøy for å forstå praksiser. Slik at nye praksiser ikke vil oppstå ved å definere nye elementer, men at sammenhengen mellom elementene er dynamiske, kan endre seg og bestemmer hvordan praksisen oppfattes og gjennomføres (Priya Uteng, Julsrud og George, 2019).

Pantzar og Shove (2010) brukte teorien i sitt rammeverk i forskning på gåstaver. Her viser de til teorien om hvordan stavene er «materialet», gangteknikk er «ferdighet» og «mening» representerer tilgjengeligheten og de helsefremkallende faktorene ved bruk av gåstaver. Dette analyserte de der elementene var stabile og analysen ble gjort på samspillet mellom dem. Noe forskerne selv sier at er viktig for at rammeverket skal fungere (Pantzar og Shove, 2010). Videre viser Priya Uteng, Julsrud og George (2019) til at sammenslåing av denne typen teori og kartlegging av mobilitet gir en god forskningsmulighet og tillater dype analyser av daglig atferd. De brukte teorien for å analysere livsendringers påvirkning på bruk av bildelingskonsepter (Priya Uteng, Julsrud og George, 2019).

Rynning et al (2022) brukte teorien i sammenheng med en norsk forskning på bruk av smarte mobilitetsformer, og oversetter elementene til «materialer», «ferdigheter» og «mening». Der «materialer» er objektet eller infrastrukturen som er nødvendig for å utføre praksisen. «Ferdigheter» er det som kreves av kunnskap og evner for å kunne gjøre handlingen. «Mening» er det som betegner hva det betyr for vedkommende å gjøre handlingen eller aktiviteten. Ved å dekomponere en praksis, handling eller aktivitet ned på denne måten, vil man få en helhetlig forståelse for praksisen, hvordan den gjøres og hvorfor den gjøres (Rynning *et al.*, 2022).



Figur 7: Teori om sosial praksis

### **3 Metode og forskningsdesign**

Denne masteroppgaven er bygd opp som en caseoppgave. I forbindelse med det benyttes metodene dokumentanalyse, litteratursøk og forskningsintervju som metoder for å samle inn data. Funnene blir analysert i det teoretiske rammeverket til teori om sosial praksis. Alle disse metodene blir presentert i dette kapitlet, og bygger på eget arbeid i prosjektrapporten (Josephson, 2022).

#### **3.1 Kvalitativ casestudie**

Forskningen og datainnsamlingen i denne masteroppgaven skjer med bruk av kvalitative metoder. Silverman (2014) definerer kvalitativ forskning til en type forskning som beskriver et fenomen i en gitt kontekst, analyserer prosesser og betydninger, benytter seg av teoretiske baserte konsepter, samt søker forståelse om fenomen. Dette til forskjell fra kvantitative metoder, som baserer seg på numeriske analyser, statistikk og kalkulasjoner (Silverman, 2014). Grunnen til valget av kvalitativ undersøkelse, er for å oppnå en dypere forståelse for aldersvennlig grønn mobilitet, hvordan det oppleves av eldre og hvordan det sees på av kommunen som kan planlegge for det. Masteroppgaven er dermed en casestudie. I følge Yin (2009) er en casestudie en metode som kan belyse «hvordan»- eller «hvorfor»-spørsmål. Målet er å finne ut av hvordan og hvorfor valg gjøres som følge av et fenomen og hva valgene i det gitte tilfellet resulterer i (Yin, 2009). Lid (2013) argumenterer også for at en casestudie er et godt utgangspunkt for å innhente kunnskap og forståelser av brukergrupper i det fysiske rom. Særlig i sammenheng med UU og enkeltindividers opplevelse av fremkommelighet og barrierer som opptrer i fysiske utforminger (Lid, 2013). Oppgaven fortar seg altså praksisen gange og sykling, for den gitte målgruppen personer over 65 år, i det avgrensede området; Hønefoss sentrum. I forbindelse med denne type oppgave har jeg gjennomført en kartlegging av caseområdet som presenteres i kapittel 4.

#### **3.2 Søk i litteratur og dokumenter**

For å bygge et grunnlag for kapittel 2 *Teoretiske perspektiver* og finne tilstrekkelig informasjon om caseområdet, kommunens rolle i planlegging og hva kommunen forholde seg til i planlegging, gjennomførtes et litteratursøk og en dokumentanalyse. Fremgangsmåten til disse metodene er videre beskrevet i dette delkapitlet

## Litteratursøk

Litteratursøket er for å gi et utgangspunkt fra hva tidligere forskning har funnet frem til, og hva som kan tas utgangspunkt i når jeg selv skal forske på tema. Det viktig å ha en status på hva slags forskning og kunnskaper som finnes om tema og problemstilling. Dette for å kunne lære mest mulig om hva som har blitt gjort før og hva som kan være aktuelt å gjøre videre. Litteratursøk er en metode som innebærer søk etter relevante forskningsartikler, rapporter og publikasjoner av vitenskapelig karakter. Disse kan både være primær- og sekundærforskninger. Altså litteratur direkte relatert til en studie, eller litteratur som oppsummerer annen forskning (Universitetsbiblioteket NTNU, u.å.; Kirkehei og Ormstad, 2013). For å sikre relevant og faglig anerkjent litteratur, er litteratursøket begrenset til søkemotorene Google Scholar, Universitetsbibliotekets «Oria», pensumlister fra tidligere emner for studieprogrammet Fysisk planlegging og søk i referanselister til relevante forskningsartikler. Det er viktig å være kildekritisk for å unngå misvisende faglitteratur (Universitetsbiblioteket NTNU, u.å.).

## Dokumentanalyse

Dokumentanalysen er brukt for å bli kjent med både nasjonale, regionale og kommunale retningslinjer og bestemmelser. Dette for å bli orientert med hvilke styrende rammer som kommunen må forholde seg til i planarbeidet, samt hvordan kommunen selv prioriterer og gjennomfører kommunal areal- og mobilitetsplanlegging. Thagaard (2018) definerer dokumentanalyse som metode for å samle eksisterende faglitteratur om et gitt tema. Dokumenter som begrep, brukes om offentlige skrifter (Thagaard, 2018). Det er tilsynelatende ingen fast definisjon om hva begrepet dokument betyr i forskningssammenheng, men i denne oppgaven bruker jeg begrepet *dokumenter* om offentlige skrifter, lover og andre planleggingsrelevante offentlige bestemmelsesdokumenter. Offentlige veiledninger og rapporter finner jeg heller i en gråsoner, og inkluderer disse i litteratursøket. For å finne relevante og reliable dokumenter, ble det gjort strategisk søk via nettsidene til regjeringen, Ringerike kommune, fylkeskommunen Viken, Statens vegvesen, samt via Google. Noen dokumenter ble tilgjengeliggjort via mine kontaktpersoner i Ringerike kommune.

## 3.3 Intervju

Intervju som metode for datainnhenting ble et naturlig valg for denne masteroppgaven, da formålet er å få kvalitativ data om eldres personlige erfaringer, opplevelser og valg innenfor deres reiserutiner når de går eller sykler. Intervju som forskningsmetode brukes etter Kvale og Birkmanns (2009) definisjon for å forstå verden fra informantens perspektiv. Formålet er å lære

betydningen av deres erfaringer og hvorfor de opptrer som de gjør i gitte situasjoner. Metoden består av en samtale, dermed er *tale* intervjuets medium. Dette er viktig å være klar over når intervjuene skal analyseres, da uttalelser kan oppfattes forskjellig muntlig til skriftlig form. Intervjuguiden er semistrukturert ved at den har et overordnet sett med tema og oppfølgingsspørsmål (Kvale og Birkmann, 2009). Med en semistrukturert intervjuguide, ble det naturlig å gjøre en tematisk analyse av intervjuene i ettertid. Dalland (2013) beskriver at dette lar seg best gjøre når den samme intervjuguiden følges i alle intervjuene. Ved å tematisk bearbeide intervjuene, sorteres svarene fra informantene til de respektive temaene som i utgangspunktet skulle belyses (Dalland, 2013).

Fordi forskningsspørsmål 1 og 2 tar utgangspunkt i to forskjellige grupper, er det definert to utvalgsgrupper med tilhørende intervjuopplegg. Intervjuguidene til utvalgsgruppene er forskjellige til tross for å inngå i samme tema «aldersvennlig grønn mobilitet».

### **Utvalgsgruppe 1**

Utvalgsgruppe 1 er definert til personer over 65 år i Hønefoss, med et reflektert forhold til egen opplevelse av gange og sykling i Hønefoss. Sannsynligheten for helseutfordringer som demens, hjerneslag og hjerteproblemer øker med alderen (Engedal, 2023). Målgruppen er dermed avgrenset til personer som bor hjemme med et reflektert forhold til å reise, dette for å sikre informanter med samtykkekompetanse og reflektert forhold til egne opplevelser. Informantene ble rekruttert via informantutlysning tilsendt Frivillighetssentralen og Eldrerådet i Hønefoss.

Intervjuene ble gjennomført i løpet av en uke i kommunens lokaler. Her ble intervjuene tatt opp på diktafon og senere transkribert. Alle informantene ble presentert med kart og bilder av Hønefoss sentrum som et utgangspunkt for diskusjon og for å lettere orientere informanten ved prat om spesielle områder. Intervjuguiden har følgende temaer: (1) *Hverdagsreiser* og hvordan disse gjennomføres og oppleves, (2) *Bilbruk*, hvordan informantene bruker bilen i dag og hvordan de vil planlegge for en fremtid uten bil, (3) *Utfordringer/barrierer* i tilknytning til gang- og sykkelturner, fysiske omgivelser, sosiale kontekster og bruk av hjelpemidler, (4) *Planlegging for egen alderdom* og hvordan informantene vil bruke offentlige tilgjengelige tjenester og hjelpemidler, og til slutt tema om (5) *Hønefoss sentrum* og tre konkrete ruter mellom nord og sør. Intervjuguiden er vedlagt som vedlegg 2. Noen av temaene overlapper litt da jeg så det hensiktsmessig å spørre om noen tema på forskjellige måter.

Intervjuformatet til denne utvalgsgruppen ble personlige intervju og gruppeintervju. I utgangspunktet ville jeg gjennomføre fokusgruppeintervju, som ifølge Silverman (2014) er et

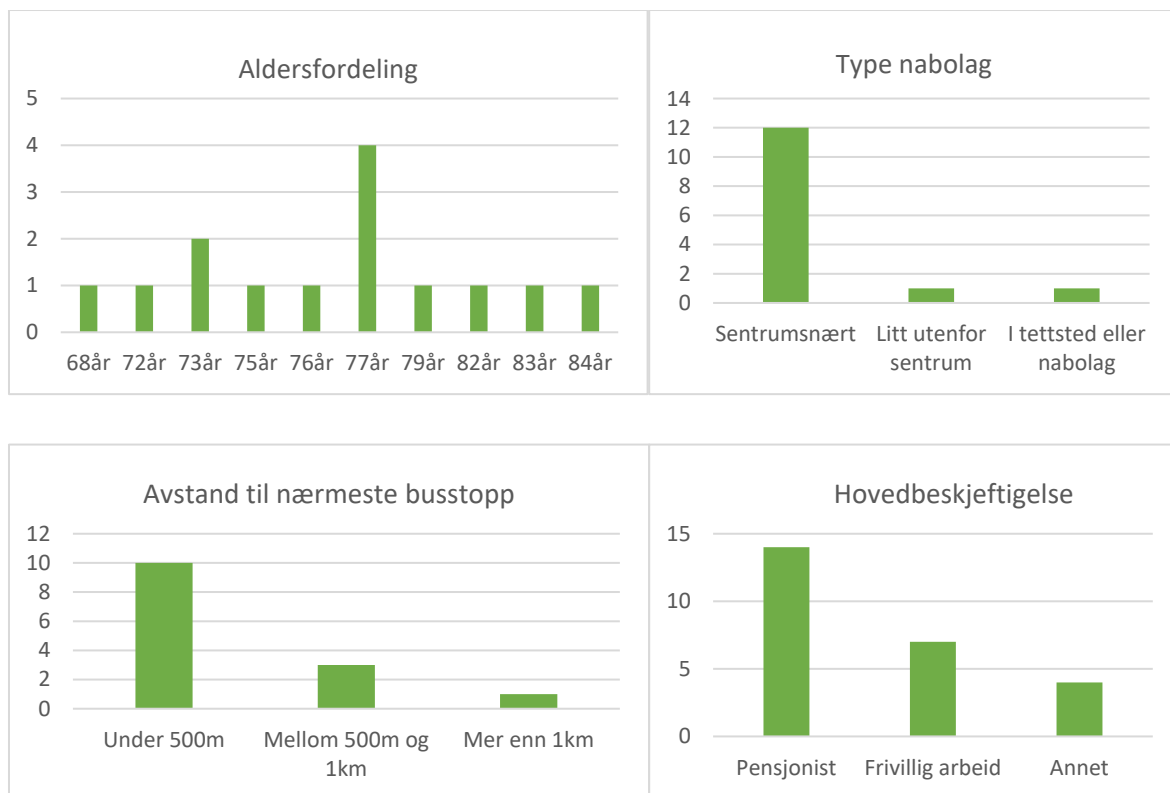
gruppeintervju der fire til seks deltakerne som i størst grad diskuterer og reflekterer over spørsmålene med hverandre. På denne måten oppnås gruppedynamikk (Silverman, 2014). Fokusgruppeintervju kan gi data på holdninger og erfaringer i spesielle kulturelle kontekster, spesielt basert på gruppens diskusjoner og dynamikk (Lerdal og Karlsson, 2008; Kvale og Birkmann, 2009). Jeg klarte ikke å rekruttere nok informanter som ønsket å delta på fokusgruppeintervju, og bestemte heller å organisere mindre gruppeintervjuer for informanter som var villige til det. Dermed ble det gjennomført tre gruppeintervju og fem personlige intervjuer. Gruppeintervjuene hadde to til fire deltakere, noe som skapte varierende dynamikk og diskusjon. Oversikten over antall intervjuer og informanter er vist i tabell 2. Jeg tok til takke med denne løsningen da prioriteten var å få inn informanter som var villige til å la seg intervju, fremfor å sette dem i grupper tross for at ikke alle var komfortable med det. Kvale og Birkmann (2009) viser til en norm i forskningsprosjekter der man ofte har mange intervjuer for å øke kunnskapen, men at i nyere tider har inntrykket vært at færre intervjuer er en god ting. Det fordi mengden «nye kunnskaper» vil flate ut på et tidspunkt (Kvale og Birkmann, 2009). På bakgrunn av det anser jeg det reduserte antall gruppeintervjuer som ikke et stort tap for forskningen. Det ble til sammen åtte intervjuer med 14 informanter.

Tabell 2: Intervjuoversikt for utvalgsgruppe 1

Gruppeintervju 1	Kvinne, 84	Gruppeintervju 3	Kvinne, 73
	Kvinne, 76		Mann, 73
	Kvinne, 72	Personlig intervju 1	Kvinne, 84
	Mann, 68	Personlig intervju 2	Mann, 75
Gruppeintervju 2	Kvinne, 77	Personlig intervju 3	Kvinne, 79
	Mann, 82	Personlig intervju 4	Mann, 77
	Mann, 77	Personlig intervju 5	Mann, 77

Alle informantene svarte på samtykkeerklæring og et registreringsskjema ved starten av intervjuene. Skjema ble brukt for å kartlegge hvilke typer informanter som deltok. Spørsmålene på registreringsskjema var inspirert av spørreskjema som Rynning *et. al.* (2022) hadde i sin forskning. Registreringsskjema ligger vedlagt som vedlegg 1. Svarene til skjema vises i statistikker på figur 8 på neste side. Kjønnfordelingen er helt lik, med syv menn og syv kvinner. Av hovedbeskjeftigelse var alternativene «pensjonist, hel- eller deltidsansatt, frivillig arbeid eller annet». Alle informantene svarte at de er pensjonister, der noen også gjør frivillig arbeid. I tillegg svarte tre stykker «annet», noe som kunne inkludere verv eller andre faste aktiviteter.





Figur 8: Statistikk for utvalgsgruppe 1

## Utvalgsgruppe 2

Utvalgsgruppe 2 er definert til ansatte hos kommunen som har arbeidsoppgaver som berører eldre mobilitet i Hønefoss. Informantene ble rekruttert til personlige intervju direkte via e-post etter anbefaling fra kontaktpersonene i kommunen. Intervjuene ble gjennomført på teams med opptaks- og transkriberingsfunksjonen som er tilgjengelig der. Hensikten med å intervjuer ansatte i kommunen er å belyse forskningsspørsmål 2 om hvordan kommunen planlegger for aldersvennlig grønn mobilitet i dag. Med det formålet, ble fire informanter intervjuet. *Informant 1* fra avdeling for Strategi og utvikling, *Informant 2* fra avdeling for Helse og omsorg, *Informant 3* fra avdeling for Teknisk, kultur og idrett og *Informant 4* fra avdeling for Strategi og utvikling.

Slik som utvalgsgruppe 1, var denne intervjuprosessen også støttet av en semistrukturert intervjuguide. De overordnede temaene var som følgende: (1) *Hvordan inkluderes eldre i utvikling av Hønefoss*, (2) *Planer for grønn mobilitet* (3) *Samspill mellom kommune og andre myndigheter*, (4) *Hvordan ser de ansatte på noen av de eldre informantenes opplevelser*. Intervjuguiden til denne utvalgsgruppen ligger vedlagt som vedlegg 3.

## Transkribering og personvern

Transkribering omgjør intervjuets muntlige form om til en skriftlig form, for å analysere intervjuet (Kvale og Birkmann, 2009). Kvale og Birkmann (2009) forklarer at mengde og form på transkriptet avhenger av innhold og formål, samt den som transkriberer. Det er eller ingen fast regel for hvordan en samtale skal transkriberes. For å sikre et teknisk riktig transkript, bør transkriptet skildre ordrette uttalelser, muntlige lyder og pauser. Dette for å kunne analysere informantens atferd (Kvale og Birkmann, 2009). For denne masteroppgaven ble intervjuene transkribert med den ordlyd slik jeg oppfattet den. Muntlige uttalelser og pauser ble direkte transkribert. Småprat, støy, pauser, latter og enkelte digresjoner ble forkortet. Det er lovpålagt at prosjektdeltakerne får innsyn i sine persondata. Alle som ville det, fikk tilsendt transkript for kvalitetssjekk i ettertid.

For å bevare de etiske perspektivene til forskningsprosjektet, er personvern ivaretatt i henhold til Sikt, Kunnskapssektorens tjenesteleverandør, sine retningslinjer. Plan for intervju og håndtering av personvern ble meldt til Sikt. Her vurderes om personopplysningsinnsamlingen og -behandlingen er i tråd med overordnede lover og krav til personvern (Sikt, u.å.). Datahåndteringsplanen er i tråd med NTNU sin personvernhandteringsguide. Der det stilles krav til at persondata blir forsvarlig lagret i henhold til konfidensialitetsklassen, at kun relevant persondata innhentes og at prosjektet meldes til Sikt (NTNU, u.å.). I dette prosjektet behandles alminnelige og særlige personopplysninger. Alminnelige opplysninger kan definere en person med alder, kjønn, stemme og bosted. Særlige opplysninger omhandler i dette prosjektet helseopplysninger. Jeg hadde en mistanke om at utvalgsgruppe 1 kunne være fristet til å dele sine helseopplysninger uoppfordret på intervju. Dermed forberedte jeg meg på å behandle denne type opplysning til tross for at den ikke var etterspurt. Slik opplysning ble sladdet eller omskrevet i transkript og opptak slettet etter transkriberingen. Utover det er informantene anonymisert både i registreringsskjema og transkript.

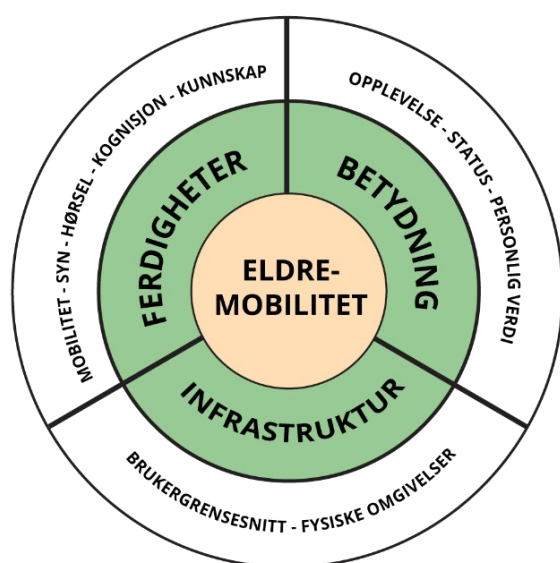
## 3.4 Rammeverk for analyse

En forskningsanalyse er prosessen der forskeren leter etter svar på spørsmålene sine i de dataene som er samlet inn. Dette med bevissthet om tema og begrunnede svar på forskningsspørsmålet (Johannessen, Rafoss og Rasumussen, 2019). For å analysere funn fra intervjuene gjøres det en tematisk analyse, der både dokumenter og funn fra intervjuer blir tematisk sortert etter de nevnte temaene i intervjuguidene. Disse temaene blir deretter satt sammen og analysert med *teori om sosial praksis*, som beskrevet i kapittel 2.4. Med denne teoretiske rammen vil jeg sette funn i

sammenheng med eksisterende kunnskap og teorier. Min fremgangsmåte om å anvende teorien er basert på forskning gjort av Priya Uteng, Julsrud og George (2019), Rynning et al. (2022) og Pantzar og Shove (2010).

Basert på *teori om sosial praksis* analyseres «eldremobilitet». Her bruker jeg begrepet for eldres gang- og sykkelmobilitet. Videre dekomponeres begrepet i tre kategorier; *infrastruktur*, *betydning* og *ferdigheter*. Disse begrepene varierer litt fra det som er presentert i kapittel 2.4, men innebærer det samme. I tillegg kombinerer jeg denne analyseteorien med tankesettet til teori om UU sine brukergrupper og kobler syn, mobilitet, hørsel og kognisjon med kategorien «ferdigheter». «Sensitivitet» er ikke med her. Kategorier er fortsatt relevant ved at allergifremkallende materialer og luftforurensning har en påvirkning på opplevelsen av uteopphold, men ble ikke inkludert i analysen da det ble ansett som en mindre påvirkningsfaktor enn de andre kategoriene. Utover det legges «kunnskap» til «ferdigheter» som blir spesielt nevnt som en form for ferdighet i teori om sosial praksis. For å bruke dette rammeverket er det viktig å konkretisere slik det blir beskrevet i delkapittelet om *Teori om sosial praksis*, at elementene er fikserte og at sammenhengen mellom dem reflekterer praksisen. Med det menes eksempelvis at en tjeneste som inngår i kategorien «infrastruktur» kan vært et godt tilbud, men at dersom den er kun tilgjengelig på en app som krevet teknologiske ferdigheter så oppstår det en barriere for dem som ikke har den ferdigheten. Se tabell 3 på neste side for en beskrivelse av rammeverkets oppbygning.

Tabell 3: Teoretisk rammeverk for analyse



Figur 9: Eldremobilitet som tema for analyse

#### Ferdigheter

- Mobilitetsevne, syn, hørsel og kognisjon
- Kunnskap
- Kunnskap/erfaring om gang- og sykkelnettverket i Hønefoss

#### Betydning

- Personlig betydning for fysisk og psykisk helse
- Hva som motiverer til å velge gange og sykling
- Opplevelser som får betydning for valg av transportmiddel
- Status om gange og sykling

#### Infrastruktur

- Fysisk utforming av gate- og uterom, distanser og barrierer
- Brukergrensesnitt i gaterom og reisemåte
- Plattformer for informasjon
- Fremkomstmidler og hjelpemidler

### 3.5 Datakvalitet

Reliabilitet betyr hvor vidt data er pålitelige (Kvale og Birkmann, 2009). Reliabilitet er sikret i litteratur- og dokumentsøk ved vurdering av kilder. Ettersom at informanter innen de to definerte utvalgsgruppene er rekruttert med hensyn til de gitte kriteriene, er oppgaven sikret reliable kilder. Likevel, på grunn av dette prosjektets art og størrelse, blir en stor og viktig del av eldregruppen ekskludert i intervjuprosessen med eldre. Det er eldre personer med vesentlige helseproblemer der barrieren mellom dem og gang- og sykkelforbindelsene er så stor at de ikke går eller sykler. Deres opplevelser blir ikke representert, noe som er ekskluderende. Dette har påvirkning for omfanget av funnene, og er ikke dermed ikke representativt for alle eldre. Funnene som presenteres i oppgaven er dermed generalisert innen utvalgsgruppen. Dersom flere svar til et tema samsvarer, kan de generaliseres. Videre kan funnene fra utvalgsgruppen generaliseres for eldre som går og sykler i Hønefoss dersom funnene samsvarer med tidligere forskning om eldre som går og sykler.

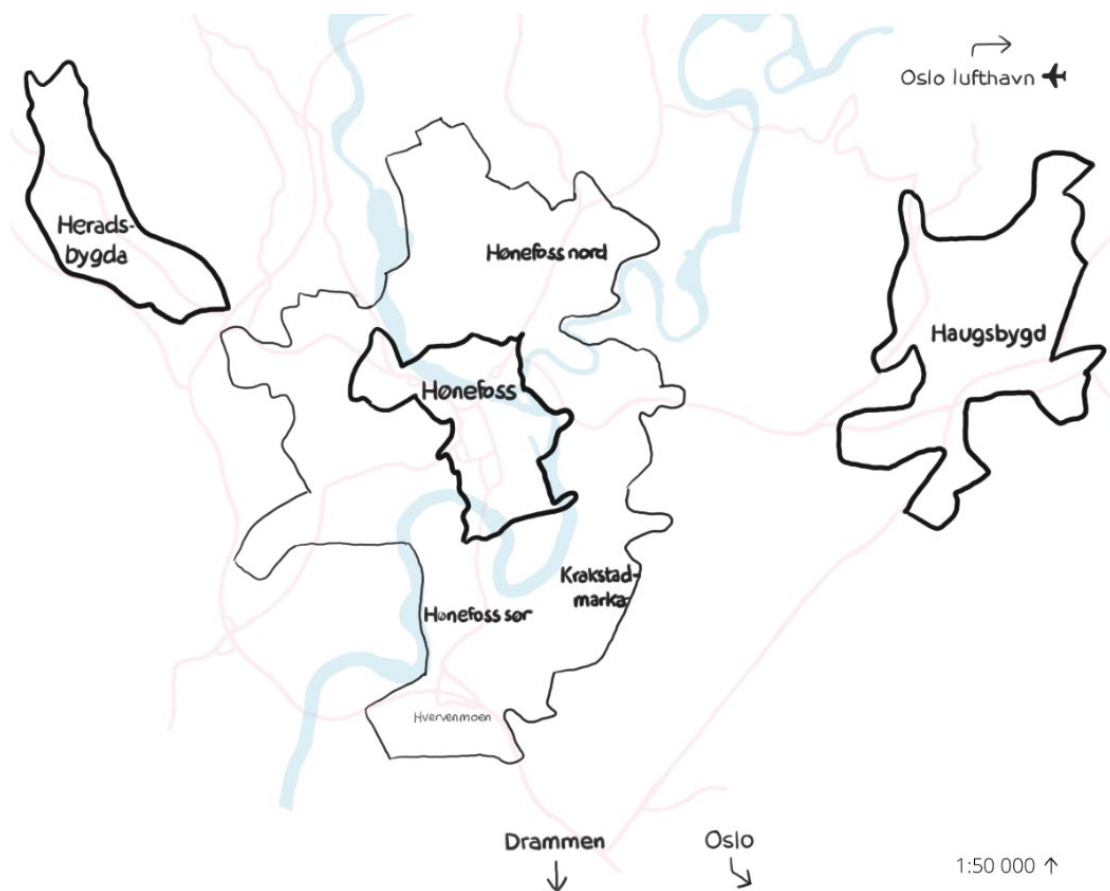
For verifisering av forskningsdataene, innebærer dette å undersøke om funnene er valide og generaliserbare. Funnene er valide ved at studien undersøkte det den i utgangspunktet skulle, og resultatene kan svare til forskningsspørsmålene (Kvale og Birkmann, 2009). Alle funn blir analysert og sett opp mot de teoretiske perspektivene, relevant forskning og problemstillingen.

## 4 Case

Dette kapittelet vil beskrive caseområdet, hvordan *eldrebølgen* er forventet i caseområdet og hvordan kommunens rolle i planleggingshierarkiet setter rammene for kommunal planlegging. Dette kapittelet bygger på prosjektrapporten av Josephson (2022).

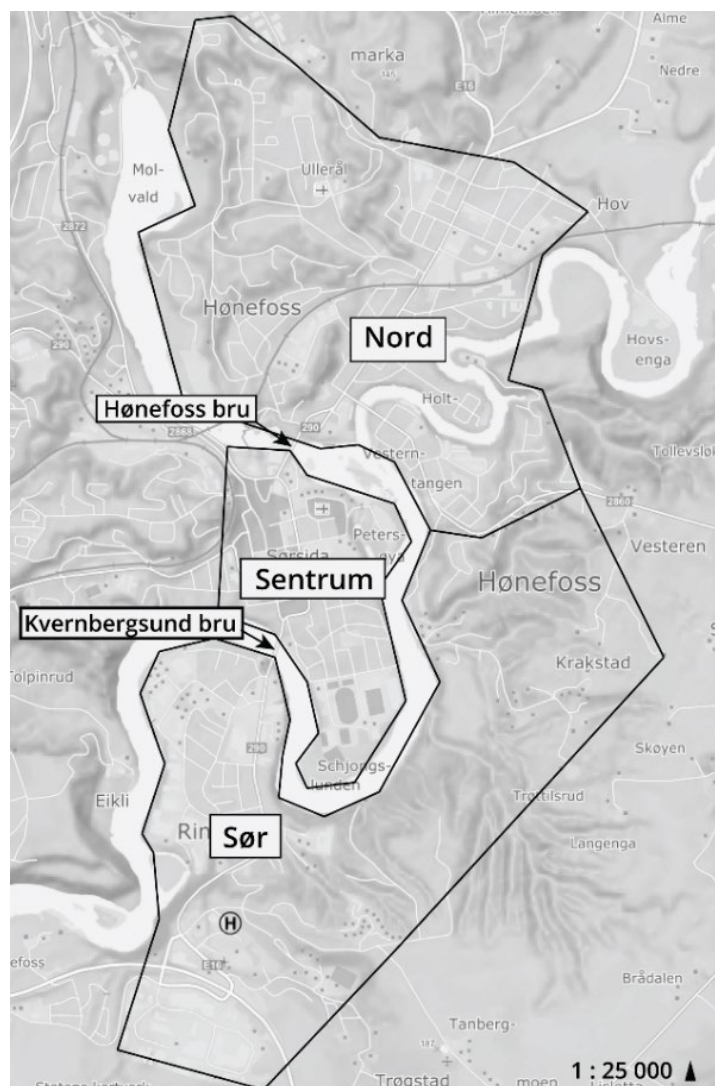
### 4.1 Hønefoss

Som beskrevet i eget arbeid i prosjektrapporten Josephson (2022), er Hønefoss en liten by som ligger i Ringerike kommune. En mellomstor kommune sentralt på Østlandet i Viken fylke. Med cirka en time kjøretid til Gardermoen, Oslo og Drammen. Kommunen har 31 494 innbyggere, der 6 691 av dem er personer over 65 år med et totalareal på 1 500 kvadratkilometer og består av både by, bygd, daler, innsjø og skog. Hønefoss, som fungerer som et kommune- og regionscenter, har et innbyggertall på 15 000 innbyggere (Ringerike Kommune, 2022c; Statistisk sentralbyrå, 2022; 2023; Josephson, 2022). Av seniorrelaterte organisasjoner kan Hønefoss pensjonistforening og Frivillighetens hus sees på som noen konkrete steder der den eldre befolkningen møtes.



Figur 10: Hønefoss. Basert på arealstrategien, basert på Ringerike (2021b)

Kommunen har definert byen med en indre og en ytre sentrumssone i sin arealstrategi (Ringerike Kommune, 2021b). Her forenkles inndelingen i tre; nord, sentrum og sør. Sentrum er naturlig atskilt fra nord og sør ved at elven slynger seg rundt sentrum. I tillegg er det flere sentrumsfunksjoner og tjenester i sentrum, noe som også skiller denne delen fra de øvrige. Siden oppgaven ser på eldres gang- og sykkelopplevelser og -muligheter i Hønefoss by, settes det søkelys på de mest urbane forbindelsene i sentrum som kobler sør og nord sammen. Derfor er den geografiske avgrensningen satt til Hønefoss sitt sentrums-område. I oppgaven refereres det til enkelte gater. For den ekstra interesserte leser, legges ved et kart av Hønefoss sentrum, se neste side, for å gi en oversikt over hvor de aktuelle gatene er.



Figur 11: Hønefoss



Figur 12: Stedsnavn i Hønefoss

### Transport i Hønefoss

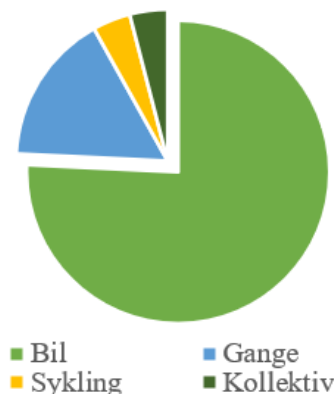
Som følge en transportutredning gjort i 2018, er Hønefoss er en sterkt bilorientert by (Rambøll, 2018). Den største graden av biltrafikk går i akse mellom nord og sør, med 20 000 kjøretøy/døgn over Hønefoss bru. Antall offentlige parkeringsplasser er vurdert som høy gitt byens størrelse. Noe som gir god dekningsgrad for parkering, men som krever mye areal i verdifulle sentrumsarealer (Rambøll, 2018; Urbanet Analyse, 2015).

Av mulige mobilitetsformer i Hønefoss sentrum, kan innbyggerne bruke gange, privatsykkel, utleie av el-sparkey sykkel, bil og buss. Det er ingen bysykkelordninger i byen, men jeg

observerte sykkelparkeringsbokser i byområdet som tilbys av Bikely. Videre er det organisert el-sparkesykkelleie via Byspark. Det er tilsynelatende ikke en utbredt bruk av bildelingskonsepter. *Ruslebuss* er ifølge ansatte i kommunen, samt noen av informantene i utvalgsgruppe 1, et dør-til-dør-busskonsept for personer over 67 år, men som ikke lenger aktivt. Kollektivtransportselskapet Brakar, har et tilbud som heter «Brakar fleks Hønefoss» (Brakar, u.å.), som kan tolkes som et lignende konsept som ruslebuss. Ifølge Brakar (u.å.) kjører tilbudet en fast rute, men kun på bestilling. Og vil kompensere med flere minibusser eller drosjer dersom det er mange som bestiller. Prisene er de samme som på det ordinære busstilbudet, og det er ingen definert aldersgrense (Brakar, u.å.). Dette konseptet er noe begrenset i forhold til hvor passasjerer kan bli plukket opp, i og med at den har en fast rute. På den andre siden henter den alle og ikke bare personer over 67 år, slik som Rosa busser eller 67pluss. I fremtiden er det planlagt for en ny togbane; Ringeriksbanen, som skal knytte Hønefoss med Sandvika og videre til Oslo. Reisetiden mellom Hønefoss og Oslo blir da 35 minutter (Nye Veier, 2022). Denne banen har det vært snakk om i mange år, men har ikke blitt påbegynt per 2023. Med denne nye banen forventes en befolkningsvekst og økt utbygging (Rambøll, 2018).

### Reisemønster og -vaner

Rambøll (2018) fant, basert på RVU i Ringeriksregionen fra 2014, at 75% av de daglige reisene i Hønefoss foregikk med bil. 16% var gange, 4% var sykkel og 4% var kollektivreiser. Av de 16% av gangreiser, var bare 6% relatert til arbeidsreiser. Noe som peker på at de fleste gangreiser skjer utenfor rushtidene. Videre observerer Rambølls (2018) trafikkutredning at gangtrafikken er størst ved Søndre torg, og mindre langs Kongens gate og i den ytre bysonen.



Figur 13: RVU Ringeriksregionen 2014

Om kollektivtrafikken konkluderer utredningen med at den kollektive dekningsgraden i sentrum er god per 2018, med tre frekvente bybusser av totalt 21 busser som betjener sentrum (Rambøll, 2018). En rapporten som angår hele Oslo- og Vikenregionen fant at personer i dette området over 67 år tar isolert sett færre kollektiv-, sykkel- og gangreiser og flere bil- og bilpassasjerreiser enn de i alderen 25 til 66 år (Ruter, 2022). Dette er en veldig generell oversikt, og er ikke representativt for Hønefoss isolert.



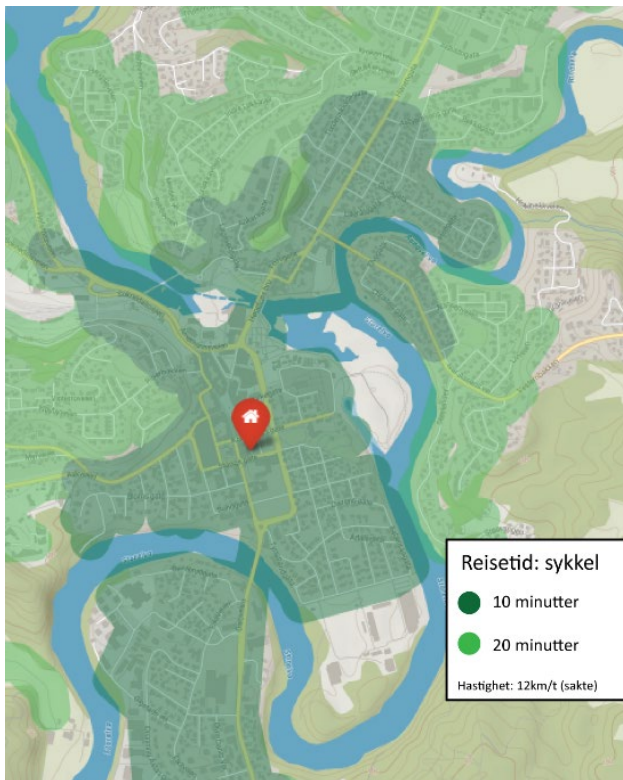
## Terreng og tilgjengelighet

Terreng i byen er relativt flatt. Figur 14 viser Hønefoss med et skyggerelieff. Her kan vi se at selve sentrumsområdet er meget flatt, mens områdene i nord, vest og øst har flere helninger og variasjon. Rambøll (2018) konkluderer i sin transportutredning at sentrum ellers er kompakt, noe som tillater korte avstander mellom reise-destinasjoner. Dermed er byen godt anlagt for gange og sykling, men tilretteleggingen i dag dårlig, ifølge utredningen (Rambøll, 2018). Det at byen er flat komplimenterer konseptet om 10-minuttersbyen, ved at det er liten motstand helningsmotstand for fotgjengere og syklister.

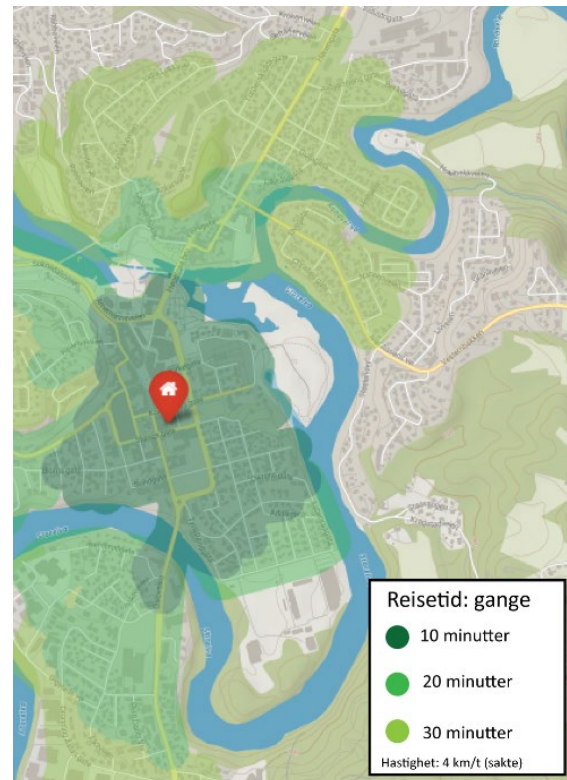


Figur 14: Skyggerelieff. hoydedata.no (2023)

Kommuneplanens samfunnsdel sin arealstrategi har et tilgjengelighetskart for sykling på side 47 (Ringerike Kommune, 2021b). Kartet viser et mye større avgrensingsområde enn det jeg gjør i denne oppgaven. Derfor har jeg tatt noen skjermdump fra Sykledit.no laget av Targamo (2015) (Targamo, 2015) for å illustrere omtrent tilsvarende hvor lang tid det cirka tar for en fotgjenger og en syklist å komme seg fra Hønefoss sentrum. Karttjenesten ble sist oppdatert i 2015, og kan være noe utdatert, men reflekterer cirka det samme som kartet i arealstrategien gjør. Kartene tar utgangspunkt i en fotgjenger i 4 km/t og en syklist i 12 km/t. Jeg valgte disse hastighetene for å reflektere en myk trafikant som ikke reiser så raskt. Ifølge kartene kommer en slik trafikant seg ganske langt på bare 10, 20 og 30 minutter.



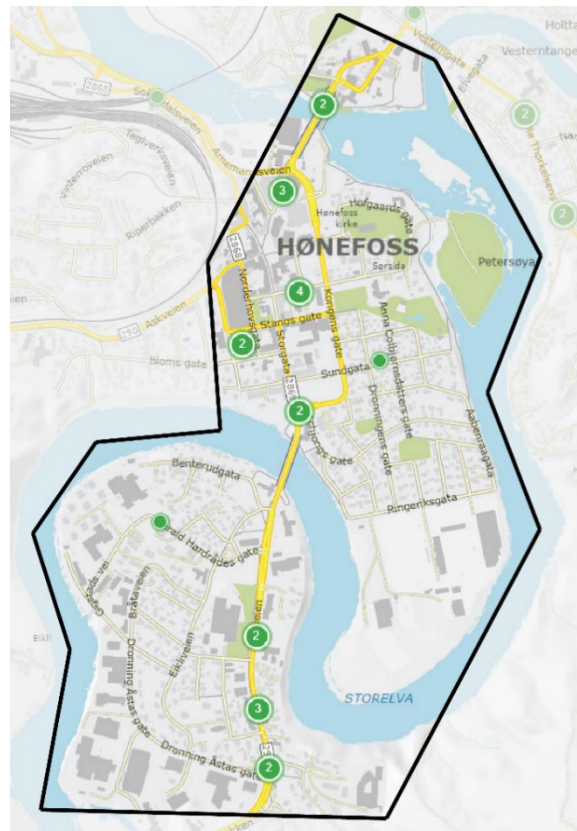
Figur 15: Reisetid med sykkel. Targamo (2015)



Figur 16: Reisetid med gange. Targamo (2015)

## Trafikkulykker

Trafikksikkerhet er viktig for alle trafikanter, og i en tid der det skal bli flere myke trafikanter er det noen aspekter med trafikkulykker jeg mener er viktig å redegjøre. Med Trine Vegkart av Statens vegvesen (2023) er registrerte ulykker fra de siste åtte årene kartlagt. Her er det 22 ulykker i området vist på figur 17, fra og med 2014 til og med 2022. Fem ulykker mellom fotgjenger og motorisert kjøretøy, syv mellom syklist og motorisert kjøretøy og de resterende ti mellom motoriserte kjøretøy (Statens vegvesen, 2023). Her er caseområdet utvidet til å inkludere både sentrum og en del av den sørlige delen av byen, dette for å illustrere forskjellen mellom de høyere trafikerte fylkesveiene og de mindre kommunale veiene.

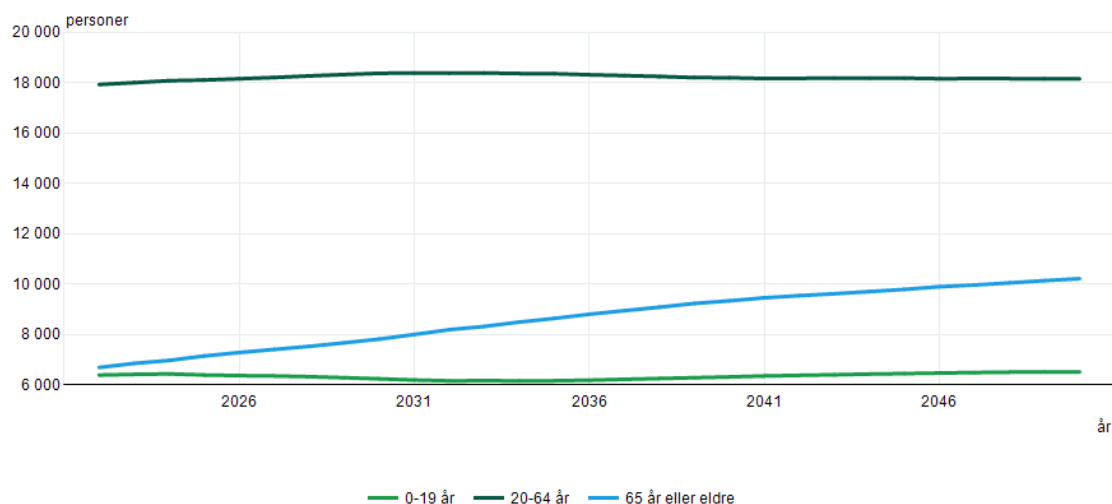


Figur 17: Trafikkulykker. Statens vegvesen (2023)

Ulykkene er konsentrert rundt fylkesveiene fra nord til sør, noe som kan peke mot at ulykkene har størst sjanse for å skje her. Det er nesten ingen ulykker på de øvrige veiene. Det er likevel viktig å være klar over at trafikkuulykker kun kartlegges ved at de er politirapportert. Det vil si at ulykker mellom fotgjenger og syklister, mellom syklister eller ulykker med enkel syklist er underrapportert, da slike ulykker ofte ikke politianmeldes (Høye og Elvik, 2019).

## 4.2 Eldrebølgen i Ringerike kommune

Basert på SSB (2022) sin befolkningsframskriving vil eldre over 65 år øke både nasjonalt, regionalt og kommunalt. På figur 18, kan vi se at aldersgruppen over 65 år vil øke mest sammenlignet med de andre aldersgruppene i Ringerike. Videre vil «eldre-eldre» over 80 år vil øke mest av hele andelen over 65 år innad i Ringerike. Aldersgruppen 80-89 år vil øke kraftig i forhold til de to andre aldersgruppene mellom 65 og 79 år og 90+ (SSB, 2022).

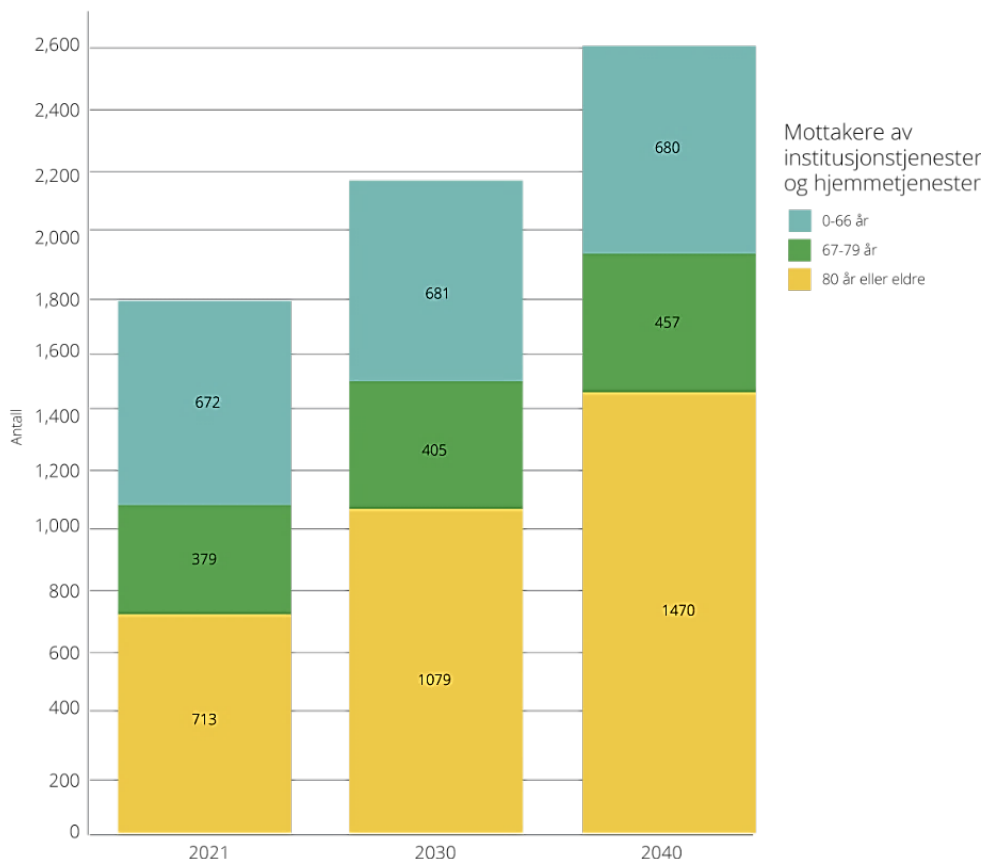


Figur 18: Framskrevet folkemengde 1. januar. Ringerike, Hovedalternativet (MMMM) (SSB, 2022)

### Noen konsekvenser som følge av eldrebølgen

Som beskrevet innledningsvis er *eldrebølgen*, en utfordring som kommer av den økende andelen eldre innbyggere i Norge. Det legger press på samfunnet på flere områder, men særlig helsesektoren og eldreomsorgen. Tjenestebehovet er dermed større, og forventes å øke i årene som kommer. For aldersgruppen 80 år og eldre, vil behovet for institusjonstjenester og hjemmetjenester doubles fra 2021 til 2040 i Ringerike kommune (Regjeringen, 2023). Samtidig som tjenestebehovet blir større, blir det færre yrkesaktive. Det er en utfordring for tjenestetilbudets kvalitet og kommunens økonomiske bærekraft (Ringerike Kommune, 2021a).

Antall tjenestemottakere. 2021, 2030 og 2040. Ringerike



Figur 19: Antall tjenestemottakere, 2021, 2030 og 2040 Ringerike (Regjeringen, 2023)

Angående trafiksikkerhet i transporten, øker risiko for trafikkulykker for eldre over fylte 75 år på landsbasis, som følge *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022–2025* (Statens vegvesen *et al.*, 2022). Det gjelder for eldre bilister og eldre fotgjengere. Tiltaksplanen viser til risikoanalyse som viser at antall drept eller hardt skadde per kilometer gått, er seks og syv ganger høyere for eldre over 75 år, sammenlignet med aldersgruppene *barn* og *voksne* mellom 25 og 65 år. Årsaken til dette er at eldre får dårligere ferdigheter i trafikken med alderen. Ferdigheter som konsentrasjon, observering og evne til å behandle informasjonen om trafikkbildet. Eldre er også mer utsatt når det kommer til fysiske påkjenninger og vil derfor ofte få en mer alvorlig konsekvens av ulykker enn den yngre befolkningen (Statens vegvesen *et al.*, 2022). Videre beskrives det at Statens vegvesen *et al* (2022) har ikke sett en direkte sammenheng mellom antall drepte og hardt skadde i forbindelse med *eldrebølgen*, men forventer en gradvis økning av utfordringer knyttet til denne aldersgruppen. Derfor er det satt et mål om å redusere antall hardt skadde og drepte personer over 75 år i perioden 2022-2050 (Statens vegvesen *et al.*, 2022).

### 4.3 Kommunal planlegging

Aarsæther og Jakobsen (2020) beskriver at det norske plansystemet er forankret i Plan- og bygningsloven (PBL) (2008), som bestemmer hvilke oppgaver som ligger på hvert nivå i hierarkiet. Kommunen kan sees på som det laveste nivået i det norske planleggingshierarkiet. Staten og fylkeskommunen gir forventningsskriv om hva som skal være innholdet i den regionale og kommunale planleggingen. I praksis lager kommunen en kommuneplan, bestående av en samfunnsdel og en arealdel. Der arealdelen viser til hvordan arealene blir utnyttet i henhold til målsetningene i samfunnsdelen. Dette er kommunes geografiske avgrensning (Aarsæther og Jakobsen, 2020). Videre forklarer Falleth og Saglie (2020) at det er viktig at kommunen holder seg innenfor sitt handlingsrom når det kommer til arealplanlegging. Det er flere nasjonale føringer og forventninger som legger et lokk på planleggingen, eksempelvis med krav om vern av jord, grøntarealer, kulturminner og natur, for å nevne noen eksempler. Dette er nasjonale «standarder» som ikke viker for unike forhold, noe som kan forårsake at enkelte kommunale arealer er «låst» (Falleth og Saglie, 2020).

#### Føringer fra nasjonal myndighet

Overordnet må landet forholde seg til PBL (2008) som beskriver hvordan planhierarkiet skal fungere i Norge både nasjonalt, regionalt og kommunalt, hvordan arealene i landet skal forvaltes, byggesaker og enkelte krav til byggverk. Loven har et fokus på bærekraftig planlegging med formål som blant annet å «fremme bærekraftig utvikling for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner», «sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for berørte interesser og myndigheter», samt ivareta UU (Plan- og bygningsloven, 2008). På nasjonalt nivå er regjeringen og vedtar strategier, lover, normer og retningslinjer for hele landet. Enkelte internasjonale organisasjoner er nevneverdig i denne sammenhengen, da flere har påvirkning på Norges plan- og utviklingsstrategier. Verdens helseorganisasjon (WHO), Den europeiske union, (EU) og De forente nasjoner (FN), har alle innflytelse på norsk planlegging både for aldersvennlighet og for redusert klimagassutslipp. Særlig FN med sine 17 bærekraftsmål som har hatt betydning for hvordan planlegging har foregått (FN Sambandet, 2022).

Nasjonale aktører som Miljødirektoratet underlagt Klima- og miljødepartementet (Miljødirektoratet, u.å.-b), Statens vegvesen underlagt Samferdselsdepartementet (Statens vegvesen, u.å.-c) og Helsedirektoratet underlagt Helse- og omsorgsdepartementet (Helsedirektoratet, 2023), forvalter saker på hver av sine sektorer, og bistår med rådgivning,

utvikling av lover og retningslinjer og distribuering av informasjon. Det er mange lover, normer, strategier og retningslinjer som har påvirkning på kommunal planlegging. I oppgaven vil bare noen relevante føringer brukes der det er hensiktsmessig.

Noen av de spesielt relevante normer og føringer er Statens vegvesen som utgir både normaler, retningslinjer og veiledere for alt som har med infrastruktur rundt veg å gjøre. Ifølge Statens vegvesen (u.å.-d) gjelder vegnormalene for alle offentlige veier og gater og har hjemmel i lovverk og fungerer som kravdokument. Retningslinjene er for riksveier, også med hjemmel i lovverk. Veiledninger fungerer som hjelp og gir en mer detaljert forklaring på hvordan de øvrige normer og retningslinjer kan brukes. Det er et hierarki mellom disse tre. Dersom det skulle bli en konflikt mellom dem, vil normen være gjeldende (Statens vegvesen, u.å.-a).

*Nasjonal transportplan 2022-2033* utgitt i St. meld 20 (2021), er et nasjonalt strategidokument. Her blir nullvekstmålet forankret som målet for å stanse vekst i personbiltransport med andre alternativer som kollektivtransport, gange og sykling. Ellers beskriver den en rekke tema og tiltak for å oppnå et trafikksikkert og bærekraftig Norge. Eldre blir oftest nevnt som en del av en spesielt utsatt gruppe i transporten. Det er spesielt uttrykt under kapittel om bærekraftsmålene i transportsektoren. Der beskrives noen mål for å oppnå inkluderende og trygge byer. Kvinner, barn, eldre og funksjonshemmede personer er definert som en utsatt gruppe i mål 11.2 og 11.7. Det forklares at denne gruppen må særlig fokuseres på ved utvikling av inkluderende offentlige rom og transportsystemer. Videre har transportplanen fokus på utvikling av et godt transportsystem som skal tilfredsstillende til økt livskvalitet, verdiskapning, trafikksikkerhet, miljø og klima. Her har settes det mål om økonomiske rammer, redusere vedlikeholdsetterslep, videreutvikling av infrastruktur for bedre sikkerhet, økt bo- og arbeidsmarkedsregioner og forhold til nærtrafikken med større bidrag til fylkesveier (St.meld 20 (2020-2021), 2021). Ifølge Samferdselsdepartementet (2022) har regjeringen opprettet byvekstavtaler via Nasjonal transportplan. Dette med fire norske storbyer og på sikt fem mindre byområder, for å støtte byene i å *nullvekstmålet*. Som nevnt innledningsvis er nullvekstmålet et mål om å stanse økningen av personbiltrafikken. Og dermed også klimagassutslippet som forårsakes av den (Samferdselsdepartementet, 2022). Gjennom *Strategi for småbyer og større tettsteder som regionale kraftsentre*, har Regjeringen (2021b) mål om at småbyene i landet skal være gode å bo i, og kunne tilby innbyggerne alt de trenger av kultur, tjenester og bolig. De mener at desentralisert bosetting er verdifullt for Norge og ønsker å styrke denne muligheten gjennom å styrke småbyene og gjøre dem til omlandets senter. Prioriteringene i forhold til transport i denne strategien er beskrevet i *Nasjonal transportplan 2022-2033*. I korte trekk er

det mål om å knytte sammen by og land enda bedre med ny infrastruktur, samt ivareta den infrastrukturen som allerede eksisterer (Regjeringen, 2021).

For et aldersvennlig samfunn, rettes fokuset til regjeringen sin «Leve hele livet»-reform som beskrives av St. meld 15 (2017-2018) (2018). Formålet med reformen er å sikre at alle over 65 år får økt livskvalitet og tilgang til nødvendige helse- og omsorgstjenester. Det anerkjennes at det finnes mange gode og smarte løsninger for å komme eldre i møte på mange punkter i samfunnet, men at tiltakene som er igangsatt skjer tilfeldig i forskjellige kommuner. Derfor ønsker regjeringen at kommunene skal lære av hverandre. Reformen har samlet 25 spesifiserte utprøvde løsninger som kategoriseres i fem innsatsområder. Områder som det var kjent at kunne svikte eldre i samfunnet (St.meld 15 (2017-2018), 2018). Av disse fem områdene er *Et aldersvennlig Norge og Aktivitet og fellesskap* spesielt relevant for oppgaven. Som følge St. meld 15 (2017-2018) (2018) har *Et aldersvennlig Norge* innebærer fem satsninger. (1) Å planlegge for egen alderdom, der befolkningen utfordres til å ta mer ansvar for egen aldring ift. bolig, sosialisering og fysisk aktivitet. (2) Å ha eldrestyrt planlegging, der eldre involveres i kommunal planlegging og forming av lokalsamfunnet. Seniortråkk har vært en metode brukt i tre kommuner som har vist seg å gi positiv uttelling for involvering av eldre i planlegging (St.meld 15 (2017-2018), 2018). (3) Å være del av et nasjonalt nettverk via WHO. (4) Å skape et partnerskap på tvers av sektorer. (5) Seniorressursen, en inspirasjonsbank for hvordan eldre til samfunnet. Innsatsområde *Aktivitet og fellesskap* har også fem fokusområder. (1) Gode øyeblikk handler om å tilby om minst en time daglig med en aktivitet. (2) Tro- og livsutøvelse innen helse og omsorg. (3) Generasjonsmøter, der det skapes etablerte møteplasser mellom generasjoner og samarbeid mellom dem. (4) Samfunnskontakt, som er en formell og systematisk rolle innen helse- og omsorgstjenesten som koordinerer kommunal frivillighet. (5) Sambruk og samlokalisering, som betyr at sykehjem og omsorgsboliger må få tettere bånd med naboskap og få møteplasser der generasjoner kan møtes (St.meld 15 (2017-2018), 2018).

### **Viken fylkeskommune**

Den relevante fylkeskommunen er Viken fylkeskommune. Denne fylkeskommunen er Norges største, med 1,2 millioner innbyggere. Fylkeskommunen har som oppgave å håndtere saker som enkeltkommuner ikke kan gjøre alene, eller bidra med et regionalt perspektiv på tverrgående saker mellom flere kommuner (Viken Fylkeskommune, 2023b). Angående samferdsel har fylkeskommunen ansvar for alle fylkesveier, inkludert planlegging, bygging, drifting og vedlikehold. De er også ansvarlige for kollektivtrafikken i regionen. De har flere kollektivselskaper organisert i regionene, der Brakar opererer blant annet i Ringerike kommune.

Av andre kollektivtilbud tilbys TT-ordningen, som er et tilbud for den som ikke kan ta vanlig kollektivtransport på grunn av varig nedsatt funksjonsevne. Her får personer med innvilget tilgang til ordningen ta fritidsreiser med drosje (Viken Fylkeskommune, 2023b; 2023a).

### **Ringerike kommune i møte med føringene**

Som tidligere nevnt må kommunene ta høyde for nasjonale og regionale forventinger når de utvikler kommuneplaner. Her beskrives hvordan kommunen møter forventningene om aldersvennlig samfunn og *det grønne skiftet*. Når det kommer til nullvekstmålet, kan kommuner ifølge Miljødirektoratet (u.å)-a, oppleve økonomiske barrierer mellom dagens løsning og mål om fremtiden. Fordi Hønefoss ikke er en av byområdene med byvekstavtale, må kommunen derfor forholde seg til forventningsskriv fra fylkeskommunen uten dedikerte midler for å nå nullvekstmålet (Miljødirektoratet, u.å.-a).

*Leve hele livet*-reformen er implementert på kommunalnivå som et prosjekt. Som følge fremdriftsplanen til regjeringen, handler *fase 1* i 2019 om å informere og starte opp prosjektet i hver kommune. I *fase 2* som strakk seg fra 2019 til 2020, handler om kartlegging, planlegging og beslutninger tas. Her kartla kommunen hvilke løsninger som reformen gir som allerede er og hvilke som kan gjennomføres. For *fase 3* mellom 2020 og 2023 skulle de anbefalte tiltakene som gjensto å implementere i kommunen, faktisk gjennomføres. *Fase 4* består av å evaluere tiltakene i 2023 (Ringerike Kommune, 2019a). Dette gjenstår å gjøres per dags dato. Ved siden av *Leve hele livet-reformen*, sikres eldres interesser med eldreråd i både fylkeskommune og i kommune. Rådet består av folkevalgte og er definert som *kommunale organer* ifølge kommuneloven (Kommunal- og distriksdepartementet, 2019). Kommunal- og distriksdepartementet (2019) skriver på regjeringen.no: *Alle saker som gjelder eldre skal forelegges for rådet. Rådet kan også ta opp saker på eget initiativ*. Dette er for å sikre at eldre, som ofte er underrepresentert i folkevalgte organer, skal bli hørt og inkluderes i medvirkningssaker (Kommunal- og distriksdepartementet, 2019).



## 5 Forskningsspørsmål 1: De eldres opplevelser

Dette kapittelet vil ta for seg forskningsspørsmål 1: *Hvordan opplever den eldre befolkningen dagens gange- og sykkelmuligheter?* Kapittelet vil belyse spørsmålet med data fra personlige intervju og gruppeintervju med 14 eldre informanter i Hønefoss, samt drøfting av disse. Ved sitater vil det refereres til informantene gitt i tabell 2, men intervjuformatet vil forkortes. Eksempelvis vil *Kvinne, 84* fra gruppeintervju 1 forkortes til (G1: *Kvinne, 84*). Tilsvarende vil *Kvinne, 84* fra personlige intervju forkortes til (P1: *Kvinne, 84*).

### 5.1 Tematisk presentasjon av funn

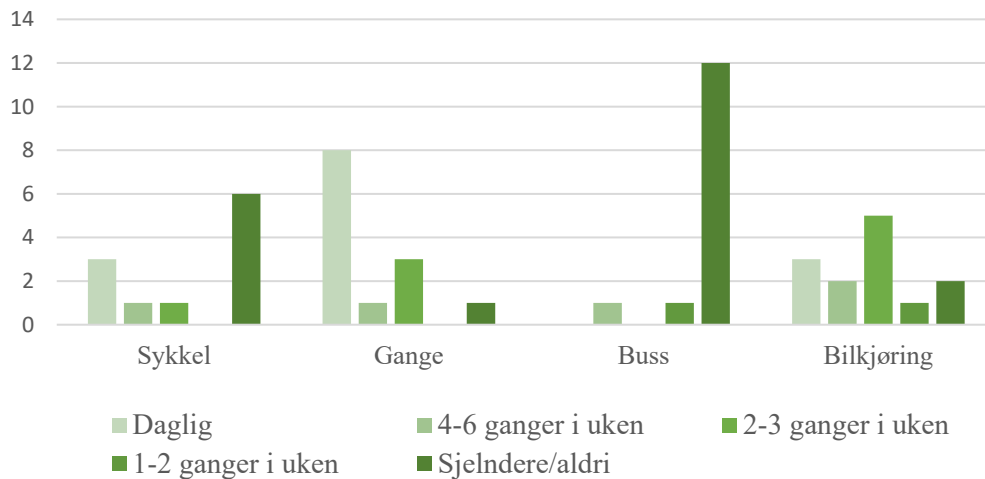
Som følge intervjuguiden, ble følgende overordnede tema spurt etter; Hverdagsreiser, bilbruk, utfordringer og barrierer, planlegging for egen alderdom og rutevalg i Hønefoss sentrum. Etter en tematisk analyse av transkriptene, kunne følgende undertema generaliseres:

- **Hverdagsreiser**
  - Reisemiddelvalg
  - Verdien av å være i form
  - Hjelpemidler stigmatiserer alderdom
  - Kort reisetid er å foretrekke
  - Attraktive uteområder
- **Utfordringer og barrierer**
  - Utfordrende områder
  - Ferdigheter
  - Vintersesongen
  - Eldre fotgjengere i møte med andre trafikantgrupper
  - Eldre som sykler
  - Myke eldre trafikanter og bilister
- **Planlegging for egen alderdom**
  - En hverdag uten bilen
- **Rutevalget i Hønefoss sentrum**

#### Reisemiddelvalg

Informantene ble bedt om å svare på hvor hyppig de bruker transportmidlene sykkel, gange, buss og bil med registreringskjema i vedlegg 1. Basert på svarene synes det at gange er transportmiddelet som brukes mest og buss er transportmiddelet som brukes minst. Her må det presiseres at informantene svarte på spørsmålene med utgangspunkt i at «gange» inkluderer både turgåing og i kombinasjon med andre transportmidler, eksempelvis sammen med bil- eller bussturer. Videre er bilbruken jevnt brukt blant 12 av de 14 informantene. Sykling kom på en tredjeplass, der fem av 14 oppga at de syklet mer enn en gang i uken. Fire av de fem er mannlige

syklister, mens flere kvinner oppga at de har parkert sykkelen for godt i frykt for å skade seg. Sykling ble besvart gitt at sykkelturer var inkludert, samt at føret tillater sykling. Ytterst få av informantene sykler på vinterstid.



Figur 20: Bruk av transportmidler for utvalgsgruppe 1

### Verdien av å være i form

På spørsmål om hvilke betydninger eller verdier informantene knytter til muligheten å kunne gå eller å sykle i byen, var svarene ofte de samme; *fysisk mosjon er godt for kroppen*. Det er veldig viktig for informantene å fortsatt kunne røre på seg. For mange har fysisk mobilitet blitt dårligere med tiden. Det har vært en tankevekker og motivator for å oppholde seg mer utendørs og i fysisk aktivitet. For andre er det viktig å holde seg i form for å kunne unngå å bruke bil, med tanke på miljøet eller trafikkvolumet. Videre vil jeg presentere hvilken betydning det å være fysisk aktiv betyr for de eldre som deltok i undersøkelsen.

Å kunne være fysisk aktiv er ikke bare en helsegevinst i seg selv, men flere av informantene opplever at å være i stand til å gjøre dagligdagse gjøremål selv, er svært viktig. Flere av informantene har familie, venner og naboer som vil stille opp så snart de spør om hjelp, men svært få vil benytte seg av tilbudet. Selvstendighet, mestringsfølelse og fravær av følelsen av å være til bry er viktig for eldre å opprettholde så lenge de kan. Dette funnet er i tråd med tidligere forskning. Når tiden er inne for å be om hjelp, prioriterer informantene å søke offentlige tjenester. Flere informanter tydeliggjør at tilgjengelige tjenester som gir dem hjelp til å hjelpe seg selv, er å foretrekke fremfor å være avhengig av andre. Slik behøver de ikke å spørre noen direkte om hjelp. Eksempelvis nevner flere informanter at varelevering på døren, drosje, TT-ordning og rusle buss er løsninger de fint kunne ha benyttet seg av om de ikke lenger kunne kjøre bil og ikke var i stand til å gå lengre avstander.

— Det vil være forferdelig å være avhengig av folk på den måten.

(G1: *Kvinne*, 76)

Flere av informantene er særlig opptatt av sykling som en fritidsaktivitet. Informantene som sykler opplever å komme lengre avstander på en helsefremmende og opplevelsesrik måte. Redusert mobilitetsevne og syn kan komme i veien for bruk av sykkel, noe som er svært negativt for de sykkelentusiastiske eldre. En informant kunne fortelle at fordi styrken i kroppen er mindre enn før, har den motvillig begynt med el-sykkel til handleturer. Videre er planen at dersom stabiliteten på sykkelen skulle bli enda mindre, vil informanten heller begynne med trehjuls sykkel. Dette til tross for at kan tolkes som en ikke sosialt akseptert transportmetode, men heller det enn å gi opp syklingen for alltid. Det synes dermed at sykling kan være viktig, også for eldre. Ikke bare for å holde seg i form, men som en fritidsaktivitet å være stolt av.

— Jeg så på [trehjuls sykkel] som litt harry. Men er alternativet å ikke sykle, eller å sykle på en sånn? Da sykler jeg på sånn. (P4: *Mann*, 77)

I dialog om hvordan de vil takle en ny hverdag der informantene hadde reduserte ferdigheter eller muligheter, er flere enige om at man ikke kan gi opp. Mange ser det som en utfordring å miste mobilitetsevnen, eller ikke lenger kunne kjøre bil når som helst. I stedet for å se til helsetjenester, er flere enige i at man må tenke kreativt og finne andre løsninger på å holde seg gående, både kroppslig og til mentalt. Dette tyder på mye motivasjon til å komme alderdom i møte med positiv innstilling.

— Det gjelder jo hele livet og særlig når man blir eldre. Å ikke slutte med ting. (G1: *Mann*, 68)

— Du må aldri slutte med noe!  
(G1: *Kvinne*, 72)

Når det kommer til egne hastigheter, spenningssøking og status i forbindelse med gange og sykling, beskriver litteratur og forskning at eldre foretrekker lavere hastigheter. Informantene fikk spørsmål om hvordan de stilte seg til egen hastighet når de sykler. Flere av de mannlige informantene kunne fortelle at de var tidligere veldig opptatt av å sykle fort og langt, men at de har lagt den tankegangen fra seg. Det virker på dem som at å i det hele tatt kunne bruke sykkelen og sykle langturer i sitt eget tempo var mer enn nok «status». For andre informanter som foretrekker å gå, virker det som at det forbindes litt status til å ha gått mer enn de anbefalte 10 000 skritt om dagen.

— Tidligere var jeg mer opptatt av å komme meg fort frem. [...] prøvde å sette rekord hver gang. Den ene gangen stupte jeg over styret [...] etter det bestemte jeg meg for å roe det litt ned. (P4: *Mann*, 77)

— Jeg har trappa ned. Før var det meningen å sykle langt og på kort tid, og ta pulsen og sånt. Men nå er jeg mer avslappet. (P2: *Mann, 75*)

### **Hjelpemidler stigmatiserer alderdom**

På spørsmål om hvordan det oppleves å bruke, eller å måtte vurdere å bruke hjelpemidler som rullator, gåstaver, trillebag eller rullestol, svarer flere av informantene at det stigmatiserer det å bli eldre. Flere informanter reagerer med latter eller rynking på nesa ved prat om akkurat dette, forstått som at å måtte ha ekstra hjelp til å komme seg frem er negativt. Av informantene er det bare en som kunne fortelle at gåstaver ble brukt regelmessig på tur, mens andre har kun brukt hjelpemidler i begrensede tidsrom på grunn av skader. Svært få av dem ser positivt på bruk av slike hjelpemidler i fremtiden. Det synes at bruk av hjelpemidler kommuniserer et behov for hjelp og at å ha behov for hjelp betyr at man er for gammel til klare seg selv. Om el-sykkel er det blandede meninger om hvordan den bidrar til det samme stigma. Noen mener at el-sykkel er et godt bidrag og tillater en å kunne sykle lengre med alderen, mens andre mener at det er et nederlag.

— Og jeg har heller ikke el-sykkel, for det har jeg sett på som et nederlag. Men det gjør jeg ikke lenger nå. (G1: *Kvinne, 72*)

— Jeg måtte bite i det sure eple da jeg kjøpte el-sykkel. Så jeg har el-sykkel som en av mine sykler da. [...] Jeg tenkte at det er ikke sykling, men transport. (P4: *Mann, 77*)

På vinterstid er det mange informanter som bruker brodder eller piggsko for å komme seg frem. Dette gjerne når de skal gå for å gjøre ærend, og ikke for sosiale sammenkomster. Brodder og piggsko blir gjerne sett på som noe man måtte bruke for å reise. Og at dersom man velger vanlige støvlettene, så er det for å pynte seg for en sosial sammenkomst. Inntrykket her er at bruk av brodder ikke er like stigmatiserende som rullator og staver.

### **Kort reisetid er å foretrekke**

Reisetid er en viktig faktor for eldre. Pensjonisttilværelsen oppleves forskjellig for alle informantene. Noen føler at de har mer tid i hverdagen, mens andre har påtatt seg flere fritidsaktiviteter og verv og har mer å gjøre. Når de skal til sine reisedestinasjoner, velger de å gå, sykle eller kjøre bil. De fleste opplever at å gå eller sykle ofte tillater dem å komme gjennom Hønefoss sentrum fortest, fordi biltrafikken «alltid står i kø». Kjører de bil, er det fordi de bor lengre utenfor byen eller at de planlegger å kjøre utenfor rushtidene. Flere av informantene mener også at det ikke er noen hensikt i å vurdere buss gjennom Hønefoss sentrum, fordi bussen må stå i den samme køen som bilene. Dette styrker antagelsen om at til tross for bedre tid som

pensjonist, har ikke transportbehovet endret seg. Det er fortsatt ønsker om å komme seg fort frem, men også unngå krevende trafikk.

— Og jeg ser altså ingen grunn til å stå og vente på en buss og kjøre buss, når jeg sykler og går raskere. (G3: *Mann, 77*)

Det at bussene ikke får prioritet i byens vegnett, kan være grunnen til at informantene ikke bruker busstilbudet noe særlig i byen. De velger heller å ta bussen hvis de skal til Oslo. Flere av informantene er enige i at fordi parkeringstilbudet er lite og dyrt i Oslo, så foretrekker de heller å ta bussen inn dit. Dette er et eksempel på det mobilitetsplanlegging i kapittel 2.2. At når parkeringsmulighetene blir ubeleilig for folk flest, og busstilbudet er til stedet, så er det lettere å velge buss fremfor personbil.

— Det er et problem at bussen må stange i samme kø som bilene. Hvis jeg visste at jeg kunne spare 15 minutter med bussen, så hadde jeg tatt bussen. (G1: *Mann, 68*)

Hønefoss bru har en separat gang- og sykkelbru. Denne brua setter informantene som går pris på, til tross for at de ikke alltid bruker den. Mange bruker hovedbrua fordi den leder direkte til torget. Om de skal til Elvelangs, så velger de gangbrua. Det kan tyde på at gangbrua sin plassering har påvirkning på hvordan den brukes, og hvilke prioriteringer eldre gjør når de går. I likhet med at informantene foretrekker effektiv reisetid, velger korteste vei og ikke omveier når de går. **Attraktive uteområder**

Flere av informantene trives med å gå eller sykle der hvor det oppholder seg folk, fremfor langs gater med mye biltrafikk. Flere setter pris på å kunne se andre mennesker, særlig på torget. Der oppholder det seg folk i alle aldre. Det er uteservering fra torgets kafeer på sommeren, noe som flere setter pris på. Informantene gir inntrykk av at å ha oppholdt seg i en by så lenge som de har gjort, så kjenner de mange. Det ble ofte nevnt at for dem som går på torget eller langs elven er sjansen stor for å finne noen man kjente og slå av en prat med.

En av informantene, G3: *Kvinne 77*, uttrykker at i fremtiden vil det være positivt om det var flere områder tilrettelagt for at forskjellige typer mennesker kunne møtes. Dette ble sagt med eksempel på en planlagt omsorgsboligen som skal komme i byen. At informantene selv mener at fordi byens studenter sjeldent blir sett, om ikke studentboliger og uteområder til omsorgsboliger kan samlokaliseres. På den måten kan eldre møte andre enn bare sin egen aldersgruppe.

Om fysiske omgivelser som oppleves som positive, kan informantene fortelle at på gåturer er snarveier satt stor pris på. Litteraturen sier at opplevelsen av å oppholde seg ute blir påvirket av de elementer som grøntområder, sosiale møteplasser, aktive fasader, gatepynt o.l. Derfor ble informantene spurt om hva som gjør at enkelte ruter er penere enn andre. Basert på tilbakemeldingene er ikke utsikt, estetikk og omgivelsenes utseende noe som faller naturlig å prate om når det kommer til tema om hvilke faktorer som skal til for å få en hyggelig gåtur. Det er heller en sekundærfaktor som ansees som en luksus, fremfor et konkret behov for trygg og rask ferdsel til bens eller på sykkel. Dersom informantene kunne velge vil de fleste av dem gå ruter som tillater planlagte eller tilfeldige sosiale møter, i tillegg til å kunne se mer langs veien. Av estetiske elementer i omgivelsene, mener informantene at grøntområder, trær langs gatene og blomster bidrar til en mer attraktiv rute. I tillegg er flere opptatt av hva slags bebyggelse som er å finne i bysentrum. Eldre bygg med jugendstil og få etasjer settes pris på. Mange av informantene har også tilbrakt store deler av livet sitt i Hønefoss og viser at de setter stor pris på at den gamle bebyggelsen ivaretas i utviklingen fremover.

### **Utfordrende områder**

Jeg hadde en hypotese om at reduserte sanser hos eldre kunne påvirke hvordan de planlegger ruten de skal gå eller å sykle. Dette med tanke på at de unngår steder med høyt trafikkvolum, at syklister unngår områder med fotgjengere og motsatt eller at eldre tar med seg noen eller noe for hjelp. Spørsmålet lød: *Når du skal gå eller sykle, hvordan og i hvilken grad planlegger du i forveien?* Ingen av informantene kunne svare at de planlegger rutene sine. Noen unngår Kongens gate på grunn av ubehagelig støy fra bilene, men utover det er det ingenting som kan tyde på at eldre planlegger veien å gå eller sykle som gir minst mostand. De er såpass kjent i byen, at de alltid går der de har brukt å gå før.

Ingen fortalte om noen steder der de føler seg spesielt utsatt for kriminalitet. Det er imidlertid sett på som spesielt ufint at det er graffiti på enkelte steder. Tegninger av fredssymbol er ikke nødvendigvis så galt, men det at det hakekors kunne gjøre enkelte informanter provosert eller utilpass. Utover det forteller noen informanter også at dersom de er ute og går tur i byen, unngår de gjerne å oppholde seg på steder i nærheten av synlig uteliv og berusede mennesker. Dette mest på grunn av bråk og følelsen av å bli noe ukomfortabel i slike settinger. En informant, P1: *Kvinne 84* som går ofte, svarer at lange mørke tunneller og smug kan føles utrygt selv om det i realiteten ikke er det.

— Den undergangen er guffen. Den er smal, og det er en sving under togbanen. Den er ekkel å gå. Jeg gikk der en kveld, det var ekkelt. Jeg følte meg usikker. Jeg lurte på om det var noen der, lå det noen på lur? Da spøkte det i hodet mitt. (P1: *Kvinne, 84*)

Av barrierer i trafikken forteller flere informanter at el-sparkesykler og skilt som står i veien eller på torget er slitsomme å forholde seg til. Det betyr at fotgjengeren må gå en omvei for å komme rundt gjenstandene, noe som kan være utfordrende for dem med gangbesvær. I trafikkbildet kan lysregulerte kryss opptre som både et irritasjonsmoment og en utfordring. Flere ytrer irritasjon for at det tar lang tid å få grønt lys for å krysse veien. På den måten opplever de ikke å være en prioritet i trafikken. I tillegg er det ikke alltid nok areal for fotgjengeren å stå på når de venter på grønt signal. Flere føler at de står i veien for andre. Andre har utfordringer med grønt-tiden. Der tiden for å komme seg over veien er for kort. Dette særlig med bruk av utstyr som trillebag ved handleturer, eller generelt gangbesvær. Ingen av informantene benytter seg av rullator, men tenker seg at grønt-tiden for å komme seg over med slikt utstyr ville vært for kort. Videre er mange av informantene bekymret for trafikkulykker. Overraskende mange har vært i en ulykke på sykkel selv, eller hørt om andre eldre som enten har blitt påkjørt av bil eller sykkel.

Kvaliteten på veidekket er nevnt i sammenheng med kvalitet for både gange og sykling. Det er slitsomt for kroppen å både gå og sykle på asfalt som enten har blitt «lappet» sammen, eller har flere hull. Det er også en særlig utfordring for informanten som benytter seg av trillebag for å gjøre handleturer, da bagen fort kunne sette seg fast i hullene i veien. Videre er noen informanter opptatt av hvordan busstoppene er utformet. Mange tar buss mellom Hønefoss og Oslo. Flere synes at det er vanskelig å gå på og av bussen når det er en helning på veien til eller fra busstoppet. Dette spesielt på vinterstid og at helningen da kan være glatt i tillegg. Det føles spesielt utrygt for eldre med mobilitetsutfordringer å gå på slikt underlag, da de er redd for å falle som kan utgjøre stor skade på kroppen. Andre poengterte at et busstopp i forbindelse med Oslo-bussen i sentrum ikke er så bred. Slik at det fort blir trangt å gå av bussen når det kommer andre fotgjengere eller syklister forbi.

## Ferdigheter

Med *ferdigheter* menes de evnene og ferdighetene som må være til stedet for å gjennomføre en gang- eller sykkelstur. Her fokuserer jeg på fire av de fem UU-brukergruppene; mobilitet, syn, hørsel og kognisjon, samt tekniske ferdigheter og kunnskap.

Informantenes første respons til spørsmål om ferdighetsbehov for å kunne gå og sykle, er *mobilitetsevnen*. Kroppens mobilitet må fungere for å kunne reise til fots, på sykkel eller med buss. Flere informanter påpeker at når mobilitetsevnen blir dårlig, kan eldre oppleve å bli ustødige. Dette kan føre til at de ikke trygge på at de klarer å for eksempel holde seg på sykkelen. Det påvirker også hvor raskt kroppen klarer å reagere når de føler at de er i fare. Mange informanter tar eksempel i syklistere som kommer i høye hastigheter på fortauet, og at de eldre da ikke har krefter til å hoppe ut av veien før en eventuell kollisjon.

Angående syn, forklarer informant P4: *Mann 77* at redusert syn kan føre til at man ikke oppfatter hele trafikkbildet, spesielt i høyere hastigheter. Ingen av informantene kunne ordrett fortelle at høy biltrafikk og høye hastigheter fører til stress. De forteller heller om en følelse av å være utrygg, med et ønske om reduserte hastigheter og dermed få bedre tid til å ta seg frem. Flere mener også at å krysse veier til fots, der syklistere og bilister ferdes, føles spesielt utrygt til tider. Særlig hvis trafikkbildet oppleves som uoversiktlig og hastighetene er høye. Det kan tenkes at dette også skyldes redusert mobilitetsevne og dermed reaksjonstid.

I forbindelse med diskusjonene om hvordan det oppleves å være fotgjenger eller syklist på steder der man møter andre trafikantgrupper, kommer det indirekte frem at flere er usikre på trafikkregler og hvordan gaterommet er ment for blandet ferdsel. Noen mener at syklistere ikke har lov til å sykle på fortauet og andre mener at det var greit under gitte omstendigheter. I tillegg er noen veldig oppgitte over at syklistere må sykle på kryss og tvers av gang- og sykkelstien. Dette også der arealene er delt i to. De ytrer en irritasjon for at fotgjengere ikke holder seg på fotgjengersiden. Altså en eksisterende løsning som kun fungerer om trafikantene etterfølger den kommuniserte regelen om å holde seg i sin «fil».

## Vintersesongen

På spørsmål om hvordan informantene opplever Hønefoss på vinterstid, er det mange som sier at brøyting og strøing er veldig bra noen steder og veldig dårlig andre steder. Informantene løser utfordringen på to måter; bruke brodder, piggsko og piggdekk på sykkel eller la være å gå og sykle om vinteren. Det fører til at de heller bruker bilen. Ellers er det stor forståelse for at strø smelter ned i isen når temperaturene varierer, men det at det er så glatt gjør at eldre fotgjengere



reduserer antall gåturer og velger ofte å gå steder de vet at det ikke er så glatt. Torget ble tatt som et eksempel flere ganger, som et sted med mye is til tross for strøing.

Brøytekanter mellom fortau og rekkverk gjør det vanskelig for fotgjengere å bruke rekkverket. Dette er en særlig utfordring i bakker, der mange informanter benytter seg av rekkverk for å hjelpe seg opp. Manglende eller dårlig snørydding generelt på fortau er noe som gjør det vanskelig å benytte seg av fortauene. Ifølge informantene er løsningen å gå på veien, noe som gjør at mange føler seg utrygge. I tillegg forteller informant P3: *Kvinne 77* at når det samler seg snøhauger ved lysregulerte kryss, er det ofte vanskelig å rekke frem til knappen for å be om grønt lys. I slike tilfeller er det ikke «bare å gå ut i veien». Informanten løser utfordringen med å trykke på knappen med gåstaven.

— Noen ganger er det så svære [snø]hauger, at du nesten ikke kommer bort til knappen du skal trykke på. Da hender det at jeg bruker gåstaven og trykker, fordi ellers rekker jeg ikke bort. (P3: *Kvinne, 77*)

### **Eldre fotgjengere i møte med syklist**

Informantene fikk spørsmål om hvordan det opplevdes å være fotgjenger eller syklist i møte med andre trafikanter. Perspektivene fra en eldre fotgjenger til en eldre syklist varierte en del. Her vil jeg presentere fotgjengerens perspektiv, og senere kommer syklistens perspektiv.

Som fotgjenger opplever mange informanter det som vanskelig å ta hensyn for andre, og gi plass for at andre kan komme forbi. I tillegg opplever flere at de ikke blir respektert av andre, særlig yngre trafikanter både til fots, på sykkel eller på el-sparkesykkel.

— Da gikk jeg til byen for jobb. Det var med livet som innsats. Så har ikke folk ringeklokke lenger, eller de bruker den ikke lenger. De kom som et uvær! (G1: *Kvinne, 72*)

Mange av informantene føler seg utrygge når de går på steder som syklist sykler på, og de føler som om de er i veien og som en byrde. De opplever at syklist enten ikke signaliserer at de kommer, eller at syklisten kommer i for stor hastighet slik at den eldre fotgjengeren ikke rekker å reagere. En av informantene, G1: *Kvinne 84*, har redusert hørsel og kunne fortelle at med dårlig hørsel er det vanskelig å gå der det også ferdes syklist. Dette fordi selv om ringeklokken brukes, vil hun ikke kunne høre varselet fordi syklisten må komme veldig nær før det kan høres. Dette gjør at informanten blir like overrasket uavhengig av om syklisten bruker ringeklokken eller ikke. Fordi i de aller fleste tilfeller, sykles det så fort at informanten ikke rekker å registrere dem før de er veldig tett på. Andre informanter har også opplevd raske syklist på fortauet. Og mange føler at de ikke har noe sted å «slippe unna» i slike situasjoner,

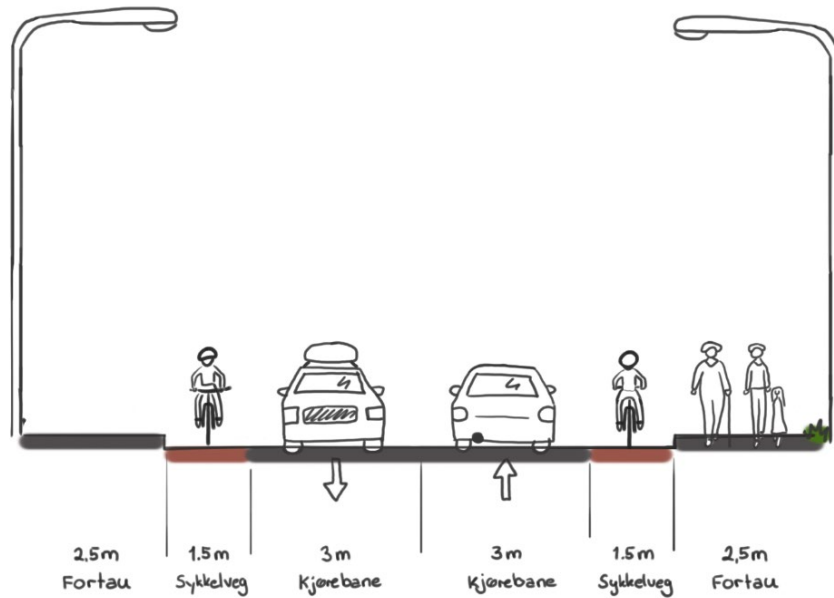
fordi gang- og sykkelveier og fortauer er for smale for slike forbipasseringer. Hønefoss bru og Kvernbergsund bru ble ofte nevnt som eksempel på steder hvor det er for liten plass til at myke trafikanter kan møtes. Begge bruene er svært smale, med rekkverk som skiller fortau fra kjørebane på begge sider. Det er ingen skilting som for eksempel tilsier i hvilken retning syklister skal sykle, noe som gjør det utfordrende for fotgjengere som dermed kan møte syklister både foran og bak seg. Dette tema koker ned til at det er konflikt mellom syklister og fotgjengere, og informantene kjenner på denne konflikten. Mange ytrer frustrasjon, men de aller fleste viser også forståelse og tar til takke med at de må ofre litt av sin trygghet for at samfunnet skal fungere.

— Man skal ikke føle seg som jaget vilt når man går i byen! (P3: *Kvinne, 79*)

### **Eldre som sykler**

Flere sykkelinteresserte informanter som deltok i intervjuene. De fleste sykler langturer utenfor byen for å mosjonere, mens andre bruker sykkel som hovedtransportmiddel. De kunne gi veldig god innsikt i hvordan det er å være en eldre syklist i Hønefoss.

Først og fremst eier de informantene som ønsker å sykle sine egne sykler. På spørsmål om de savnet tilgang til fremkomstmidler, deriblant bysykkel, svarte de aller fleste at de hadde en eller flere sykler dersom de trenger det. Videre bytter de på å bruke fortau, sykkelfelt og kjørebane når de sykler. Flere er likevel prinsipielt imot å sykle på arealer som er ment for fotgjengere, men har sett seg nødt til å gjøre det likevel fordi det føltes utrygt i veibanen. Sykkelfeltet som befinner seg i Hønengata ble stadig tatt som eksempel på utrygge steder å sykle, se figur 21. Der er sykkelfeltet 1,5 meter, og på nivå med kjørebane. Informantene som har syklet her forteller at de ikke føler seg trygge fordi trafikken kommer tett på, og at de blir ustødige på grunn av dragsuget som kommer av store forbipasserende kjøretøy. Siden fortauet er på et høyere nivå enn sykkelfeltet, kan ikke syklister «slippe unna» store kjøretøy ved å smette inn på fortauet. Flere informanter ytrer et ønske om brede sykkelarealer, som følge av en forventet redusert stødig på sykkel.



Figur 21: Snitt av Hønegata. Basert på Streetmix

Underlag og kvalitet på veidekket kjennes veldig godt hos informantene som sykler. Flere informanter forklarer at på grunn av redusert mobilitetsevne, er fortauskanter mellom fortau og kryssende veibane en utfordring å komme seg ned og opp på når de sykler. De må ha krefter i armene til å løfte sykkelstyret i fart, for å komme opp på fortauskanten.

— Også har du de fortærende tverrgatene som kommer. De har ikke rundet av fortauskantene. Og det er så lite som skal til, hadde de runda ned litt der så slipper du en skarp kant der når du sykler. (G3: Mann, 82)

Torget er et område der mange myke trafikanter ferdes. Her mener informantene at det er vanskelig å følge en logistikk særlig ved sykling. Folk går og oppholder seg på torget, og tidvis er boder og andre gjenstander der. Dette fører til at informantene som sykler må være spesielt forsiktig og sykle i sikksakk for å ikke treffe noe eller noen. Likevel foretrekker de å heller sykle i sikksakk på torget, enn å sykle med bilene i den høyt biltrafikkerte Kongens gaten. Dette for å unngå eventuelle farligere ulykker med biler. På samme måte som at eldre fotgjengere føler konflikt med syklister på fortau, oppfatter eldre syklister også en konflikt som følge av fotgjengere. Mange eldre syklister blir frustrert når fotgjengere ikke tillater dem å komme forbi på en fornuftig måte på fortauet.

## **Myke eldre trafikanter og bilister**

Angående møtet mellom eldre myke trafikanter og bilister, ser informantene på dette møtet med usikkerhet. Informantene mener at samspillet mellom myke trafikanter og bilister i Hønefoss ikke fungerer. Fotgjengere føler seg ikke respektert av bilistene i byen.

— Det virker som at syklende og gående er en pest og en plage for bilister. (G1: *Mann, 68*)

En informant, G3: *Mann 77*, tar eksempel i at bilene kjører ofte veldig fort i en gitt bakke med rekkverk. Når informanten går på fortauet i bakken, er informanten usikker på hvordan den skal slippe unna en eventuell bilulykke som følge av den høye hastigheten som bilene ofte har. Om dette tyder på faktisk høye hastigheter på bilene, eller at fotgjengeren opplever hastigheten som høy, er ikke sikkert. Opplevelsen av å være i fare gjør det likevel ikke attraktivt å gå.

— Det er greit at det er et sånt rail. Men å komme mellom det og bilen, hvis det blir noen skrens på den bilen. Så har jeg altså mange ganger planlagt hvordan jeg skal stupe over railen. (G3: *Mann, 77*)

Mange føler seg utrygge på sykkel i veibanen på grunn av bilenes atferd, spesielt i kryss. Enda flere synes at det er utrygt å krysse gater i Hønefoss til fots, uavhengig om det er lysregulert eller ikke. Mange krysser ikke veien før de har direkte øyekontakt med bilistene. Det tyder på at både eldre fotgjengere og eldre syklister føler at Hønefoss er bildominert, og at bilisters atferd bestemmer hvor trygg de føler seg som myk trafikant.

## **Hvordan blir en hverdag uten bilen?**

Med bakgrunn i at Norge ser på en fremtid med redusert bruk av personbiler, ble informantene spurt om hvordan de ville taklet en fremtid der de ikke lenger kunne kjøre bil. Uavhengig om det skyldtes mistet førerkort eller mangel på tilgang til eller mulighet til å kjøre bil.

Den generelle tilbakemeldingen er at bilen tillater en viss form for selvstendighet. Å kjøre tillater at en kommer seg lengre strekninger eller kan frakte tunge varer uten å be noen om hjelp. Dette er sett på som en veldig grunnleggende ting, og mange er vant til denne muligheten. Tanken på å miste den muligheten virker skremmende. Å miste bilen er nesten synonymt med å bli avhengig av andre. Den største delen av informantene ser likevel på en hverdag uten bil med et løsningsorientert blikk. Noen har allerede startet å fase ut bilen, noen lever allerede uten egen bil og noen planlegger å kvitte seg med bilen av både økonomiske grunner og av miljøhensyn. Selv om bilen representerer selvstendighet i stor grad, har mange informanter allerede tenkt på hvordan de kan opprettholde sin selvstendighet på andre måter.

— Nei, da hadde det vel blitt buss vil jeg tro. Kanskje sykkel, det spørs litt hvor langt frem man tenker. Kan nok sykle dit oppover, når man blir enda litt mer voksen også. Men da er det jo buss som er tema. (P5: *Mann, 77*)

— Hvis man må handle i byen og ikke har bil og det ikke går buss. Da må du bestille taxi. Blir du gammel nok så kan du få sånn TT-kort. Jeg kjenner noen som har det, de kommer seg til flere steder og er flinke til å bruke det. Det synes jeg er fint. (G1: *Kvinne, 84*)

For de som sykler, viser det seg at å utnytte sykkelen for det den er verdt hjelper mye i en hverdag uten bil. En sykkel kan ha sykkelvesker på, i tillegg til at syklisten selv kan bruke sekk.

— Jeg bruker alltid sykkelen når jeg skal handle. Da bruker jeg sekk. Det varierer om jeg kobler på tilhenger eller bare bruker sykkelvesker. (P4: *Mann, 77*)

Informantene som foretrekker å gå, tenker at både ruslebuss, kollektivtilbudet, taxi, tt-ordning, pasientreiser, varelevering og ryggsekk fint kan brukes for å kunne komme seg rundt både til handleturer og til andre hverdagslige turer. Flere påpeker at løsninger som krever en viss grad av teknologiske ferdigheter, som for eksempel bestilling av ruslebuss, taxi og varelevering på app eller internett, samt betale for bussbilletter med apper, kan være en utfordring for eldre. At ikke alle er like teknologisk anlagt. Informantene selv har ikke vanskeligheter med dette.

Ruslebuss, er ifølge informantene, en ordning der en liten buss plukker opp passasjerer på bestilling og kjører til ulike destinasjoner. Altså en buss uten faste ruter. Denne ordningen var i Hønefoss før, men er foreløpig ikke aktiv. Informantene ønsker at dette tilbudet blir gjenopprettet. Et annet konsept er tt-ordningen. Ingen av informantene har brukt denne ordningen, men noen av informantene gir inntrykk av å være misfornøyd med den. De opplever at man må ha en veldig nedsatt helsetilstand for å kunne benytte seg av en slik ordning. Informant G1: *Mann 68*, har vurdert å benytte seg av bildelingsordninger eller konseptet «Nabobil», som tillater en å leie en bil i korte perioder. Dette er tenkt i en fremtid der informanten ikke nødvendigvis har mistet lappen, men derimot ikke behøver bil for å gjennomføre dagligdagse gjøremål. Denne innstillingen har bare en av informantene, og er ikke generaliserbar.

## Rutevalget i Hønefoss sentrum

Kontaktpersoner i kommunen bisto i å definere følgende ruter; Elvelangs (rød), Den sosiale ruta (grønn) og Hovedfartsåren (blå). Disse er tre ruter gjennom nord-sør-aksen i Hønefoss sentrum, og er svært forskjellige fra hverandre. Dette for å kartlegge hva som har betydning for valg av rute. Informantene ble presentert med kart og tilhørende bilder. Deretter ga de tilbakemeldinger på hva de satte pris på og hva de mente at kunne være utfordrende på disse rutene.



Figur 22: Tre ruter gjennom Hønefoss

**Den sosiale ruta** går via Storgata og torvet mot Hønefoss bru, og har en sammenhengende gangvei fra sør til nord, unntatt der den krysser torvet. Både bilister, syklister og fotgjengere bruker hele eller deler av ruta. I tillegg oppholder det seg folk på torvet eller i parker og handelsområder ved ruta. Informantene forteller at dette er den vanligste veien å gå eller sykle hvis de skal gjennom sentrum i nord-sør-aksen. Grunnen er i første omgang at den oppleves som kort. Den beste kvaliteten med denne ruta er torvet og alt som kan oppleves der, i tillegg til at det oppleves mer trafiksikkert å gå der kontra andre steder. Mange informanter setter pris på å se andre mennesker, både barn på lekeplassen og folk som sitter på uteserveringen til kafeene. I tillegg er det mange som opplever at de møter noen de kjenner som de kan ta en kaffe med. Mange setter også pris på området like sør for torget, der «Fengselet» er med pen beplantning og gammel arkitektur. Flere synes at denne ruta er fin på grunn av dens sosiale og grønne kvaliteter. I den sørligste delen av ruta møtes fotgjengere, syklister og bilister i flere kryss. Her føler både fotgjengere og syklister seg oversett av bilister.

**Elvelangs** er en naturnær rute. Den er opparbeidet med asfalt og opplyst gangvei fra bruen i nord frem til Søndre park. Deretter har den et lite parti der gangveien smelter inn i veinettet til nabolaget, frem til idrettsanlegget. Der kan man gå via Ringeriksgaten eller rundt halvøya på en natursti. Naturstien slynger seg mellom store og gamle trær og røtter, og har ingen belysning. Den siste biten av ruten fra vest for Ringeriksgata til bruen, har asfaltert gangvei og belysning. Veien går under bruen før den kommer opp og leder over bruen. Under bruen er det graffiti. Langs denne ruta ferdes det fotgjengere og syklister, nesten helt atskilt fra biltrafikk. Denne ruta er informantene veldig fornøyd med. De opplever den som både interessant, trygg og sosial å gå på. Det at den er varierende, og at man kan velge å gå på opparbeidet underlag eller natursti er en stor kvalitet. Mange forteller også at de ofte møter kjentfolk her. Det er nok areal til å stoppe og prate, samt gå og sykle forbi hverandre. Informantene liker godt at det er tilgjengelige benker langs ruta, som for noen informanter var veldig viktig i perioder der de hadde spesielt stort gangbesvær som følge av sykdom og skader. Flere er også fornøyd med at ruten knytter sammen flere områder, som Søndre park, idrettsanlegget, bystranda, kirken og Petersøya.

**Hovedfartsåren** består i størst grad av Kongensgate. Dette er en fylkesvei og fungerer som hovedfartsåren for bilistene gjennom byen. Denne gaten har fem lysregulerte kryss og kobler flere sidegater sammen. Det er fortau på begge sider og ingen sykkelfelt. Utover det er det gatebelysning hele veien. Hvis det er et område informantene unngår eller prioriterer lavest å ferdes i, så er det denne gaten. Gaten oppleves som bråkete og uoversiktlig. Det er mange biler og mange trafikanter. Flere føler at andre trafikanter ikke følger trafikkreglene, og at mange

bilister står på fotgjengerfeltet i et forsøk på å komme frem. Det gjør at det føles utrygt å gå i fotgjengerfeltet og informantene føler seg ikke synlig for bilister. Hvis informantene oppholder seg i denne gaten, er hensikten i de fleste tilfeller kun for å krysse gaten. Det er her utfordringene med lysregulerte kryss kommer inn, der mange opplever lang ventetid og for liten grønt-tid til å komme seg over.

## 5.2 Diskusjon og analyse

På et generelt nivå, oppfatter jeg det som at de eldre opplever byen som relativt bra å ferdes i, dersom de vet hvor man skal gå eller sykle. Likevel er det enkelte barrierer som gjør det ekstra vanskelig å reise grønt. Barrierene oppstår der det er en dissonans mellom infrastruktur, ferdighet eller personlig betydning. Slike barrierer kan eksempelvis være der eldre har de hjelpemidlene de har behov for, men ikke bruker det fordi å bruke utstyr bidrar til stigmatisering om det å bli eldre. Temaene som kom fram i denne prosessen er ikke helt nye funn. Mange av disse utfordringene er allerede definert i annen forskning og litteratur, eller eksemplifisert i Statens vegvesens V129 Universell utforming av veier og gater.

For å forstå hvordan opplevelsene til de eldre informantene og hvordan elementene i deres mobilitetsvaner påvirker opplevelsen, er temaene analysert mot det teoretiske rammeverket. Her sorteres elementene *betydning*, *ferdigheter* og *infrastruktur*, og jeg vil peke på hvordan disse påvirker noen konkrete eksempler på eldres opplevelse av gang- og sykkelnettverket. *Betydning* beskriver de personlige verdiene og symbolikken som eldre forbinder med praksisen. *Ferdigheter* beskriver hvilke kunnskap og evner eldre må ha og hvilke som blir utfordret i praksisen. *Infrastruktur* beskriver alle de fysiske utformingene, tjenestene og tingene som eksisterer for praksisen. Dette inkluderer blant annet uterom, gate og dens brukergrensesnitt, hjelpemidler og skilt. I tabell 4 på neste side er alle tema sortert i forhold til elementene. Det tabellen viser er, om ikke annet, at kjente utfordringer for eldre som en utsatt gruppe i samfunnet også opptrer i Hønefoss.



Tabell 4: Funn fra intervju med utvalgsgruppe 1

<p><b>Opplevd gang- og sykkelmuligheter for eldre i Hønefoss</b></p>	<p><b>Betydning</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Selvstendighet og mestringsfølelse er viktig i møte med grønn mobilitet</li> <li>- Det er status å være aktiv</li> <li>- Føler seg oversett eller ikke respektert av andre trafikanter</li> <li>- Mobilitetshierarkiet har bilen på toppen</li> <li>- Hjelpemidler stigmatiserer alderdom</li> <li>- Kort reisetid er like viktig som før</li> <li>- Å holde seg frisk er en stor motivator til å gå og sykle</li> <li>- Å kunne være sosial når man er ute og går er motiverende</li> <li>- En mild frykt for trafikkulykker</li> </ul>
	<p><b>Ferdigheter</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Usikkerhet om trafikkregler for myke trafikanter</li> <li>- Tekniske ferdigheter påkrevs ved bestilling av varelevering/bussbillett o.l.</li> <li>- Dårligere syn og hørsel påvirker hvor lett det er å oppfatte trafikkbildet og andre trafikanter</li> <li>- Dårligere hørsel og mobilitetsevne påvirker reaksjonstid- og evne i trafikken</li> <li>- Gangbesvær og redusert mobilitetsevne gjør det utfordrende å ferdes til fots og på sykkel på arealer for blandet bruk</li> <li>- Redusert mobilitetsevne, styrke og stødighet påvirker evnen til å sykle i byen på tohjulssykkel</li> </ul>
	<p><b>Infrastruktur</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Uteområder oppleves positive der det er sosiale møteplasser, generasjonsmøter og nærhet til natur</li> <li>- Smett og snarveier er foretrukket for den som går ofte og vil endre litt på turen fra gang til gang</li> <li>- Hyppige hvileplasser er viktige</li> <li>- Vinterføret bringer flere fysiske barrierer som er vanskelig å forholde seg til</li> <li>- Veidekke med hull og ujevnheter er utfordrende for både fotgjengere og syklist</li> <li>- For smale arealer på gang- og sykkelforbindelser gjør det vanskelig og utrygt å komme seg frem</li> <li>- Fysiske gjenstander i gangarealer som f.eks. skilt oppleves som barrierer</li> <li>- Høy biltrafikk og støy fra kjøretøy påvirker gang- og sykkelforbindelser negativt</li> </ul>

### «Betydning» påvirker bruken av gange og sykling

Betydningen av å kunne bruke kroppen og gjennomføre hverdagslige ting og dermed føle mestring og uavhengighet, virker som den sterkeste motivatoren for å holde seg i fysisk form ved å gå og sykle. Det var overveldende fokus på å gå og sykle for å holde seg i form, oppleve fine turer og snakke med venner og kjente i byen, fremfor fokus på å reise miljøvennlig. Å redusere klimagassutslipp og bruke miljøvennlige transportmidler ble nevnt av bare en informant. Dette tyder på at et slikt fokus ennå ikke er helt utbredt blant denne målgruppa, og at helsegevinsten av å gå og sykle er det eldre fokuserer på. I tillegg til mestringsfølelse og uavhengighet, er stauts også en stor del av «betydning». Det er status å være en aktiv pensjonist.

Å sykle blir også sett på som noe mer status enn å gå, kanskje fordi det er forbundet med noe mer risiko. Flere av de mannlige informantene hadde opplevd å sykkelulykker uten at det førte til å parkere sykkelen for godt. Mens de kvinnelige informantene som uttalte seg om det, mente at konsekvensen av å falle på sykkel var for stor til at de ville ta sjansen på å sykle igjen. Det kan skimtes en kjønnsmessig forskjell på vurdering av risiko. Uansett har de eldre syklistene roet ned spenningssøket på sykkel, og tar seg litt lengre tid til å sykle etter hvert som de har blitt eldre. Det kan tyde på at de verdsetter å kunne sykle fremfor å risikere en eventuell varig skade som følge av en ulykke.

Eldre føler stigma rundt det å måtte bruke hjelpemidler og annet utstyr for å gjennomføre sine gjøremål utendørs. Med hjelpemidler og utstyr menes alt fra gåstaver, rullatorer, rullestoler, trillebager, sekker, sykkelvesker o.l. Selv om det ikke var like mye fnysing om alle typer hjelpemidler, var det helt klart ikke gunstig å måtte ty til rullator eller trillebag for å gjennomføre handleturen. Utstyr og hjelpemidler er en del av infrastrukturen jeg sikter til i oppgaven, og er til for å hjelpe personer som har behov for det. Det som gjenstår, er en sosial aksept for at slikt utstyr benyttes. Det er svært negativt at stigma rundt en rullator skal være nok for at noen velger å reise med personbil fremfor å gå. Videre var det særlig interessant å lære at el-sykkel som jeg ikke så på som et hjelpemiddel, ble sett på som et hjelpemiddel av informantene. Dette fordi den har en motor, som gjør at man får hjelp til å sykle. Siden det viste seg å være litt status å kunne sykle, så kan det også være grunnen til at el-sykkel ikke blir sett på som like «sprekt» som en vanlig sykkel. Informantene var delt på hvordan de syntes at el-sykkel bidro til stigma rundt alderdom. Noen hadde kommet lengre i å akseptere bruk av el-sykkel enn andre. Så det kan synes at når et «hjelpemiddel» blir normalisert hos flere enn bare en målgruppe, kan stigma bli mindre. Kanskje dette er mulig å oppnå med andre hjelpemidler som gåstaver og trillebager også?

På lik linje med resten av befolkningen, foretrekker eldre å reise tidseffektivt. Dette gjenspeilet seg i spørsmålene rundt bruk av kollektivtransport i forbindelse med å gå. Fordi infrastrukturen ikke tillater bussene i Hønefoss å komme fortere frem enn resten av biltrafikken, velger mange eldre heller å kjøre, gå eller sykle for å komme seg gjennom nord-sør-aksen i byen eller ut av byen. Dette reflekterer at eldre foretrekker det som oppleves som den korteste reisetiden. Så kan man diskutere hva som faktisk er raskere å gjøre enn å ta bussen. Selv om bilen ikke kommer fortere gjennom trafikken, oppleves det kanskje som raskere fordi man kjører selv og har kontroll selv. Ved å gå og sykle får man mange inntrykk fra omgivelsene, og som følge litteraturen om gangopplevelser, kan gjøre at man ikke tenker på hvor lang tid som faktisk går.

Så om en eldre fotgjenger hadde gått gjennom Hønefoss sentrum raskere enn en buss hadde kjørt gjennom er ikke sikkert, men at det er svært sannsynlig at den som går opplever turen som mer effektiv enn den som tar bussen. Dette kan også være grunnen til at en overvekt av informantene som oppga at de bor nærmere enn 500 meter fra et busstopp, men likevel ikke bruker bussen.

Videre er trafiksikkerhet noe informantene bekymrer seg for, men det kommer ikke i veien for om de velger å gå eller sykle. De går og sykler med en liten frykt for at noe skal skje. Som beskrevet i casebeskrivelsen er hovedvekten av trafikkulykker i løpet av de siste åtte årene konsentrert rundt fylkesveien Kongensgate. Likevel vet vi at trafikkulykker med myke trafikanter er underrapportert. På den måten blir det en falsk trygghet å anta at de kommunale sidevegene er trygge for myke trafikanter, fordi det ikke har vært noen registrerte ulykker der. Informantene uttrykte at de heller føler seg tryggere på torvet, et bilfritt område.

På vinterstid er snø og is barrierer i infrastrukturen som utfordrer de eldres ferdigheter når de er ute og går. Denne barrieren påvirker også motivasjonen til å gå for å holde seg i form. Noen velger å bruke bil i stedet for å gå, og andre begrenser sine gåturer. De aller fleste parkerer også sykkelen frem til våren. Det kan tenkes at eldres frykt for at ferdighetene svikter på vinterføre og konsekvensene av det er verre enn å ikke være i like stor fysisk aktivitet på vinteren som resten av året. På en kort tidshorisonnt kan det tenkes at dette også stemmer, men i lengden kan det tenkes at fysisk og psykisk helse vil bli redusert ved for lite aktivitet i så store deler av året. Det er derfor viktig at infrastrukturen ikke får så stor påvirkning på verdien av å være i form.

### **Konflikten mellom trafikantgrupper: eldre fotgjengere**

Eldre fotgjengere i Hønefoss føler seg som «jaget vilt» og går i byen «med livet som innsats». Det er selvfølgelig satt på spissen. Med disse sitatene ser man at til tross for at opplevelsen av å gå i Hønefoss kan bli så negativ, går mange eldre likevel for å holde kropp og sinn vedlike. Det er ikke et forslag til at dersom eldre som vil, går uansett og derfor er det ingen grunn til å legge til rette for dem. Det er heller en bemerkning på at eldre som går til tross for noen ubehagelige opplevelser, vet nøyaktig hva som fungerer og hva som ikke fungerer i Hønefoss for eldre fotgjengere. Og med dette kan vi lære hva som må til for at enda flere eldre kan motiveres til å gå.

Som «jaget vilt» opplever eldre at de ikke blir tatt hensyn til av andre trafikanter når de er ute og går. Dette er særlig fremtredende når det kommer til syklister og bilister i høye hastigheter. Andre trafikanter i høy hastighet gjør det vanskelig for en eldre fotgjenger å både oppdage og

reagere. Her er allerede ferdighetene syn, hørsel, kognisjon og mobilitetsevne inne, som avgjørende faktorer på hvordan den eldre fotgjenger kan takle raske trafikanter. Kunnskap om trafikkregler er også viktig i dette scenarioet. Det viser seg at mange ikke vet hvordan trafikkreglene fungerer for myke trafikanter. Det kan være behov for at gateutformingen kommuniserer hvordan man skal opptre i gaten, eller at informasjon kan suppleres med ekstra skilt. Med andre ord oppstår det vanskelige situasjoner for eldre fotgjengere fordi ferdighetene med alderen blir svakere og at enkelte kunnskaper egentlig har vært i aktiv bruk. Det er som beskrevet i litteraturen noe som varierer mellom individer, og for mange er uunngåelig. Derfor er det opp til infrastrukturen å ivareta ferdighetene slik at opplevelsen av å ferdes blant andre blir positiv. Tabell 5 viser analysen av konflikten og hva som er tilknyttet *betydning, ferdighet* og *infrastruktur*.

Tabell 5: Konflikt mellom trafikantgrupper fra den eldre fotgjengers perspektiv

<b>Konflikt mellom trafikantgrupper fra en eldre fotgjengers perspektiv</b>	<b>Betydning</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Usikkerhet og utrygg opplevelse i trafikken</li> <li>• Syklister i høy hastighet oppleves som uregjerlige og hører til en dårlig opplevelse for fotgjenger</li> <li>• Føler at egen trygghet må ofres litt for at folk skal komme seg frem</li> </ul>
	<b>Ferdighet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kognisjonsevnen utfordres ved at mange inntrykk på tolkes på en gang.</li> <li>• Svekket syn og hørsel gjør det vanskeligere å oppdage andre</li> <li>• Svekket mobilitetsevne gjør det vanskeligere å «slippe unna»</li> <li>• Kunnskaper om trafikkreglene må kunnes for at forskjellige trafikantgrupper kan omgås</li> <li>• Mangel på skilting og/eller veimerking gjør det vanskelig for å tolke hvor og hvordan myke trafikanter skal omgås</li> <li>• Mangel på evnen til å oppdage og «slippe unna» opplevde farlige situasjoner styrker en utrygg opplevelse</li> </ul>
	<b>Infrastruktur</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Smale gang- og sykkelveier gjør det vanskelig å ferdes på samme areal som syklister</li> <li>• Hvordan gang- og sykkelareal skal benyttes kommuniseres ikke alltid like godt på skilt, veimerking eller gateutforming</li> </ul>

## Konflikten mellom trafikantgrupper: eldre syklister

Eldre syklister opplever barrierene i uterommet litt annerledes enn fotgjengerne. Eldre syklister som sykler i veibanen eller på sykkelfelt langs veibanen, føler seg særlig utrygg på grunn av bilistene som kommer raskt eller veldig nært med tilsynelatende lite respekt eller hensyn til syklister. I Høengata har syklister et eget felt, men eldre syklister opplever at dette er for smalt og det er ikke rom for å være ustødig på sykkelen. Dersom det blir tatt i bruk, må de ha et bredere areal å sykle på. Disse utfordringene gjør at eldre velger å sykle på fortauet, for å unngå bilistene. Da må de sykle på fotgjengernes premisser, noe mange, men ikke alle er klar over. En interessant løsning på ustødigheten, som følge en av informantene, er trehjulssyssel. Det tyder på at sykkelgleden er stor, og at det kanskje er rom for å tenke nye sykkelløsninger for eldre. Når det kommer til møtet mellom syklist og fotgjenger, opplever syklistene fotgjengerne som barrierer. Slik virker det som at eldre syklister egentlig ikke har et sted å sykle uten at de enten føler seg utrygg blant biler, eller at de møter på fotgjengere som stopper for fremkommeligheten. Det kan dermed tyde på at slik sykkelforbindelsene er i dag ikke imøtekommer eldre syklister.

Tabell 6: Konflikt mellom trafikantgrupper fra den eldre syklist sitt perspektiv

<b>Konflikt mellom trafikantgrupper fra en eldre syklist sitt perspektiv</b>	<b>Betydning</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Syklistene føler seg ikke ivaretatt</li><li>• Sykling er motiverende</li></ul>
	<b>Ferdighet</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Kognisjonsevnen utfordres ved at mange inntrykk på tolkes på en gang. Deriblant trafikkregler, kommende trafikanter, høye hastigheter og måter for å løse konflikter</li><li>• Svekket mobilitetsevne gjør det vanskeligere å unngå/forholde seg til gjenstander, kanter, fotgjengere og bilister</li><li>• Kunnskaper om trafikkreglene må kunne for at forskjellige trafikantgrupper kan omgås</li></ul>
	<b>Infrastruktur</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• For smale sykkelfelt gjør det utfordrende å sykle ved siden av bilister i høyere hastigheter. Det er også vanskelig å holde igjen sykkelen ved eventuelle «dragsug» fra større kjøretøy</li><li>• Gang- og sykkelveier er ikke merket eller skiltet med hvordan trafikantene skal forholde seg til hverandre, noe som skaper forvirring og trafikantene kommer i veien for hverandre</li><li>• Mangel på skilting og/eller veimerking gjør det vanskelig å tolke hvor og hvordan trafikanter skal omgås</li></ul>

### **5.3 Oppsummering av forskningsspørsmål 1**

*Hvordan opplever den eldre befolkningen dagens gange- og sykkelmuligheter?* Dette kapitlet har svart på hvordan de eldre informantene opplever gange- og sykkelmulighetene i Hønefoss. Oppsummert opplever eldre i Hønefoss mange av de kjente barrierene for gange og sykling. Videre er det felles for både eldre fotgjengere og syklister at de opplever å være «prioritert lavere» enn bilisten i trafikkbildet. I tillegg oppstår det konflikter mellom myke trafikanter, som gjør det utfordrende å reise grønt. På den andre siden, har informantene et overveldende engasjement for å gå og sykle for å ta vare på egen helse og sosiale liv. Selv om de møter utfordringer i sentrum, så er motivasjonen til å fortsette å gå og sykle fortsatt stor.

## 6 Forskningsspørsmål 2: Kommunens tilnærming

Dette kapittelet vil ta for seg forskningsspørsmål 2: *Hvordan planlegger kommunen for gange og sykling for eldre?* For å finne data på dette, ble det gjort dokumentetsøk i kommunens planer og veiledere, samt noen nasjonale dokumenter som kommunen må følge. I tillegg gjennomførte jeg fire intervjuer med kommunale ansatte. Ved direkte sitater fra disse, vil informantene refereres som *Informant 1*, *Informant 2*, *Informant 3* og *Informant 4*. Informasjon om hver informant finnes i kapittel 3.3. Utfyllende ord som ikke ble direkte sagt settes inn i klammer i sitatene, samt at digresjoner, eksempler eller annet innhold som ikke oppsummerer sitatets poeng forkortes med «[...]». Dette for å korte ned sitatene og få frem de viktigste poengene.

### 6.1 Tematisk presentasjon av funn

Denne tematiske analysen ble gjort i kombinasjon mellom intervjuer og dokumentanalyser. Fokuset er på fire overordnede tema: *Hvordan inkluderes eldre i utvikling av Hønefoss*, *Planer for grønn mobilitet*, *Samspill mellom kommune og andre myndigheter* og *Hvordan ser de ansatte på noen av de eldre informantenes opplevelser*. Her presenteres de temaene som kom frem i dokumentanalyse og intervjuene:

- **Hvordan inkludere eldre i utvikling av Hønefoss**
  - Eldre som egen brukergruppe
  - Medvirkning og eldre
  - Leve hele livet-prosjektet
- **Planer for grønn mobilitet**
  - Planlegging for fotgjengere og syklister
- **Samspillet mellom kommune og andre instanser**
- **Hvordan ser de ansatte på noen av de eldre informantenes opplevelser**
  - Arealer for syklister og fotgjengere
  - Elvelangs

#### Overordnet om dokumentetsøket

For å belyse spørsmålet om hvordan kommunen planlegger for grønn mobilitet og eldre mobilitet i dag, er det gjort søk i noen av dokumentene som kommunen produserer og noen av dokumentene som legger føringer for hva kommunen skal planlegge for. Følgende er dokumenter fra andre myndigheter: Nasjonal transportplan 2022-2030 (St.meld 20 (2020-2021) 2021), Statens vegvesen sine håndbøker om sykkel og universell utforming (Statens vegvesen, 2011;2014), Stortingsmelding om *Leve hele livet* (St.meld 15 (2017-2018) 2018), Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2022-2025 (Statens vegvesen *et al*, 2022) og Aldersvennlig stedsutvikling (NAL, 2019). De lokale dokumentene som er gjennomgått er i utgangspunktet

samfunnsdelen for kommuneplanen, dens arealstrategi og planprogram for arealstrategien, Parkeringsstrategi Hønefoss 2020-2030, samt prosjektrapport for *Leve hele livet*. Kommunen arbeider med å utvikle en ny arealdel for kommuneplanen, derfor virket det mer relevant å se på det de planlegger for, fremfor det som hadde vært planlagt tidligere. De overordnede føringene for arealdelen er beskrevet i arealstrategien. Et ikke-bindende dokument som knytter kommuneplanens samfunnsdel med arealdelen og er beskrevet i slutten av kommuneplanens samfunnsdel (Ringerike Kommune, 2021b).

Kommuneplanens samfunnsdel er orientert rundt bærekraftig utvikling, og er inndelt i fire kapitler; et om samarbeid for å nå målene og tre for hver av bærekraftsdimensjonene (Ringerike Kommune, 2021b). Planprogrammet for arealdelen viser til en rekke føringar fra nasjonale og regionale myndigheter som den forholder seg til. I korte trekk går føringene i retning av å planlegge for alle bærekraftsdimensjoner og fokuserer blant annet på sirkulær økonomi, øke folkehelsen og minske klimagassutslippet. Det gjøres tiltak for å planlegge for fortetting, bedre gang- og sykkelforbindelser og utvikling av by og tettsteder «innenfra» med utgangspunkt i 10-minuttersby-konseptet. Videre ligger det forventninger om et aldersvennlig samfunn ved bruk av *Leve hele livet*-prosjektet, uten at det er spesifisert noe dypere. I tillegg inkluderes en rekke lokale veiledere, normer og strategier som gir grunnlag for vurderinger og kunnskaper om forskjellige tema. Dette som by- og tettstedsutvikling, gående og syklende, arealplaner, teknisk infrastruktur og mye mer. Jeg har ikke studert alle disse dokumentene, men ser på hvordan Ringerike kommune fanger opp mål og strategier fra øvre hold og kommuniserer i sitt arbeid.

### **Eldre som egen brukergruppe**

Med dette tema er hensikten å finne ut i hvilken grad kommunen ser på eldre som en egen gruppe å planlegge for. I kommuneplanens samfunnsdel har kommunen mål om å skape et inkluderende og aldersvennlig samfunn der det er «godt å leve hele livet» i mål 2.1.4. Videre vil de ha kultur-, idretts- og fritidstilbud til «alle» i mål 2.2.1. I disse målene brukes ordet «aldersvennlig» om alle i befolkningen. Det er særlig fokus på at barn og unge skal få fokus i disse målene, samt grupper med eller risiko for redusert funksjonsevne. I mål 1.1.3 beskrives det at «Vi har en aktiv og mangfoldig frivillig sektor, som kommunen samarbeider godt med», der det henvises til å gjennomføre *Leve hele livet*-reformen (Ringerike Kommune, 2021b). *Eldre* er ikke nevnt som en egen gruppe, og kan kun forstås som en del av *alle* eller som en del av *grupper med redusert funksjonsevne*. I kapitlet om «kompakt by- og tettstedutvikling» står det «kommunen skal ha en helhetlig boligpolitikk som gir gode boligsosiale forhold for folk i alle livsfasar og med ulike ressurser» (Ringerike Kommune, 2022b, side 16). Her tolkes «alle



livsfaser» som et begrep som også inkluderer fasen i livet etter fylte 65 år. Eldre er altså ikke en spesifikk gruppe nevnt i planprogram for arealdelen. Ifølge *Informant 4* brukes ordene *folkehelse* og *aldersvennlig* som paraplybegreper for å sikre god livskvalitet for flere befolkningsgrupper, der eldre blir inkludert.

Det generelle inntrykket fra intervjuene er at kommunen har mål om å imøtekomme eldre med den generelle planleggingen som inkluderer UU og generell trivsel. *Eldre* er ikke spesifisert som en egen gruppe. Ikke uforventet da øvre myndigheter heller ikke fokuserer på eldre som en spesifikk gruppe, utover at det er viktig å ha eldre representert via Eldrerådet som et minstekrav.

Angående UU, så har kommunen mål om et inkluderende og mangfoldig samfunn i sin kommuneplan. Det virker som at innstillingen er at så lenge man har oppfylt de tekniske kravene til UU, så er «alle» tatt rede for. *Informant 1* forteller at bevisstheten og reflekteringen rundt UU blir dårlig ved at det er et krav. Informanten mener at utforminger som tilfredsstillende til minstekravet ikke nødvendigvis er gode løsninger. At det er lettere å oppnå gode løsninger for utfordringer man selv kan sette seg praktisk inn i, uten å være bundet av krav. Videre beskriver informanten at en annen utfordring er å implementere tankesettet på alle nivåer.

— Det at man ikke har helt sånn spesifikke krav, det gjør at man også må tenke litt mer på hvordan dette fungerer i praksis. Det tror jeg kan være hensiktsmessig i forhold til å få gode løsninger og ikke bare dårlige løsninger som tilfredsstillende til tekniske krav. [...] Det er noe med å endre tankesettet. Og så er det selvfølgelig en utfordring at dette her må jo da alle som jobber med, på alle nivåer, dele litt av det samme tankesettet. Så det er jo en stor utfordring å skape bevissthet rundt det, sånn at det ikke glipper i noen ledd. (sitat: *Informant 1*)

I tillegg forklarer *Informant 1* at det ble utarbeidet en UU-veileder for kommunen. En kommunal veileder som skulle hjelpe til i arbeidet om UU. Men så kom det en veileder og krav fra øvre hold, som overstyrer kommunale veiledere. Det førte til at det ble vanskelig å forholde seg til flere veiledere, slik at det endte med at kommunen planlegger med utgangspunkt i nasjonal veileder.

— Den [kommunale veileder for UU] ble vel ferdig et par uke før, eller et par uker etter at den veilederen kom som da man må følge, så da er det jo på en måte veldig tungvint å ha en kommunal veileder som sier veldig mye i det samme. Men der hvor du har konflikt, så må du følge den nasjonale veilederen. (sitat: *Informant 1*)

Det er en kommuneveileder ved navn *Strategi for universell utforming i Ringerike* (Ringerike Kommune, 2015). Denne arbeider med UU ut ifra de nevnte syv prinsippene som beskrevet i kapittel 2.3. Den tar også utgangspunkt i de fem brukergruppene med terminologien «syns-, hørsels-, orienterings-, bevegelses- og miljøhemmede». I kommunens definisjon, ser det ut som at brukergruppene kun betegnes som personer som er funksjonshemmet. Videre beskriver strategien at forslagsstillere bør fokusere på medvirkning fra grupper med behov for spesiell tilrettelegging. Denne gruppen defineres som funksjonshemmede, barn og unge (Ringerike Kommune, 2015). Eldre er ikke definert som noen med behov for spesiell tilrettelegging. I intervju med informantene fikk jeg ikke inntrykket av at synet på UU utelukkende gjaldt funksjonshemmede og at når planer blir utarbeidet så stoles det på at UU sikres i tekniske forskrifter og lover.

### **Medvirkning og eldre**

Planprogrammet for arealdelen legger føringer for informasjon og medvirkning i forbindelse med ny arealdel. Her er barn og unge nevnt som en gruppe som er viktig å ta hensyn til. I forhold til eldre er Eldrerådet involvert i aktiviteter rundt informasjon, forankring og medvirkning til arealdelen. Ellers driver kommunen flere kanaler for informasjon og medvirkning rettet mot alle i befolkningen. Dette inkluderer kommunens hjemmeside, digital innbyggerdialog via digital kartløsning, tilstedeværelse på sosiale media, lokalavisen, åpne møter og ByLab som fungerer som en møtearena mellom innbygger og kommune. Her kommuniseres planarbeidet og dedikert informasjon til grunneiere som blir vesentlig berørt av arealbruken i arealdelen (Ringerike Kommune, 2022b). *Informant 4* kunne fortelle at det arbeides med å lage nye beskrivende informasjonsvideoer som befolkningen kan se på deres nettside. Dette som et tiltak for å kommunisere hvordan kommunen jobber med planer og hvordan plansystemet fungerer.

— Også har vi fokus på å forbedre nettsidene til kommunen med informasjon om kommuneplanarbeidet. Vi skal lage en videosnutt som forklarer hva en kommuneplan er og hvordan man kan engasjere seg og involvere seg i arbeidet og komme med sine innspill. Sånn at det er en veldig viktig del av vår jobb å få kommunisert ut det vi jobber med og vise måter man kan ta del og komme med innspill i planer bedre. (sitat: *Informant 4*)

Basert på intervjuene med *Informant 1* og *Informant 4* når det kommer til overordnede planer, brukes det ikke noen dedikerte tiltak for å inkludere Eldres innspill i noen grad utover at Eldrerådet er involvert. Ingen av informantene hadde hørt om medvirkningsmetoden «seniortrakk» som var beskrevet i *Leve hele livet*-reformen, men *Informant 1* så verdien av å kunne prøve det ut.

— [Seniortråkk er] Forsåvidt en veldig sånn grei måte å skaffe seg oversikt over hvor eldre oppfatter at det er barriere eller framkommelighetsproblemer som man faktisk da kan gjøre noe med. Det er ikke så dumt egentlig det.

(sitat: *Informant 1*)

*Informant 1* diskuterer hvilken verdi kunnskapen om eldre har i den praktiske gjennomføringen av medvirkning. Det ble ytret at det ikke er noen kunnskap eller retningslinjer på hvorfor eldre burde bli definert som en egen gruppe. *Informant 1* forklarer at eldre også kan inngå i to andre kategorier av befolkningen; *funksjonsnedsatte* og *folk flest*. Dersom den eldre har gangbesvær ville dens behov bli dekt av krav om UU og generell mobilitetsplanlegging. For personlige preferanser vil behovene bli møtt slik som alle andre i befolkningen blir på dette punktet. Det er altså et behov for kunnskap om hvorfor eldre er viktige i medvirkningsprosesser. Informanten eksemplifiserer et dilemma rundt kravet til medvirkning og hvor mye planleggeren får brukt det. At kunnskap om den dedikerte gruppen man ønsker medvirkning fra må være til stedet for at planleggeren skal få noe ut av medvirkningsprosessen.

— Er det i forhold til mobilitet og utfordringer for eldre, eller er det i forhold til hva eldre generelt interessert i? Og hva ønsker vi med denne medvirkningen? Der synes jeg at det ofte blir generelt på medvirkning. At det er veldig vanskelig å ha medvirkning fordi det er for lite bevissthet rundt [det]. Hva er det egentlig vi trenger å svare på? Og hva er rammene for påvirkning innenfor denne planprosessen? [...] Så er inntrykket [mitt] at problemet egentlig er at det er for liten bevissthet rundt hvorfor vi ønsker medvirkning fra barn, og da på samme måte fra eldre. Hva har vi tenk til å bruke det til? Og hvor villige er vi til å endre ting med bakgrunn i det som kommer fram? (sitat: *Informant 1*)

Dette sitatet viser at i planleggingspraksis er det behov for en bredere kunnskap om de dedikerte gruppene innad i befolkningen. Dette for å lage en sammenheng mellom kravet til medvirkning og nytten av den.

### **Leve hele livet-prosjektet**

*Leve hele livet*-reformen ble igangsatt i Ringerike fordelt på syv delprosjekter. Der ble innsatsområdene eldrestyrt planlegging, nasjonalt nettverk og sambruk og samlokalisering satt under samme delprosjekt, forstått som et planrelatert delprosjekt (Ringerike Kommune, 2019a). I 2021 kom en delrapport, da var *fase 1: Forberedelse* og *fase 2: Kartlegging* gjennomført. Delrapporten kunne melde at målene for prosjektet i Ringerike kommune er som følgende;

- Ringerike kommune har en bærekraftig politikk som bidrar til en god og trygg alderdom
- Ringerike kommune har et samfunn hvor eldre får brukt for sine ressurser
- Ringerike kommune har kontinuerlig forbedring av tjenester og tilbud til de eldre (Ringerike Kommune, 2021c, side 6)

Kommunen har ifølge *Leve hele livet*-prosjektets delrapport, gjennomført både medvirkning i arbeidsgrupper og spørreundersøkelser rettet mot eldre. Spørreundersøkelsen ble gjort i forbindelse med blant annet kommuneplanens samfunnsdel og arealstrategien. Undersøkelsen hadde 249 respondenter, der 51 av dem var eldre enn 67 år. *Leve hele livet*-prosjektet hadde som formål å kartlegge hva som er viktig for eldre når det kommer til å *leve hele livet* (Ringerike Kommune, 2021c). Dette er resultatene:

Tabell 7: Resultater fra borgerundersøkelsen i Ringerike kommune (Ringerike Kommune, 2021c)

<p><b>I forhold til bolig</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Viktig å ha alt på et plan og ha en mindre bolig</li> <li>• Ha nærhet til butikker, tjenestetilbud og bussholdeplass</li> </ul>	<p><b>Hva må til for å kunne bo lengst mulig i eget hjem?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Være i fysisk aktivitet</li> <li>• Ha sosiale aktiviteter</li> </ul>
<p><b>De viktigste service- og tjenestetilbudene å ha i nærheten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dagligvarebutikk, apotek, lege og buss</li> </ul>	<p><b>Ønsker om infrastruktur</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Flere gang- og sykkelveier, opparbeidede turstier</li> <li>• Bedre belysning</li> <li>• Flere møteplasser i nærheten</li> </ul>

Nøyaktig hvilke funn som kom frem fra spørreundersøkelsen utover det som er beskrevet i tabell 7 har jeg ikke fått tilgang til. Via intervju med *Informant 2* innen Helse og omsorg, fikk jeg ikke inntrykk av at det var flere konkrete funn som ble gjort. Etter planen skal resultatene ligge til grunn for videre forslag til tiltak. Ifølge delrapporten var det utskiftninger i kommunen som gjorde at det planrelaterte delprosjektet ikke hadde noen delprosjektleder på tiden, og dermed var det ingen innspill til tiltak fra et planperspektiv i delrapporten (Ringerike Kommune, 2021c). Fra intervju med *Informant 1* viser det seg at mye av kunnskapene som *Leve hele livet*-prosjektet vil å styrke, er til stede i plansammenheng. Informanten fortalte om de generelle utgangspunktene for prosjektet og at problemstillingen er relevant for arealplanlegging så vel som på tvers av flere sektorer.

— Mye av hensikten er jo å gjøre både mulig og attraktivt å klare seg selv. Og da gir man jo de menneskene som dette her virker inn på mer mestringsfølelse. Du får mer kontroll på eget liv. Du får sannsynligvis også

bedre livskvalitet. Det bør jo være målet i hvert fall, og der er det jo interessant å se på arealplanlegging. (sitat: *Informant 1*)

*Informant 2* forklarte om noen av måtene Helse- og omsorgssektoren bruker for å bli kjent med eldre, og hvilke de bruker for å informere eldre om aktiv aldring og planlegging for egen alderdom. Det arrangeres inspirasjonsdager for 75-åringene i kommunen, der det blant annet snakkes om hvordan 75-åringene kan gjøre forebyggende aktiviteter for å sikre en god alderdom. I ettertid av inspirasjonsdagen arrangeres en workshop for å snakke om hvordan inspirasjonsdag-arrangementet fungerte. I tillegg blir det arrangert kafedialog og distribuering av informasjonshefter om hvordan å planlegge for egen alderdom. *Informant 2* har inntrykk av at slike informasjonstiltak har god effekt.

— Da er målsettingen at de skal begynne å tenke selv og begynne å gjøre opp noen tanker for å planlegge for alderdommen. Og der [på kafedialog] fikk vi tilbakemeldinger på alt fra at for noen så var liksom disse tingene noe man kunne fra før av, [...] til å kunne være noen som hadde fått ordentlig sånn «her må jeg begynne å tenke på om jeg kan bo i det huset her» (sitat: *Informant 2*)

Ifølge *Informant 2* gis det også informasjon til kommunens ansatte og politikere, for å skape bevissthet rundt det informanten kaller *demografiskiftet* og utfordringene som kommer med en økt eldrebefolkning.

— Jeg opplever jo Ringerike kommune som veldig, hvert fall i Helse og omsorg da, som veldig framoverlent. Veldig mange tar disse utfordringene på alvor har gjort veldig mange tiltak for å møte de utfordringene. (sitat: *Informant 2*)

Likevel oppleves det også et dilemma relatert til det kommunale byråkratiet. Det er ikke ukjent at det er vanskelig å få frem sin sak hos politikere, ettersom at det er mange saker som må tas hensyn til.

— Så er det litt over 1500 eldre over 80 år i dag, og i 2040 så vil det være over 3000, så det er en dobling i antall eldre over 80 år. Det opplevde jeg at politikerne tok og forsto i den prosessen For da var de veldig *hands on*, og så glemmer de litt igjen når de skal sitte og ta avgjørelsene. Og det er jo det vi er avhengig av, at politikerne forstår det når de begynner å planlegge, for vi er nødt til å planlegge for lenger enn fire år om gangen. Men det er jo sånn valgsystemet vårt er. Nå er det valgt til høsten. Da kommer det nye folk inn som ikke dette er forankret hos. Og vi bør planlegge minst 20 år fram i tid [...] (sitat: *Informant 2*)

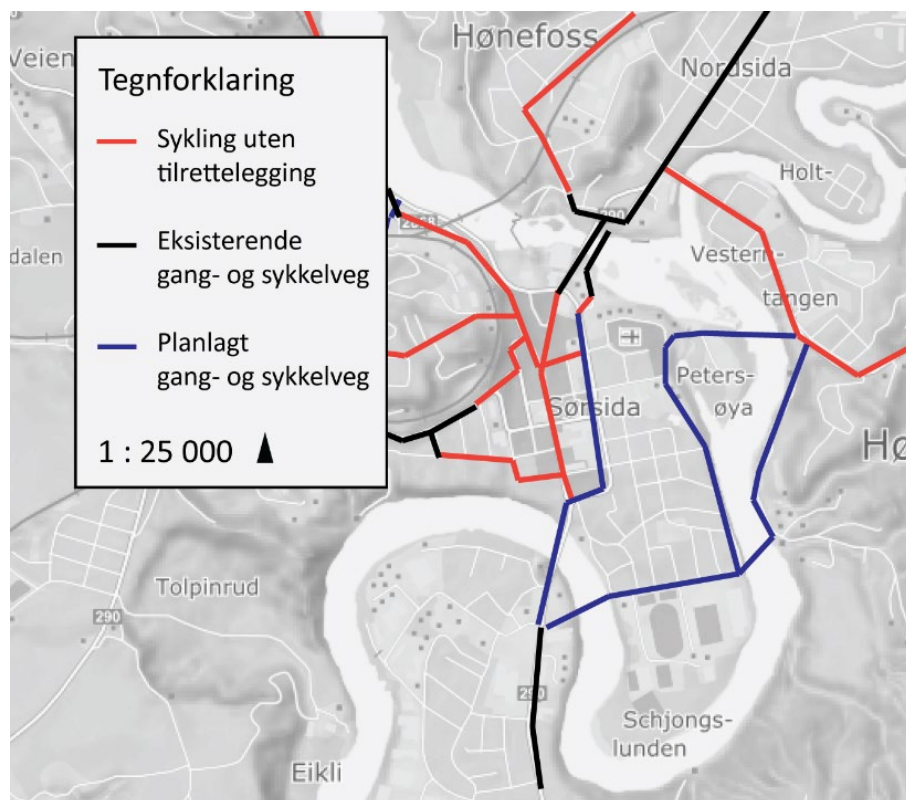
## Planlegging for fotgjengere og syklister

I kommuneplanens samfunnsdel har kommunen hovedmål 3.1, et mål om å skape vekst og et inkluderende og trygt lokalsamfunn. Herunder med delmål om å konsentrere arealutvikling i by og tettsteder. Videre i hovedmål 3.2 er det fokus på gange, sykling og kollektivtransport for å sikre at vekst i persontransport skjer på en bærekraftig måte. Her er det fokus på sammenhengende gang- og sykkelforbindelser, samt øke andelen av befolkningen som reiser grønt (Ringerike Kommune, 2021b). I kapittelet om «kompakt by- og tettstedutvikling» beskriver planprogrammet at arealene fremover skal jobbe for 10-minutterskonseptet både for Hønefoss by og for tettstedene i kommunen (Ringerike Kommune, 2022b). Dette tyder på at konseptet for samordnet areal- og transportplanlegging er til grunn for utvikling for nullvekstmålet. I møte med et mobilitetshierarki der myke trafikanter skal prioriteres over personbiltrafikk, har Ringerike kommune (2020) utarbeidet blant annet en parkeringsstrategi for Hønefoss. Der ønsker de å jobbe mot nullvekstmålet og bruke parkeringsstrategien for å oppnå et mer bærekraftig hierarki. Med dette ønsker de å tilgjengeliggjøre parkering i byen i utgangspunktet for forflytningshemmede og korttidsparkeringer, samt at vareleveringer får god tilgjengelighet på bestemte tidspunkt. I tillegg vil langtidsparkeringer være på bunnen av «hierarkiet» og vil være tilgjengelig på noe lengre avstand fra sentrumsfunksjonene. Forstått som en form for innfartsparkering (Ringerike Kommune, 2020). I områdereguleringen for sentrumsområde er det også beskrevet et mål om å oppnå mobilitetspyramiden med tiltak som blant annet utbedring av gang- og sykkelforbindelser, innfartsparkering og bedring av kollektivtransportens fremkommelighet (Ringerike Kommune, 2019b).

Utover kommuneplanen er det vedtatt seks kommunedelplaner. Tre av disse er varslet at skal oppheves, slik at de kan inkluderes i ny arealdel. Blant disse er *Kommunedelplan for gående og syklende*, vedtatt 29.06.1995 (Ringerike Kommune, 2022a; Ringerike Kommune og Statens vegvesen, 1995). Nå arbeides det med å lage et nytt temakart for gange og sykling. Den blir en del av forslaget til den nye arealdelen, og skal til førstegangsbehandling sommeren 2023. Slik jeg forstår det, henger temakartet sammen med arealstrategien og *Plan 431 Områderegulering i sentrum* som ble vedtatt i 2019. Områdereguleringen legger til rette for å bygge gang- og sykkelbru, som øker tilgjengeligheten for myke trafikanter i sentrum (Ringerike Kommune, 2019b). På figur 23 på neste side, er forbindelsene i arealstrategien illustrert. Det er tydelig at det planlegges for et stort arbeid om å utbedre tilgjengeligheten for gående og syklende. *Informant 4* forklarer at det er hovedfokus på å lage et nettverk i bysentrum som tillater både

syklende og fotgjengere å ha sitt eget areal. Mens ut og inn av sentrum ser man heller på løsningen med kategorien sykkel- og gangveg.

— I temakartet [...] har vi jo hatt et fokus på å definere de strekningene som skal ha gående og syklende i separate løsninger. At man for eksempel har en egen sykkelvei og så et fortau ved siden av sånn at man kan ivareta transportsyklister som ønsker å ha en effektiv og smidig rute der man ikke må på en måte dele veibredden med gående. (sitat: *Informant 4*)



Figur 23: Sykkeltilgjengelighet basert på arealstrategien (Ringerike Kommune, 2021b)

### Samspillet mellom kommune og andre instanser

Noe av bakgrunnen for dette undertema, er å se på hvordan en liten by uten byvekstavtale får gjennomslag i samarbeid med andre myndigheter eller om midler til viktige prosjekter. Kommunen har definert to hovedmål som beskriver hvordan de skal oppnå samarbeid både tverrfaglig og mellom myndigheter. Dette for å oppnå god bærekraftig samfunnsutvikling og folkehelse. Her fokuseres det på at innbyggere skal kunne være delaktige i medvirkning og frivillig sektor, at kommunen skal være delaktig i samarbeid med tverrfaglige interkommunale og regionale avdelinger, samt at kommunen skal sikre gode tjenester, digitale informasjonsplattformer og skape god samhandling mellom innbyggere og næringsliv (Ringerike Kommune, 2021b).

Hønefoss har mange fylkesveier gjennom sentrum, noe som jeg forsto som noe utfordrende dersom kommunen ønsker å utbedre gang- og sykkelveger på gitte veger. I forbindelse med det, ble informantene spurt om hvordan det er å få gjennomslag for forslag og spørsmål om midler dersom man ønsker å gjøre noe i forbindelse med fylkesveier. Ifølge informantene er det ikke i alle tilfeller like enkelt å samarbeide med andre myndigheter, og oftest handler det om prioritering av midler.

— Nei det er komplisert for det er det er jo en del midler som settes av, men da må en jo både fange opp hvor de settes opp, for det er jo veldig ofte så er jo dette politisk styrt. Så settes det av i budsjettet, og så er det en del kriterier, og da vil det jo være litt tilfeldig om de prosjektene man har behov for vil passe inn under de kriteriene som er for akkurat de midlene som er avsatt på det tidspunktet. Så må jo fange det opp, og så må man sende en søknad også kan det jo være at man kan får. (sitat: *Informant 1*)

— Og i en fylkeskommune også, så vil det jo være en hard prioritering av midler. Og i Ringerike så vil det være naturlig at det meste av middelet går inn mot Hønefoss, som er regionsentrum. På samme måte, så vil det være naturlig at Drammen trekker midlene i Buskerud. Så hvis vi Ringerike skal få prioritert prosjektet her, så er vi nødt til å være veldig flinke. (sitat: *Informant 1*)

Angående kunnskapsutveksling mellom instanser, forteller *Informant 3* som jobber på gatenivå, at det samarbeides ofte mellom kommunale ansatte og konsulentfirma som hyres inn for å utrede prosjekter. At der er det en dialog som deler kunnskap. *Informant 4* kunne også fortelle at i arbeidet med temakart for gang- og sykkelnettverket til førstegangsbehandling, kom det fram gode tilbakemeldinger internt og på tvers av avdelinger.

— Vi har fått en del [interne] innspill og hatt en runde på det og kommer fram til at det på en måte også bidrar til at vi får løftet kvaliteten og nivået på innholdet i planen, ved at vi får innspill på gang og sykkelveier som ikke har tenkt på eller at vi får innspill på smarte løsninger som vi kanskje ikke har sett. (sitat: *Informant 4*)

### **Arealer for syklist og fotgjengere**

Noen av de største utfordringene de utvalgsgruppe 1 tydeliggjorde, var konflikten mellom fotgjengere og syklist på fortauet og mangel på et opplevd trygt areal for eldre syklist. Hønengata nord i Hønefoss er en fylkesvei med et kjørefelt i hver retning, et sykkelfelt i hver retning og fortau på begge sider. Denne ble stadig påpekt som et vanskelig sted å sykle på for de eldre. Dette fordi sykkelfeltet er smalt, det er ikke rom for å være ustødig på sykkelen og



bilene kommer for tett på til at det oppleves som trygt. På spørsmål om hvordan informanten tolker problemstillinger svarer *Informant 1* at Hønengata var et hastetiltak i regi av fylkeskommunen. Gaten var uoversiktlig med dårlig trafiksikkerhet før. Dagens løsning er bedre, men har store mangler for å inkludere syklistene.

— Det skal nok mye til for at man hadde bygd den løsningen sånn som det er i dag. Det var vel et strakstiltak for å bedre situasjonen i sin tid med svært begrensede midler. Så det var om å gjøre å få gjort noe som ikke koster all verdens, og så må ryddet opp i situasjonen der. [...] Så det var jo ikke noe skille mellom vei og parkering for de butikkene som lå der, så biler gikk jo på kryss og tvers og rundt forbi. Veldig uoversiktlig situasjon for gående og syklende. Så hovedintensjonen da var nok å rydde opp i den situasjonen. (sitat: *Informant 1*)

*Informant 3* forklarer at dagens løsning ikke er optimal, men bedre enn ingen sykkelfelt. Informanten poengterer også at det er for lite areal til å tenke stort om grønn mobilitet, og at fremover så må kommunen tenke nytt om hvordan arealene skal brukes.

— Ja, det [sykkelfeltet] er så smal som du kan få den omtrent. Det er ikke nok areal igjen i veien der uten å måtte utvide veien ganske betydelig. (sitat: *Informant 3*)

— Men jeg vet jo det er mange som synes det sykkelfeltet [langs Hønengata] føles og oppleves usikkert å bruke, og da er det lettere å sykle på fortauet. Og det er klart da vil jo gående føle det som usikkert at det er mange syklistene på fortauet. Så sånn som det er i Hønefoss og Ringerike nå, så er det ikke godt nok [...] Det er satt av for lite arealer til den type tankegang. (sitat: *Informant 3*)

Da det kom til de eldre informantenes utfordringer med å gå på smale fortau, som for eksempel på bruene i byen, erkjenner *Informant 1* at Hønefoss bru og Kvernbergsund bru er for smale for dagens trafikkvolum, og at det er for lite areal for syklistene og fotgjengere. Informanten påpeker også at ved Hønefoss bru ble det etablert en egen gangbru som henger sammen med Elvelangs. På tiden var det et kjempetiltak, men i ettertid ser de at den også er for smal. Dette viser at selv om byutviklingen var inne på noe med å skape gang- og sykkelforbindelser tidligere, så var det likevel ikke så stort fokus på de myke trafikantene som det kanskje skulle ha vært for å møte dagens forventninger om gang- og sykkelforbindelser.

— man ser jo også på den gangbruen som er etablert, at man har nok ikke tenkt så mye på hvor mye plass fotgjengere og syklister faktisk tar. Skal man bruke sykkel og gange som transportmiddel så trenger man litt plass. For det første så må man ha litt rom mellom sykkelvogner og hvis to sykler med sykkelvogn møter en barnevogn eller sånne ting. (sitat: *Informant 1*)

*Informant 3* forklarer at de nå er i gang med å endre Ringeriksgata ved Elvelangs i forbindelse med bruene som er planlagt for i områdereguleringen. Ringeriksgata skal gå fra å være en bilvei med lav hastighet og mange parkeringsplasser, til å bli en vei med separerte gang- og sykkelfelt, busstopp og færre parkeringsplasser. Informanten har stor tro på at dette blir et pilotprosjekt for å lære hvordan kommunen må arbeide videre for å omstille seg fra å være bilorientert til å fokusere på grønn mobilitet. Videre viser informanten til at de også har sett til andre kommuner for å møte krav og løsninger til UU på en fornuftig måte. Det viser at selv på mikro-nivå lar ansatte seg inspirere av andre for å tenke nytt.

— Det var jo [tenkt] en kantstein med en høydeforskjell på [mellom sykkel- og gangvei]. Og det vil jo ikke være en god løsning på universell utforming. Verken for gående som kan trække over, eller syklene som kan treffe kanten og i verste fall velte. Så vi ville ha en kant som var tydelig og godt markert, men som ikke var noe farlig på en måte. Og samtidig går det an å drifte veien, det vil si brøyte gangveien da på en fornuftig måte, uten at det blir noe skader eller noe snørester som ligger igjen. (sitat: *Informant 3*)

På spørsmål om hvordan kommunen arbeider for å «lære» myke trafikanter hvor man kan gå og hvor man kan sykle, forteller *Informant 3* at de ikke har fokusert særlig på skilting av gang- og sykkelveier i noen større grad enn det som er lovpålagt i vegnormalen for trafikkskilt. Fremover har de planlagt å sette opp flere skilt som viser ruter og destinasjoner som kan nås på gang- og sykkelveier.

### **Utviklingen av Elvelangs**

Elvelangs ble et naturlig område å snakke om, da den ruten har fått mange gode tilbakemeldinger fra utvalgsgruppe 1. *Informant 3* kjenner til den opparbeidede delen av Elvelangs på mikronivå, og forteller litt om prosjektet. Det ble prioritert å ha lave lyktestolper for å la fotgjengere og syklister kunne se veien, men samtidig kunne nyte naturen uten særlig lysforurensning. Videre ble veien bygd med en bredde tiltenkt til at skulle ha nok plass til både fotgjengere og syklister. I tillegg ble hvileplasser og søppelkasser plassert på skjønn langs veien med tanke på brukere som har behov for hvile.

— På Elvelangs så prioritertes lav belysning som da gjorde at det skulle være attraktivt å kunne bruke den for å nyte naturen rundt uten at du har lyspære over hodet. (sitat: *Informant 3*)

— Jeg har ikke noe inntrykk at det er noen bestemt policy på det [antall og avstand mellom hvileplasser], men at det er bruk litt fornuft med tanke på både avstanden mellom og hva vi har tilgjengelig av midler, altså økonomien. (sitat: *Informant 3*)

## 6.2 Diskusjon og analyse

Basert på temaene som er presentert i foregående delkapittel, vil dette delkapittelet vise til hvordan nøkkelfaktorene i funnene kan sorteres etter teori om sosial praksis. I denne analysen forbindes elementene om noen andre faktorer enn de gjorde i det forrige kapittelet. *Betydning* beskriver kommunens holdning og engasjement. *Ferdigheter* beskriver hvilke ferdigheter og kunnskaper som kommunen må ha. *Infrastruktur* beskriver de verktøy, tilbud, tjenester og uterom som er forbundet med planleggingen. Basert på tabell 8, vil jeg diskutere noen spesielt fremtredende tema; En fremoverlent og engasjert kommune, forene kunnskap med praksis, synet på universell utforming, eldre syklist og kommunens rolle.

Tabell 8: Planlegging for gange og sykling for eldre

<b>Planlegging for gange og sykling for eldre</b>	<p><b>Betydning</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eldre er ikke en spesifisert gruppe ved planlegging av gange og sykling</li> <li>- Kommunen er fremoverlent angående gange og sykling</li> <li>- Engasjementet for gang- og sykkelforbindelser, tiltak for UU og løsninger for myke trafikanter er stor</li> </ul>
	<p><b>Ferdigheter</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kunnskap om eldre og eldre mobilitet er kanskje for liten til at det er naturlig å implementere det i f.eks. medvirkningsprosesser i planarbeidet</li> <li>- Sammenheng mellom kunnskap fra og nytte av medvirkning virker noen ganger vag</li> <li>- Nytenkende ideer kan bli satt i skyggen av tekniske og lovpålagte krav</li> <li>- Hvordan planlegge byutvikling med hensyn til eldre i Det grønne skiftet er ikke kommunisert fra øvre hold, dermed tilsynelatende ikke i fokus hos kommunen</li> </ul>
	<p><b>Infrastruktur</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Temakart for gange- og sykling er godt på vei for å skape gode forbindelser</li> <li>- Datagrunnlaget fra <i>Leve hele livet</i>-prosjektet gir noe kunnskap om Eldres reisepreferanser</li> <li>- Eldreråd er en styrke for å tale de Eldres sak</li> <li>- Et fast sted for fysiske folkemøter er positivt for den eldre befolkningen</li> <li>- Satsning på å kommunisere informasjon på flere plattformer er positivt for en divergerende eldregruppe</li> </ul>

## En fremoverlent og engasjert kommune

Fra både dokumentanalysen og intervjuene, virker det som at kommunen er både fremoverlent og engasjert i å utvikle Hønefoss til å bli en attraktiv by å gå og sykle i. Planene tar utgangspunkt i grønn utvikling, 10-minuttersbyen og fokuserer på å bringe befolkningen sammen på bærekraftige måter. Samtidig er inntrykket at informantene er engasjert og åpne for å lære nye ting for å skape gode løsninger også. Slik jeg forstår det, lærer de ikke nødvendigvis nye løsninger fra nasjonale og regionale veiledere og håndbøker, men via det lokale arbeidet sitt. Eksempelvis fikk *Informant 4* mange innspill og kunnskaper ved å gjennomføre både interne gjennomganger og befaring til befolkningen på stedene involvert i planen informant jobbet med. Med det kan det tenkes at de som jobber med utvikling av byen lærer mest når kunnskapen er lokal og kommer i praksis.

Videre er det veldig positivt at kommunen har informasjonsplattformer både digitalt og fysisk. I forhold til de eldre, så er det mange av dem som nå er på nett og fortsatt noen som ikke kan eller foretrekker å være på nett. Da er det fint å ha et fast lokale som ByLab for folkemøter og medvirkningsdialoger. En liten digresjon fra min opplevelse med intervjuer med utvalgsgruppe 1, så var det flere av informantene som først trodde at intervjuene ble holdt på ByLab, fremfor i kommunens lokaler i et bygg lengre bort i gata. Det ga meg inntrykket av at mange var kjent med ByLab og hadde vært der flere ganger før. Så i en utvikling der det for eksempel blir nye løsninger og tjenester som lar eldre reise grønt på en mer attraktiv og enkel måte, så har kommunen mange gode plattformer å kommunisere det på.

## Forene kunnskap med praksis

Inntrykket er at det er en dissonans mellom kunnskap om eldre og forståelse for hvordan kunnskapen kan bidra til utvikling av gang- og sykkelforbindelser. Selvsagt har planer og retningslinjer for økt folkehelse, gang- og sykkelforbindelser, fortetting og kompakt by vært i fokus i møte med *det grønne skiftet*. Likevel virker det som at eldre, som er en stor og raskt økende andel av befolkningen som har behov for å imøtekommes, ikke får like mye fokus som for eksempel barn. Jeg sier ikke at tilrettelegging for barn og unge ikke er viktig, fordi det er det. Men i hvilken grad sikrer et godt sted for barn og unge et godt sted for alle? Lekeplasser og skoleveier er svært unikt for barn. Da vil jeg heller argumentere for at et godt sted for eldre, er et godt sted for alle, slik NAL (2019) sin håndbok beskriver. En eldre person kan ha funksjonsnedsettelse, helseproblemer eller være pleietrengende, men den kan også være sprek, sterk og ute på sykkeltur selv i en alder av 82. Til tross for at det er to svært forskjellige sider av spekteret, trenger selv den spreke 82-åringen å bli imøtekommet for en bedre

fremkommelighet på sykkel. Derfor er det behov for kunnskap om eldres reisevaner og -behov i planlegging, slik at den sikrer en større del av den voksne befolkningen.

Det kan tenkes at fokus på aldersvennlig stedsutvikling og eldre mobilitet fortsatt er så nytt og kanskje såpass spesifikt, at kunnskapene om det hverken er stor nok eller implementert i noen form for krav eller spesifikke forventninger. *Leve hele livet*-prosjektet er et tiltak for at kommunene skal få teste og se hva som passer deres lokalmiljø best. Det vil forhåpentligvis komme noen krav basert på sluttrapporten som skal utleveres i år (2023). Med denne kan det komme frem gode tiltak som andre kommuner har erfart, som er overførbare til Ringerike kommune. Videre er det interessant det som *Informant 1* prater om når det kommer til hvordan krav om medvirkning eller UU skygger for kreativ tenkning. At medvirkning tar tid og ressurser, og slik som *Informant 1* sa, er det begrenset hvor mye man kan etterfølge av innspill. Medvirkning som et krav har blitt til en ressurskrevende boks som må hukes av i prosessen ved å planlegge. Som heller virker krevende fremfor inspirerende. På den andre siden var *Informant 4* svært entusiastisk ovenfor medvirkning og innspill, og hadde opplevd å få mye positivt ut av en god medvirkningsprosess. Med disse to perspektivene, kan det tenkes at å starte medvirkning med eldre, må være en prosess er kreativ og noe løsrevet fra kravene for å skape engasjement og nye kunnskaper. Det er kanskje ikke nødvendig for alle planer, men for et overordnet nivå der mobilitetsplanlegging og gang- og sykkelforbindelser blir bestemt.

### **Synet på universell utforming**

Det virker som at kommunen definerer UU som nødvendig for mennesker med funksjonshemming, der funksjonshemming beskriver mennesker som er blinde, døve eller rullestolbrukere. Jeg tolker at ordet *funksjonshemming* i veilederen avgrenser brukere av UU altfor mye. Samtidig virker det som at det blir brukt på en annen måte enn det andre veiledere og teorier gjør. Som Statens vegvesen skriver i *Håndbok V129 Universell utforming for veger og gater* og Lid (2013) skriver i sin bok, at *funksjonshemming* eller *barrieren* oppstår når brukeren blir forhindret i å benytte seg av noe i omgivelsene som følge av hvordan funksjonsevnen kan takle fysiske barrierer. Slik jeg tolker det, er UU sine brukergrupper et spekter fra normal funksjonsevne til de mange gradene av redusert funksjonsevne, der barrierer oppstår for hvem som helst fordi infrastrukturell utforming ikke imøtekommer funksjonsevnen. Slik at brukere er «alle», og UU skal forhindre funksjonshemming.

Slik veilederen kan tolkes, virker det som at kommunen ikke ser på «alle» som brukere av UU, men at brukere av UU er funksjonshemmede i betydningen av en individuelt redusert

funksjonsevne. Nå er veilederen skrevet i 2015 og begynner å bli noen år gammel. Samtidig fikk jeg ikke inntrykket av at dette var innstillingen til informantene. Inntrykket var derimot at det forventes at UU sikres i lover og forskrifter på et mer detaljert nivå enn på areal- eller reguleringsplan. Slik at det bestemmes at UU skal følges opp i planen, også blir det ikke tenkt noe mer på. Og at på den måten blir det antatt at eldre blir ivaretatt, fordi UU skal sikres i planen. Det er for så vidt logisk å tenke slik, da eldre er antatt å ha reduserte ferdigheter som en naturlig del av å bli eldre. Og at UU er til for å imøtekomme de reduserte ferdighetene slik at vedkommende ikke opplever barrierer i infrastrukturen. Likevel har UU vært forankret i PBL siden 2009, og eldre har fortsatt utfordringer med å reise grønt. Så min oppfatning av dette er at minstekravene for UU sikrer mange, men kan fint sikre flere.

### **Eldre sykklister får generelt lite oppmerksomhet**

I både litteratur- og dokumentanalysen, var fokuset å finne data på aldersvennlig planlegging og eldre mobilitet i Norge og med det hva slags føringer kommunen må følge. Flere dokumenter nevner eldre fotgjengere og tilrettelegging for dem, men få refererer spesifikt til eldre sykklister. Eksempelvis refererer Statens vegvesen *et al.* (2022) i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 2022-2025* kun til eldre bilister og eldre fotgjengere når de beskriver «eldre trafikanter». De poengterer at disse trafikantene har større risiko for å bli hardt skadd eller drept i trafikkulykker på grunn av aldring. Fotgjengere og sykklister for øvrig står beskrevet på et generelt nivå (Statens vegvesen *et al.*, 2022).

På samme måte skriver (NAL) (2019) at «mange eldre kjører ikke bil selv og er helt avhengige av å gå eller bruke offentlig transport» (Norske arkitekters landsforbund, 2019, side 9). For det første gir ordlyden til sitatet inntrykket av at eldre ikke har noe annet valg enn å gå eller ta kollektivtransport. At sykkel ikke er et av valgene. For det andre omtaler de ikke eldre på sykkel, til tross for at «gode gang- og sykkelveier» ofte blir tatt opp som tiltak for å skape gode forbindelser. Uten å ha gjort en grundig diskursanalyse, vil jeg likevel påpeke at det ser ut til at eldre på sykkel ikke får så mye oppmerksomhet og at det dermed er lite kunnskap om det. I Sykkelhåndboka til Statens vegvesen (2013) står det på side 37 at fortau er et alternativ for barn og eldre til å sykle på dersom det er få fotgjengere på fortauet. Samtidig står det at fortau ikke burde være lenker i et hovednett for sykler (Statens vegvesen, 2013). Med andre ord vil ikke eldre, og barn for så vidt, bli inkludert i sykkelplanlegging fordi det tilsynelatende forventes at de ferdes der det er få folk på fortauet. I realiteten virker det som at de ikke har et sted å sykle trygt i byene. Tilbake til sitatet fra NAL (2019) reflekteres ikke antallet eldre som er bilpassasjerer og får hjelp av venner og familie til å kjøre til reisedestinasjoner i stedet for å

reise grønt. Som *Nasjonalt regnskap for bærekraftig mobilitet for 2021* viste til, reiste over halvparten av de eldre som deltok på RVU med bil, rundt 20% gikk og enda færre brukte sykkel og kollektivtransporten (Statens vegvesen, 2022). Derfor vil jeg poengtere at eldre, både over 65 og 80 år, bruker bil enten de kjører selv eller sitter på. Og at målet med grønn mobilitetsplanlegging må ivareta aldersvennlig utvikling, og bør handle om å gjøre det attraktivt å velge gange, sykling eller kollektivtransport. Slik er fokuset at eldre skal kunne bruke grønne transportmidler fordi de vil og ikke fordi de må. Det kan virke som at det fenomenet WHO (2002) tok eksempel i for de tverrgående determinantene til aktiv aldring. At dersom samfunnet tilskriver eldre en «verdi» så får det påvirkning på hvordan samfunnet behandler eldre. I dette tilfellet virker det som at samfunnet assosierer eldre med «ikke evne til å sykle», og dermed blir ikke sykkelinfrastrukturen tilpasset eldre syklister. Denne observasjonen ser jeg på som relevant for kommunal planlegging, da dette kan foreslå at når fokuset er satt bort fra eldre syklister på nasjonalt nivå, så forplanter dette fokuset seg til resten av hierarkiet.

### **Kommunens rolle**

Kommunen må som alle andre instanser i planleggingshierarkiet forholde seg til andre myndigheter for å gjennomføre planleggingen sin. For kommunen gjelder det å inkludere nasjonale og regionale forventninger i sin kommuneplan og utvikle sitt område i tråd med disse. Lover, normer og veiledere skal også følges for å sikre at utviklingen ivaretar blant annet trafiksikkerhet, UU og andre tekniske krav. I tillegg må kommunens planleggere forholde seg til de lokale politikerne for å få planer godkjente, dette for å sikre demokratiet. Befolkningen skal også få sin mening hørt. Det virker som at kommunen har et godt grunnlag for lokalt samarbeid på tvers av sektorer, nivåer og fagområder, men at utfordringene synes når det er spørsmål om samarbeid til høyere myndigheter. Jeg oppfatter samarbeidet mellom kommune og fylkeskommune som noen ganger vanskelig. Dette fordi det er hard prioritering om midler fra fylkeskommunens side, og kommunen må ha gode argumenter for å få midler til for eksempel utbedring av veier. Videre virker det også som at dersom kommunen ønsker å gjøre noe med fylkesveier i sin by, står kommunen dels alene om å gjøre endringene dersom de må ta all kostnaden for det. Det synes et stort gap mellom kommune og fylkeskommune, som gjør at kommunen tilsynelatende sitter alene om å oppnå forventningene til fylkeskommunen. Kollektivselskapet er også styrt på regionalt nivå, og det kan tenkes at allokering av midler fra fylket kan være grunnen til at kommunen ikke kan planlegge for å utbedre busstilbudet på egenhånd. En slik situasjon gjør det ikke tenkelig å satse på å forbedre knutepunkter for kollektivtransport bare fra kommunens side, fordi det vil ikke sikre at busselskapet tar det i

bruk. Behovet for tettere samarbeid og en symbiose for et felles mål om å øke både grønn og aldersvennlig transport.

Så kommer spørsmålet om kunnskapsutvikling og fokusområde. Hvordan kan instansene spille hverandre gode. Inntrykket er at kommunen har mange rammer på grunn av alle den skal forholde seg til, og at utvikling av kunnskap og kombinerer av temaene om grønn mobilitet og aldersvennlig utvikling er begrenset fordi øvre myndigheter ikke har dette fokuset. Slik det blir nevnt i diskusjonen om eldre syklist, er ikke dette et fokus i kommunen da det antageligvis ikke er et fokus for dem som utvikler de tekniske kravene. Nasjonal transportplan er for eksempel hovedsakelig fokusert på å redusere klimautslipp og trafikkulykker, der attraktive steder å gå og sykle bare er en del av løsningen. Det er tilsynelatende ingen direkte satsning på velferd og helsegevinster i forbindelse med å kutte klimagassutslippene, og det er ingen direkte fokus på aldersvennlighet. Dette forplanter seg til kommunen som må forholde seg til dette, og kan være en del av grunnen til at en innstilling på aldersvennlige løsninger ikke er så tydelig.

### **6.3 Oppsummering forskningsspørsmål 2**

Dette kapitlet har besvart *Hvordan planlegger kommunen for gange og sykling for eldre?* Basert på funn i dokumenter og intervjuer, planlegger ikke kommunen i dag direkte for eldre som en brukergruppe innen mobilitet, men prøver å ivareta dem via UU og generell velferd for alle. Det er ikke nok kunnskap om aldersvennlig utvikling og den kunnskapen som eksisterer henger ikke godt nok sammen med den praktiske planlegging for grønn mobilitet. Fokus på eldre mobilitet innen grønn mobilitetsplanlegging er kanskje for diffus for at det er naturlig å planlegge for konkrete tiltak. Dette skaper et behov for kommunen å bli bedre kjent med sin eldrebefolkning. Slik vil eldres velferd og trygghet sikres i videre planlegging for gange og sykling. Når det kommer til grønn mobilitetsplanlegging virker det som at kommunen har satt i gang mange planer og vedtak for å jobbe mot en grønnere fremtid i Hønefoss og Ringerike, men ikke i sammenheng med den økende andelen av eldrebefolkningen. Dermed kan det sies at disse to temaene ikke har mye sammenheng i utviklingen av Hønefoss.



## 7 Forskningsspørsmål 3: Innspill til videre utvikling

Dette kapittelet skal belyse forskningsspørsmål 3: *Hvilke tiltak kan gjøres for å imøtekomme eldres behov når de skal gå eller sykle?* Dette kapittelet vil ta for seg funnene presentert og drøftet i kapittel 5 og 6, og se på hvordan kommunen kan imøtekomme de eldres behov etter min oppfatning. Forskningsspørsmålet er en del av problemstillingen og skal svare til hvilke tiltak som imøtekommer eldre, som i sluttstykket bidrar til et attraktivt sted å gå og sykle for eldre. Derfor vil første del av kapittelet handle om hva et attraktivt sted å gå og sykle er, basert teori og funnene i denne oppgaven. Videre vil det bli gitt innspill til tiltak og strategier basert på tema jeg finner fremtredende. Tiltakene er på ingen måte egenprodusert, men er inspirert av andre tiltak og strategier som eksisterer. Hensikten er å koble disse til de temaene der kommunen kan imøtekomme eldre bedre, og bruke etablerte verktøy i kombinasjon med kunnskap om eldre mobilitet.

### 7.1 Et attraktivt sted å gå og sykle for eldre

En del av problemstillingen er å oppnå et mer attraktivt sted å gå og sykle for eldre. Med *teori om sosial praksis* som utgangspunkt, og de tre elementene; *betydning, ferdigheter* og *infrastruktur*, vil jeg drøfte hva et attraktivt sted å gå og sykle er og hvordan det kan ivareta eldre.

Som nevnt tidligere, kan mobilitet analyseres ved å se på sammenhengen mellom betydningen, ferdighetene og infrastrukturen ved praksisen å reise. Som vist i kapittel 5, kan flere faktorer knyttes til disse elementene, og samspillet mellom dem kan tematiseres til gode sider ved eldres opplevelse av gange og sykling og til utfordringene som kan oppstå. Som en liten oppsummering av funnene i kapittel 5, er følgende positive faktorer knyttet til *betydning*; mestingsfølelse, status, god helse og sosiale forhold styrker motivasjonen til å gå og sykle, mens følgende negative faktorer; følelse av utrygghet, følelse av å være nedprioritert i trafikken, stigma ved å bruke hjelpemidler som knyttes til alderdom og følelsen av å ikke være respektert i trafikken bidrar til en opplevelse av et utfordrende sted å gå og sykle i. Slik jeg ser det, må et sted dyrke de positive verdiene, og på best mulig måte imøtekomme og jobbe for å endre de negative verdiene. Om *ferdigheter*, viser funnene til at eldres syn, hørsel, kognisjon, mobilitetsevne, tekniske ferdighet og kunnskap om trafikkregler er ferdigheter kan utfordres når de går eller sykler. Her kommer teori om UU inn, og løsninger som ivaretar et stort spekter av ferdighetsnivåer. Det er likevel viktig å ikke stole for mye på at minstekravet om UU løser problemene. Å spørre seg om løsningene oppfyller hver av de syv prinsippene, kan være en god

måte å kontrollere hvordan løsninger tilfredsstillende til forskjellige brukergrupper med forskjellige ferdighetsnivå. Et attraktivt sted å gå og sykle har dermed også gjort et grundig arbeid med hvilke ferdigheter som må imøtekommes for generell god gang- og sykkelkvalitet. Til slutt er *infrastruktur*, som teller som den siste tredjedelen av hva et attraktivt sted tilbyr. Det er de fysiske løsningene. Funnene i kapittel 5 er sammenfallende med litteraturen på dette område. Der estetikk, sosiale møteplasser, natur, grøntområder, snarveier og hvileplasser er blant mange kjente fysiske grep som kan gjøre et sted attraktivt. Funnene i denne oppgaven viser at særlig smale arealer tilegnet myke trafikanter, type hjelpemidler, ujevnt underlag og vinterføre er fremtredende tema som gjør det utfordrende å gå og sykle for eldre. For å oppnå et attraktivt sted å gå og sykle for eldre, er det viktig å se på disse tre aspektene i sammenheng, og ikke fokusere på bare én. Det er her kommunens samspill mellom *betydning*, *ferdighet* og *infrastruktur* er avgjørende. Funnene vist i kapittel 6, foreslår at planleggingen foregår på en separert måte. At noe tar høyde for ferdigheter og UU, mens andre tar høyde for miljøvennlig transport. Mens betydningen for god mobilitet hos eldre ikke synes i noen særlig sektor utover Helse og omsorg. Det er dermed opp til kommunen som utvikler byen, at aspektene *betydning*, *ferdighet* og *infrastruktur* er samkjørte. At det er fokus på eldre som en brukergruppe (betydning), kunnskap om eldre opparbeides og kobles med anvendbare metoder (ferdighet), med hjelp av data og tverrfaglig arbeid som implementeres i planer, strategier og verktøy (infrastruktur).

Med denne innfallsvinkelen, er et attraktivt sted for eldre å gå og sykle, et sted som dyrker gode holdninger om aldersvennlig fremkommelighet og bærekraftig transport. Stedet tar høyde for forskjellig ferdighetsevner og tilrettelegger for UU i regler, føringer og utforminger. I tillegg har stedet en infrastruktur som imøtekommer brukere av gang- og sykkelforbindelser. Alt dette med *eldre* som en indikator for å sikre aldersvennlighet. Som presentert i funnene i både kapittel 5 og 6, er det mange tema som kan tas tak i for å imøtekomme eldres gang- og sykkelmuligheter. I dette kapittelet har jeg valgt å kombinere bare noen av temaene og diskutere tiltak i tilknytning til kunnskap om eldre, bruk av hjelpemidler og tjenester, om dekkultur og om eldre syklist. Utover det håper jeg at de øvrige tema i kapittel 5 og 6, som ikke blir diskutert her, kan være til inspirasjon for leser.

## 7.2 Bli bedre kjent med eldre i Hønefoss

Det virker som at de som jobber med planlegging og byutvikling i kommunen i dag kjenner til eldrebefolkningen via «sekundærkilder». Det er mye kunnskap om UU og en del tiltak som er ansett som særlig aldersvennlig. Deriblant bruk av benker, sosiale møteplasser og korte avstander å gå m.m. Kommunen planlegger for både *det grønne skiftet* og for et generelt aldersvennlig samfunn i dag på et overordnet og generelt nivå, men dette uten kunnskap om de lokale eldre. *Leve hele livet*-prosjektet fant noe i sin spørreundersøkelse, men det er mer å lære av Hønefoss sin eldrebefolkning. *Leve hele livet*-prosjektet og de kunnskapene som Helse- og omsorgssektoren sitter på, kan være gode primærkilder om Hønefoss sin eldrebefolkning, utover det som kan gjøres av eldrerettet medvirkning innen byutvikling.

Slik jeg oppfatter det, gjøres det gode medvirkningsprosesser i planarbeidet, der det virker som eldre innbyggere inkluderes fordi de selv engasjerer seg. Det jeg mener at mangler i Ringerike og i Hønefoss, er et dypere kjentskap til hvem eldregruppen er, hvorfor de er viktige å ta særlig hensyn til og hvordan hensynet kan tas. Særlig ved forvaltning av arealer og forbindelser i det som skal bli en enda mer attraktiv by å reise grønt i. Slik som vises i kapittel 2.3 *Aldersvennlig planlegging*, er eldre avhengig av gode forbindelser for å både holde fysisk og psykisk helse ved like. Dette med attraktive steder, sosiale møtepunkt, generasjonsmøter og tilstrekkelig fysisk infrastruktur som imøtekommer helse og ferdigheter. I og med at informantene i kommunen ikke var kjent med metoden *seniortråkk* av Vestby (2020) som er beskrevet i kapittel 2.3, vil jeg utpeke det som et tiltak for å bli kjent eldre i Hønefoss. Som en medvirkningsprosess på et overordnet nivå, som kan bidra til hvilke områder i sentrum som bør få ekstra fokus innen aldersvennlig utvikling.

## 7.3 Hjelpemidler og tjenester

Som presentert i funn fra utvalgsgruppe 1, har eldre mange hjelpemidler som er tilgjengelige og som kan bidra i en hverdag der barrierer kan oppstå for fotgjengere og syklister. Det er både en fysisk og en sosial betydning knyttet til hjelpemidler. Der hjelpemidler kan bidra til at barrierer ikke lenger oppleves som store eller til stede, men bruk av hjelpemidler kan i en sosial kontekst også opptre som en barriere. Temaene *stigma ved bruk av hjelpemidler* og *hva som skal til for at velferd ivaretas i et liv uten bil*, er temaer som kom tydelig frem i intervjuene. Begge er sterkt tilknyttet holdninger, ferdigheter og hjelpemidler for å øke velferden til en eldre person.

Når det kommer til stigmaet rundt hjelpemidler kan brukere ha gode løsninger, men mangel på sosial aksept i samfunnet kan påvirke bruken av det. Et eksisterende stigma om bruk av rullator, gjør at eldre gruer seg til å måtte bruke slike hjelpemidler. Dette viser at verdier tilknyttet ellers gode løsninger, kan komme i veien for bruken av dem. El-sykkel og brodder virket som «utstyr» som informantene ikke likte før, men aksepterer nå. Det kan skyldes at disse har blitt normalisert ved at flere enn bare eldre bruker disse tingene. For rullatoren var aksepten vesentlig mindre, og skyldes kanskje at rullator er et hjelpemiddel kun eldre bruker. Det er antageligvis vanskeligere å normalisere bruken for å bekjempe stigma. Likevel kan det tenkes at dersom flere eldre går, vil flere se at rullatoren er i bruk. Så generell fremming av gange og tilrettelagte arealer som imøtekommer rullatorbrukere, vil antageligvis bidra til redusert stigma på lang sikt. For at eldre skal bli inkludert i en fremtid der langt flere går, må infrastruktur og samfunnet skape gode verdier i forbindelse med bruk av slike hjelpemidler. På en annen side kan saken om stigma også være en av grunnene til at hyppige hvileplasser, rekkverk og benker er viktige. Rullator og gåstaver brukes for å avlaste kroppen når den går, og tilby hvile. Dersom uterommet tilbyr det samme, så kan det fungere ikke som en bekjemper av stigma, men som et alternativ til hjelpemidler tilknyttet alderdom.

Når det kommer til livet uten bil, er en løsning allerede å bruke hjelpemidler. Hjelpemidlene som informantene snakket om i disse sammenhengene er imidlertid ikke like stigmatisert som rullatoren eller gåstavene. El-sykkel, brodder, sykkelvesker, sekk, varelevering, rusle buss og andre bestillingsordninger var blant tilbudene som informantene kunne tenke seg, og er alle gode løsninger. Det som gjenstår er å opprette nok tjenester, eksempelvis rusle buss som dekker større områder enn «Brakar Fleks» som er beskrevet i kapittel 4.1. Det kan også tenkes at dagens eldre også behøver opplæring i bruk av digitale tjenester som er forbundet med bestillingsreisetjenester. Slik Rynning *et al.* (2022) viser til i sin forskning, at en barriere for eldre som skal bruke smarte og digitale mobilitetsløsninger, er blant annet mangel på tekniske ferdigheter (Rynning *et al.*, 2022). Det stiller et krav til at digitale tilbud må tilpasse sine brukergrensesnitt og plattformer for å imøtekomme eldre som brukergruppe. Samtidig, kan et løft i eldres kunnskaper og ferdigheter på nett være aktuelt. Til inspirasjon har Trondheim kommune et opplegg for opplæring av seniorer på digitale verktøy; *Kom dæ på nett, rett og slett* (Trondheim Kommune, 2023). Dette er noe Ringerike kommune i samarbeid med Sparebank 1 Ringerike Hadeland allerede er inne på, med digital bankID-opplæring til seniorer (Ringerike Kommune, 2023). Dette er et tiltak som kan bygges videre på i Ringerike kommune.

## 7.4 Delekultur

En gjenganger for de eldre informantene er utfordringene mellom trafikantgrupper i delte mobilitetsrom. Slik jeg oppfatter det, oppstår problemene når det er vanskelig å ta hensyn til andre trafikanter i andre hastigheter og størrelser. Særlig når det ikke er nok plass til forbipasseringer og når det ikke er noen etablerte eller synlige «spilleregler» for hvordan man skal omgås. I tillegg er det veldig synlig at Hønefoss er en bilorientert by, og at de myke trafikantene opplever å bli prioritert lavere enn biltrafikken og må ferdes på arealer som føles utrygge. Slik som beskrevet om delte mobilitetsrom i kapittel 2.2, poengteres det at for å skape et godt «samvær» for myke trafikanter må hierarkiet i transporten snus slik at fotgjengeren og syklisten får førsteprioritet. Der nye styringsprinsipper, fysiske og sosiale tiltak må implementeres. Her drøftes noen tiltak jeg oppfatter som hensiktsmessige innen disse kategoriene.

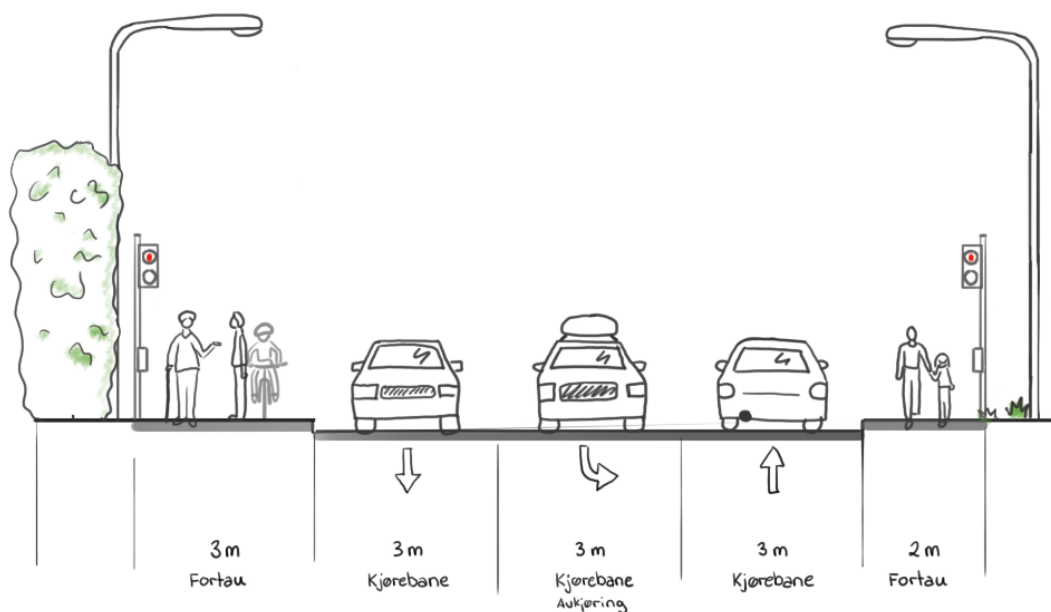
### Styringsprinsipper og overordnet fokus

De overordnede politiske ambisjonene og forventningene har kommet i gang med å endre fokus fra personbil som hovedtransport til at kommunene skal satse mer på grønn mobilitet som gange, sykkel og kollektivtransport. Det er også en forventning og fokus på aldersvennlighet og et ikke-diskriminerende samfunn, der UU er implementert. Det som mangler innen overordnede føringer, er fokuset på *eldre* som en egen gruppe. Eldre fotgjengere er nevnt som en utsatt gruppe, men eldre syklist er ikke tatt særlig høyde for. Slik som diskutert i kapittel 6.2, er eldre syklist tilsynelatende nedprioritert fra nasjonale føringer og forventninger. For å komme i mål med aldersvennlig transport og grønn mobilitet, må det politiske og overordnede aspektet bli bedre kjent med eldre som brukergruppe. Dette for å styrke kunnskapen om hvordan eldre bør imøtekommes både med tanke på *eldrebølgen* og *det grønne skiftet*. Og skape en symbiose mellom aldersvennlig mobilitet og grønn mobilitet. Eksempelvis kan det tenkes at med ved å supplere mobilitetsplanlegging med kunnskap om eldre, må minstekravene for teknisk utforming og UU kanskje endres. Slik at skille mellom sykkel- og gangvei ikke vil ha for høye kanter, grønttiden blir lengre eller at fortauene blir flere og bredere.

### Hard prioritering om arealer som et førende og fysisk tiltak

Det er mye biltrafikk i nord-sør-aksen gjennom Hønefoss sentrum. Det har en negativ påvirkning på gang- og sykkelattraktiviteten, særlig for eldre. De eldre informantene var tydelige da de snakket om hvilke områder og ruter i sentrum som er mest attraktive å gå på; områder og ruter atskilt fra biltrafikk. Slik jeg oppfatter det, er det behov for å redusere

biltrafikken, øke mengden areal tilrettelagt for myke trafikanter og med det også satse på kollektivtransport for å imøtekomme reisebehovet som ellers oppfylles med personbil. For å oppnå dette viser forskning og erfaring fra Oslo kommune (u.å.-a) til at endring av kjøremønster og omregulering av opprinnelige bilarealer til arealer for gange, sykling og kollektivtransport er hensiktsmessig. Dette for å oppnå «bilfrie» sentrum (Tønnesen *et al.*, 2016; Oslo Kommune, u.å.-a). Bilfrie områder bidrar ifølge Gehl (2011) til positivt for generell gangbarhet, som beskrevet i kapittel 2.2. I samme kapittel beskrives konseptet basert Tønnesen *et al.* (2016), som områder der tiltak er gjort for å blant annet redusere biltrafikk og prioritere kollektivtilbud, varelevering og myke trafikanter (Tønnesen *et al.*, 2016). Denne innfallsvinkelen reflekteres i Ringerike kommune (2020) sin parkeringsstrategi for Hønefoss, samt områdereguleringen (Ringerike Kommune, 2019b) som er beskrevet i kapittel 4.1. Med dette kan det sies at kommunen har igangsatt planer om å minske trafikkmengden og prioritere myke trafikanter på plannivå. Dette vil være positivt for eldre som ferdes i sentrum.



Figur 24: Snitt av Kongens gate i Hønefoss. Egenprodusert, basert på Streetmix

Om forvaltning av arealer, er det tydelig at for små arealer har noe å si for hvor lett det er for eldre myke trafikanter å omgås med andre trafikanter. Smale fortau fører til vanskeligheter med å komme forbi hverandre, eldre fotgjengere opplever syklistene på fortauet som truende, særlig på grunn av høye hastigheter som utfordrer reaksjonsevnen. I tillegg er det ikke mye plass for fotgjengere å vente ved et lyskryss hvis andre grupper med fotgjengere eller syklistene skal forbi. Eldre syklistene opplever for smale sykkelbaner som truende fordi de kommer tett på bilene, men samtidig som det er tryggere å sykle på fortauet så blir det en konflikt mellom syklistene og

fotgjengerne. Figur 24 viser et snitt av et lyskryss i Kongens gate. Biltrafikken har tre filer og er en stor del av snittet, noe som viser hvordan arealet er prioritert til fordel for biltrafikk. Her er det for smalt for de myke trafikantene. Med endringer i arealbruken kan for eksempel en kjørebane omprioriteres til myke trafikanter. Eksempelvis som et bredere fortau, eget sykkelfelt, venteareal for buss eller som generelle hvileområder langs fortauet. Figuren er et eksempel som viser inntrykket av at arealene i byen som er forvaltet til fordel for biltrafikk. Fremover, med tanke på *det grønne skiftet* og fokus på grønn mobilitet, må myke trafikanter få mer areal å ferdes på. Dette for å gjøre det lettere å forholde seg til hverandre og til biltrafikk. En slik prioritering er Ringerike allerede inne på i sitt planprogram for den kommende arealdelen. Dette med mål om å jobbe for 10-minuttersbyen og en kompakt by som tillater arealer som gjør det attraktivt å gå og sykle. Det som nå mangler, er fokus på den store andelen eldre brukere som kommer til å øke betraktelig fremover.

### **Kommunisere regler via infrastrukturen som et fysisk tiltak**

I tillegg til nok arealer for myke trafikanter, må arealene tilrettelegges slik at de er intuitive å bruke. Som det kommer indirekte frem fra de eldre informantene, så er det forvirring om hvor man skal gå og sykle for å komme for eksempel over torget uten å kolliderer med noe eller noen. Det ble også ytret frustrasjon ovenfor andre trafikantgrupper som går eller sykler i veien eller for nært. Et tiltak som kan være nyttig, og som er i tråd med UU, er å tydelig kommunisere hvordan arealene kan brukes. Gjør det intuitivt og lett å orientere seg i reglene og gaterommene for myke trafikanter, med den eldre trafikant som utgangspunkt. Det at eldre føler dette som en utfordring er ikke bare fordi dem selv ikke får informasjon om hvordan arealene skal brukes, men at andre trafikanter heller ikke tar hensyn. Dette antageligvis fordi de andre trafikantene heller ikke oppfatter hvordan arealene skal brukes. Det kan vise behovet for mer kommunikasjon fra areal til bruker, kanskje enda mer enn det minstekravene om skilting, vegmerking og UU tilsier i dag. Det kunne for eksempel være aktuelt å tydeligere hvilke sider syklister skal sykle på, hvor fotgjengere kan vente før de krysser gaten og skilting til hvordan syklister og fotgjengere skal forholde seg til hverandre. Det siste særlig med tanke på torget, der både fotgjengere og syklister følte utrygghet ovenfor hverandre.

### **Vedlikehold som et fysisk tiltak**

Nok arealer og godt brukergrensesnitt i gatene er ikke tilstrekkelig for noen bruker, dersom veidekket og infrastrukturen ikke blir vedlikeholdt. Det er ikke ukjent at ujevnt underlag og hull i asfalten er ubehagelig å gå på. Dette anser jeg som både allmenkjent, samt at det omtales i Statens vegvesens håndbok for UU (Statens vegvesen, 2011). Slik det vises til i håndboken,

samt i funnene fra utvalgsgruppe 1, er dårlig vedlikeholdt veidekke både vondt å gå og sykle på, samt at vintersesongen gjør det enda vanskeligere med snø og is som ikke blir tilstrekkelig ryddet bort. Som svar til utfordringene i vintersesongen, er ikke bare brodder en del av løsningen, men mange informanter slutter å sykle på vinteren, samt at mange går mindre. Slik intervjuene med utvalgsgruppe 2 ble oppfattet, ryddes gatene for snø og is i en prioritert rekkefølge. Dessverre fikk jeg ikke tid til å nøste opp i hvordan prioriteringen gjøres, og kan ikke kommentere på det. På kommunens egne hjemmesider står det at kommunen står for snøbrøyting på kommunale veier, torg, gang- og sykkelveier og parkeringsplasser. Fylkesveinettet vedlikeholdes og ryddes for snø av Statens vegvesen (Ringerike Kommune, 2022d). Slik det oppfattes, er tiltak igangsatt for å rydde snø og is, men at prioriteringen av dette kanskje fortsatt er bilorientert. Dersom det var flere kunnskaper om den lokale eldre befolkningens reisevaner og -behov, kunne en ny prioritering ta høyde for dette. Allerede kan det påpekes at torget er et av områdene eldre ferdes mye i, men at snø og is kan gjøre det særlig utfordrende. For å sikre at eldre fortsatt går og oppholder seg ute på vinterstid, kan det være hensiktsmessig å satse ekstra vedlikehold på slike trafikkfrie eller -reduerte områder.

### **Holdnings- og informasjonskampanjer som et sosialt tiltak**

Som et utelukkende sosialt tiltak, anser jeg holdnings- og informasjonskampanjer som et aktuelt tiltak. Slik jeg oppfatter det, er denne type tiltak en viktig del av å skape positive verdier og forståelige «regler» og med det etablere en god delekultur. Statens vegvesen (u.å.-d) har eksempelvis holdt flere holdningskampanjer om forskjellige tema i mange år, der de gjennom flere kampanjer har lagd en liste med suksessfaktorer (Statens vegvesen, u.å.-b). Deres kampanje «Samspill», handler om akkurat hvordan forskjellige trafikantgrupper må oppføre seg for å sikre en trygg ferdsel i trafikken (Statens vegvesen, 2021b). Om kampanjen beskriver Statens vegvesen (2021a) noen viktige punkter som også reflekteres i mine funn fra de eldre informantene. Ifølge dem er samspill i trafikken blant annet avhengig av at trafikantene viser hensyn og respekt, myke trafikanter må dele smale arealer, mangel på trafikkregler, forståelse for andre trafikantgrupper er særlig fremtredende og at mangel på kommunikasjon mellom trafikanter gjør dem uforutsigbare, noe som kan føre til ulykker (Statens vegvesen, 2021b). Det er altså erfart at kampanjer kan kommunisere både holdninger og viktig informasjon om trafikkregler og -sikkerhet. Hvordan brukerne oppfattet dem og hvordan det kan bedre delekulturen er ukjent, og må måles hos hver trafikantgruppe. Det er uansett aktuelt for både bare den eldre befolkningen og den generelle befolkningen å motta denne type informasjon, slik at forståelsen om hvordan hver trafikant kan ta hensyn til hverandre styrkes.



## 7.5 Sykkelglede for eldre

Når det kommer til eldre syklistere, vises det til i diskusjonen i kapittel 6; at eldre syklistere tilsynelatende blir prioritert ned på et nasjonalt nivå ved utbygging av sykkelanlegg. Det kan skyldes at det ikke forventes at eldre sykler like mye som andre i befolkningen. Noe som minner litt om den kulturelle determinanten WHO (2002) forbinder med aktiv aldring. Denne tverrgående determinanten beskriver hvilke syn og verdier samfunnet har eller tilskriver eldre. Basert på dette stiller jeg spørsmål om flere eldre ville ha syklet dersom samfunnet forventet at mange eldre sykler, på samme måte som de ser på eldre som en egen gruppe fotgjengere, som må tilrettelegges for i trafikken. Det er svært interessant hvor engasjerte informantene som sykler jevnlig er. Den eldste informanten som sykler både korte og lange turer er 82 år. Selv om informantens helse tillot den å sykle, så var det fortsatt behov for å imøtekommes mer i trafikkbildet. En annen informant på 77 år ville heller begynne med trehjulssykkel enn å parkere sykkelen for godt, dersom stødigheten skulle bli dårligere. Dette engasjementet og motivasjonen til å holde seg i form bør dyrkes og brukes som gode eksempler og inspirasjon til andre. Det stiller også et krav til god utbedring av sykkelinfrastrukturen som inkluderer flere enn bare «hurtigsyklistene». Hagen, Rynning og de\_Jong (2019) har definert mange tiltak som kan gjøres for å øke sykkelandelen i mindre byer, se deres tabell 28 på side 100. Her nevner de flere av tiltakene som allerede har blitt nevnt her; omprioritering av bilorienterte arealer til myke trafikanter, etablere sykkelnettverk og skille fotgjengere og syklistere (Hagen, Rynning og de\_Jong, 2019). Dette er også generelt for flere typer syklistere, men i kombinasjon med kunnskap om eldre syklistere og ikke minst de lokale eldre, kan utforming av sykkelinfrastrukturen imøtekomme eldre syklistere i byen.

Videre er konseptet med bysykkel aktuelt å se på. Dette kan være til hjelp for å øke interessen for sykling generelt, men i et aldersvennlig perspektiv kan det være enda mer interessant å se på et bysykkelkonsept med trehjulssykler. Dette som tiltak for å tilgjengeliggjøre sykkel eller nye mikromobilitetsløsninger til flere, og i enda større grad normalisere bruk av alternative sykler. På den måten blir det kanskje mer sosialt akseptabelt å bruke trehjulssykler for både eldre og andre brukere, på samme måten som at el-sykkel har blitt mer akseptert etter hvert som flere har brukt det. Likevel vil et slikt tilbud kreve arealer. Bysykkelordning i seg selv stiller krav til mer sykkelareal, deriblant sykkelveg og -parkeringer. En trehjulssykkel vil kreve enda mer areal å sykle på, enn tohjulssykkel.

## 7.6 Oppsummering av forskningsspørsmål 3

Dette kapittelet har tatt for seg de utfordringene jeg så på som mest fremtredende og har besvart forskningsspørsmålet: *Hvilke tiltak kan gjøres for å imøtekomme eldres behov når de skal gå eller sykle?* Slik jeg ser det, er flere styringsprinsipper igangsatt som vil fremme gange og sykling, men eldre som en brukergruppe som mangler. For å styrke Hønefoss sentrum og gjøre det mer aldersvennlig å gå og sykle, foreslås følgende tiltak; bli bedre kjent med den lokale eldrebefolkningen, planlegge med hensyn til både fysiske og sosiale barrierer særlig i tilknytning til bruk av hjelpemidler og tjenester, arbeide for bedre delekultur og fokusere på hva eldre syklister har behov for. Tiltakene foreslått er ikke skapt her. De er sterkt tilknyttet de teoretiske perspektivene, konseptene og tidligere forskning som viser til hvordan både generell og aldersvennlig tilrettelegging for gange og sykling kan skje på både politisk, fysisk og sosialt i samfunnet.

## 8 Konklusjon

Denne masteroppgaven har besvart forskningsspørsmål 1, 2 og 3, og vil med dette kapittelet drøfte viktigheten med oppgavens tema, gi en konkluderende avslutning til den overordnede problemstillingen og vise til hva som kan være aktuelt å forske videre på.

### 8.1 Viktigheten med oppgavens tema

Denne oppgaven har tatt for seg hvordan kommunens planleggingspraksis kan imøtekomme eldres behov for gange og sykling i Hønefoss by. Funnene i denne oppgaven er forenlig med tidligere studier og forskning på det generelle tema om fremkommelighet for fotgjengere og syklister. Bakgrunnen for oppgaven er å se hvordan aldersvennlig utvikling kan implementeres i grønn mobilitetsplanlegging og være en styrke for samfunnet. Slik oppgaven har behandlet tema, forstås det som at temaene *aldersvennlig mobilitet* og *grønn mobilitet* ikke blir sett på i sterk sammenheng innen planlegging. At eldrebolegen er forstått som en utfordring og at klimagassutslippet er en annen utfordring. Ved å kombinere løsningene, kan mye av jobben være gjort. Ved å tilrettelegge for blant annet gange og sykling for eldre, vil deres velferd øke, aktiv aldring blir en realitet, samtidig som en stor og økende del av befolkningen vil kunne reise grønt, parkere bilen og med dette bidra til målet om å bli et lavutslippsland. For å oppnå en slik tankegang må samarbeidet eller kunnskapsutvekslingen mellom flere sektorer og myndigheter styrkes, slik at de ikke bare har kunnskapene om aldersvennlig utvikling og grønn mobilitet, men også kan arbeide sammen om hvordan tiltak kan løses strategisk, sosialt og i de fysiske utformingene.

### 8.2 Svar på problemstillingen

Problemstillingen til denne avhandlingen er «Hva påvirker eldres mobilitet i Hønefoss by, og hvordan kan kunnskap om dette bidra til å utvikle Hønefoss til et mer attraktivt sted å gå og sykle for eldre?». Den består av to spørsmål og redegjøres hver for seg.

#### Hva påvirker eldres mobilitet i Hønefoss by?

Som nevnt, ansees problemstillingen å angå to parter; kommunen som planlegger og de eldre innbyggerne. Basert på funn og analyser presentert i denne avhandlingen, avhenger eldremobilitet i kontekst av gange og sykling av mange ting. For den eldre befolkningen isolert, påvirkes mobiliteten av hvordan elementene betydning, infrastruktur og ferdighet henger sammen. Det vil si at både samspillet mellom den sosiale konteksten, de faktiske utformingene og den individuelle eldres ferdigheter. Disse elementene reflekterer hvordan gange og sykling benyttes og oppleves.

Når det angår kommunen, påvirker forventinger, retningslinjer og kunnskap fra flere instanser hvordan tema om for eksempel aldersvennlig utvikling og grønn mobilitet blir sett på med eller uten sammenheng. Samtidig er lokal kunnskap om eldre et viktig kildegrunnlag for å skape gode løsninger. Kunnskapsutveksling og samarbeid mellom kommunen og andre instanser påvirker også hvordan Eldres mobilitet oppleves i dag. Funnene til forskningsspørsmål 1 og 2, beskrevet i kapittel 5 og 6, ansees å besvare denne delen av problemstillingen på et mer detaljert nivå.

### **Hvordan kan kunnskap om eldre mobilitet bidra til videre utvikling?**

Den andre delen av problemstillingen lyder «hvordan kan kunnskap om dette bidra til å utvikle Hønefoss til et mer attraktivt sted å gå og sykle for eldre?». Eldre er som nevnt en andel av befolkningen som øker fort. Med kunnskap om eldre mobilitet, er ambisjonen å tilrettelegge for bedre folkehelse, Eldres velferd, samt sikre aktiv og sunn aldring for nåværende og kommende eldre i Norge og i Hønefoss. Hønefoss har allerede et godt grunnlag for å bli både grønn og aldersvennlig. Å opparbeide et bedre kjentskap til de lokale Eldres behov og mobilitet i dag kan være et godt bidrag til de kommende vurderingene om arealforvaltning, samtidig som det krever tverrfaglig samarbeid på tvers av sektorer i kommunen. Forskningsspørsmål 3 besvarer hvilke tiltak som kan gjennomføres, deriblant å bli kjent med lokale eldre og med det bedre delekkulturen og mobilitetshierarkiet, ta høyde for hvordan hjelpemidler og tjenester brukes, samt ivareta eldre syklistene. Flere av de nevnte tiltakene er allerede igangsatt eller planlagt for i Ringerike kommune på et generelt nivå.

Slik jeg ser det er det mange kunnskaper om eldre mobilitet i Norge i dag, som ikke blir implementert i strategier og føringer som for eksempel tema om grønn mobilitet blir. Dette gjennom i hele planleggingshierarkiet. Jeg vil utfordre kommunen til å prøve nye løsninger og teste hva som fungerer for sin eldrebefolkning utover hva andre myndigheter mener er minstekravet. Dette med tro i at nye kunnskaper om eldrebefolkningen i kombinasjon med etablerte metoder vil skape et attraktivt sted å gå og sykle. Dette ikke bare for eldre, men for den generelle befolkningen. Bruk kunnskap om eldre mobilitet som en ressurs for bærekraftig utvikling.

### 8.3 Videre arbeid

Tematikken i denne masteroppgaven stor. Dersom oppgaven skulle ha blitt gjort på nytt, ville jeg valgt å fokusere på bare et reisemiddel for eldre; gange eller sykling. Gjennom oppgaven lærte jeg mye om Eldres opplevelse på gatenivå, samt hvordan eldre syklistene egentlig ikke hører til noe sted i dagens infrastruktur.

Til den som skulle bli inspirert av oppgaven, og kanskje skal skrive oppgave selv, vil jeg stille et spørsmål om sykling for eldre for å stryke kunnskapen vi har i dag om eldre syklistene; *hva motiverer eldre til å sykle og hvordan kan fysisk planlegging bidra til at eldre begynner å sykle eller fortsetter å sykle etter pensjonsalder?*

## 9 Litteraturliste

Age Friendly Ireland (2021) *A Study on the Awareness, Preceptions and Experiences of Older People of Rightsizing*. Irland. Tilgjengelig fra: <https://agefriendlyireland.ie/wp-content/uploads/2021/10/AFI-Right-Sizing-Research-Report.pdf> (Hentet: 03.02.23).

Allam, Z. et al. (2022) *The 15-minute city offers a new framework for sustainability, liveability, and health*. Tilgjengelig fra: [https://www.thelancet.com/journals/lanplh/article/PIIS2542-5196\(22\)00014-6/fulltext#articleInformation](https://www.thelancet.com/journals/lanplh/article/PIIS2542-5196(22)00014-6/fulltext#articleInformation) (Hentet: 27.03.23).

AtB (u.å.) *67pluss*. Tilgjengelig fra: <https://www.atb.no/67pluss/> (Hentet: 14.04. 2023).

Bakken, E. N. (2019) Forelesning i brukergruppe og brukersøknad (TEK3022 Universell utforming og brukersentrert design) Personlig kommunikasjon.

Bardhi, F. og Eckhardt, G. M. (2012) Access-Based Consumption: The Case of Car Sharing, *Journal of Consumer Research*, 39(4), s. 881-898. Tilgjengelig fra: <http://www.jstor.org/stable/10.1086/666376> (Hentet: 25.01.23).

Barr, S. et al. (2021) Shared space: Negotiating sites of (un)sustainable mobility, *Geoforum*, 127, s. 283-292. Tilgjengelig fra: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0016718521003006> (Hentet: 08.04.23).

Berge, G. (1999) *Sammendrag: Velferd og mobilitet (442/1999)*. Oslo, Norge: Transportøkonomisk institutt. Tilgjengelig fra: <https://www.toi.no/getfile.php/133482-1142922268/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/1999/442-1999/sam-442-99.pdf> (Hentet: 02.12.22).

Brakar (u.å.) *Brakar Fleks*. Tilgjengelig fra: <https://www.brakar.no/home/prisinformasjon/brakar-fleks/#brakar-fleks-hnefoss> (Hentet: 03.05. 2023).

Böcker, L., van Amen, P. og Helbich, M. (2017) Elderly travel frequencies and transport mode choices in Greater Rotterdam, the Netherlands, *Transportation*, 44(4), s. 831-852. Tilgjengelig fra: <https://doi.org/10.1007/s11116-016-9680-z> (Hentet: 13.02.23).

Dalland, O. (2013) Kapittel 9: Intervju *Metode og oppgaveskriving*. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag AS.

Downs, A. (2004) Remedies that increase densities (s. 200 - 227) *Still stuck in traffic, coping with peak-hour traffic congestion*. Washington, DC.: Brookings institution press.

Elvik, R. (2020) 3.4 Gatetun *Trafikksikkerhetshåndboken*. Transportøkonomisk institutt. Tilgjengelig fra: <https://www.tshandbok.no/del-2/3-trafikkregulering/doc653/> (Hentet: 08.04.23).

Engedal, K. (2023) aldersykdommer *Store norske leksikon*. Tilgjengelig fra: <https://sml.sn.no/alderssykdommer> (Hentet: 25.01.23).

Falleth, E. og Holsen, T. (2020) Introduksjon til norsk planlegging *Plan og samfunn system, praksis og teori*. Oslo: Cappelen Damm Akademisk.

Falleth, E. og Saglie, I. L. (2020) Kommunal arealplanlegging *Plan og samfunn system, praksis og teori*. Oslo: Cappelen Damm Akademisk.

FHI (2022) *Helse hos eldre i Norge*. Tilgjengelig fra: <https://www.fhi.no/nettpub/hin/grupper/eldre/> (Hentet: 14.02. 2023).

FN Sambandet (2021) *Bærekraftig utvikling*. Tilgjengelig fra: <https://www.fn.no/tema/fattigdom/baerekraftig-utvikling> (Hentet: 13.02. 2023).

FN Sambandet (2022) *FNs Bærekraftsmål*. Tilgjengelig fra: <https://www.fn.no/view/content/33936/full/1/22014> (Hentet: 05.12. 2022).

Forsyth, A. og Southworth, M. (2008) Cities Afoot—Pedestrians, Walkability and Urban Design, *Journal of Urban Design*, 13, s. 1-3. Tilgjengelig fra: [https://www.researchgate.net/publication/248992187\\_Cities\\_Afoot-Pedestrians\\_Walkability\\_and\\_Urban\\_Design](https://www.researchgate.net/publication/248992187_Cities_Afoot-Pedestrians_Walkability_and_Urban_Design) (Hentet: 07.02.23).

Gehl, J. (2011) *Life between buildings Using public space*. Oversatt fra Livet mellom husene av Koch, J. Washington DC: Island Press.

Geurs, K. T. og van Wee, B. (2004) Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions. Tilgjengelig fra: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0966692303000607?via%3Dihub> (Hentet: 24.01.23).

Grigore, E. *et al.* (2019) Bikeability in Basel, *Transportation Research Record*, 2673(6), s. 607-617. Tilgjengelig fra: <https://doi.org/10.1177/0361198119839982> (Hentet: 11.05.23).

Hagen, O. H., Rynning, M. K. og de\_Jong, T. (2019) *Sykling på mindre steder (TØI-rapport 1711/2019)*. Transportøkonomisk institutt. Tilgjengelig fra: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=50760> (Hentet: 12.05.23).

Helsedirektoratet (2020) *I. Statistikk*. Tilgjengelig fra: <https://www.helsedirektoratet.no/rapporter/omsorg-2020-arsrapport/statistikk> (Hentet: 21.10.22).

Helsedirektoratet (2023) *Om oss*. Tilgjengelig fra: <https://www.helsedirektoratet.no/om-oss/dette-gjor-helsedirektoratet> (Hentet: 14.02. 2023).

Hilnhütter, H. (2018) *Gåing til/fra holdeplasser*. Tiltakskatalog for transport og miljø. Tilgjengelig fra: <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-4-tilrettelegging-gange/gaing-til-fra-holdeplasser/> (Hentet: 21.03.23).

Hjorthol, R. og Nordbakke, S. (2008) *Sammendrag: Bilens betydning for Eldres velferd og livskvalitet (1000/2008)*. Oslo, Norge: Transportøkonomisk institutt TØI. Tilgjengelig fra: <https://docplayer.me/6843005-Bilens-betydning-for-eldres-velferd-og-livskvalitet.html> (Hentet: 04.12.22).

Hjorthol, R. *et al.* (2011) *Eldres mobilitet og velferd – utvikling, reisebehov og tiltak (1179/2011)*. Oslo, Norge: Transportøkonomisk institutt TØI. Tilgjengelig fra: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=22881> (Hentet: 04.12.22).

Hjorthol, R. (2013) Winter weather – an obstacle to older people’s activities?, *Journal of Transport Geography*, 28, s. 186-191. Tilgjengelig fra: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692312002505> (Hentet: 13.02.23).

Høye, K. A. og Elvik, R. (2019) *Trafikksikkerhetshåndboken: Bakgrunn om ulykker, risiko og metaanalyse (TØI rapport 1692/2019)*. Transportøkonomisk institutt (TØI). Tilgjengelig fra: [https://www.tshandbok.no/wp-content/uploads/2020/06/tshdel1-hoyeelvik-2019.pdf?fbclid=IwAR0vFHN0q58B9Jf7NP9huKs4ilppSNPviWmoH\\_tg9U66LugIF40zZb7SZYg#page25](https://www.tshandbok.no/wp-content/uploads/2020/06/tshdel1-hoyeelvik-2019.pdf?fbclid=IwAR0vFHN0q58B9Jf7NP9huKs4ilppSNPviWmoH_tg9U66LugIF40zZb7SZYg#page25) (Hentet: 03.05.23).

Johannessen, L. E. F., Rafoss, T. W. og Rasumussen, E. B. (2019) *Hvordan bruke teori?* Oslo: Universitetsforlaget.

Josephson, L. C. (2022) Prosjektrapport - forprosjekt til masteroppgave i Fysisk planlegging - AAR 4874 Teori og metode for masteroppgave høsten 2022: Insitutt for arkitektur og planlegging. (Hentet: 02.01.23).

Kirkehei, I. og Ormstad, S. S. (2013) Litteratursøk, *Norsk Epidemiologi*, 23(2). Tilgjengelig fra: <https://www.ntnu.no/ojs/index.php/norepid/article/view/1635> (Hentet: 25.01.23).

Klima- og miljødepartementet (2021) Det grønne skiftet. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/tema/klima-og-miljo/innsiktsartikler-klima-miljo/det-gronne-skiftet/id2879075/> (Hentet: 01.12.22).

Kommunal- og distriksdepartementet (2019) *Hva er eldreråd?* Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/kommunalrett-og-kommunal-inndeling/veileder-for-eldrerad/hva-er-et-eldrerad/id2666685/> (Hentet: 26.05. 2023).

Kvale, S. og Birkmann, S. (2009) *Det kvalitative forskningsintervju*. Oversatt fra InterView: Learning the Craft of Qualitative Research Interviewing, av Anderssen, T. M. og Rygge, J. Oslo: Gyldendal Akademisk.

Lerdal, A. og Karlsson, B. (2008) *Bruk av fokusgruppeintervju*. Tilgjengelig fra: <https://sykepleien.no/sites/default/files/pdf-export/pdf-export-52886.pdf> (Hentet: 15.02.23).

Lid, I. M. (2013) *Universell utforming, verdigrunnlag, kunnskap og praksis*. Oslo: Cappelen Damm Akademisk.

Lid, I. M. og Nordh, H. (2020) *Universell utforming i et planperspektiv Plan og samfunn system, praksis og teori*. Oslo: Cappelen Damm Akademisk.

Miljødirektoratet (2022) *Klima*. Tilgjengelig fra: <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/tema/klima/> (Hentet: 09.02. 2023).



Miljødirektoratet (u.å.-a) *Nullvekstmål for personbiltransporten*. Tilgjengelig fra: <https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/klimatiltak/klimatiltak-for-ikke-kvotepliktige-utslipp-mot-2030/transport/nullvekstmal-for-personbiltransporten/> (Hentet: 21.10. 2022).

Miljødirektoratet (u.å.-b) *Om Miljødirektoratet*. Tilgjengelig fra: <https://www.miljodirektoratet.no/om-oss/> (Hentet: 14.02. 2023).

Nilstun, C. (2022) mobilitet *Store norske leksikon*. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/mobilitet> (Hentet: 02.12.22).

Norske arkitekters landsforbund (2019) *Håndbok Aldersvennlig stedsutvikling*. Norske arkitekters landsforbund. Tilgjengelig fra: <https://distriktssenteret.no/wp-content/uploads/2021/03/Aldersvennlig-stedsutvikling-handbok.pdf> (Hentet: 01.12.22).

NTNU (u.å.) *Retningslinje for behandling av personopplysninger*. Tilgjengelig fra: <https://i.ntnu.no/wiki/-/wiki/Norsk/Retningslinje+for+behandling+av+personopplysninger> (Hentet: 15.02. 2023).

Nye Veier (2022) *Ringeriksbanen*. Tilgjengelig fra: <https://www.nyeveier.no/prosjekter/ringeriksportefoljen/ringeriksbanen-og-e16/ringeriksbanen/> (Hentet: 05.12.22).

Næss, P. (2012) Urban form and travel behavior: experience from a Nordic context, *Journal of Transport and Land Use*, 5(2). Tilgjengelig fra: <https://www.jtlu.org/index.php/jtlu/article/view/314> (Hentet: 10.02.23).

Næss, P. (2020) Bærekraftig og klimavennlig byutvikling *Plan og samfunn system, praksis og teori*. Oslo: Cappelen Damm Akademisk.

Oslo Kommune (u.å.-a) *Bilfritt byliv*. Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/byutvikling/bilfritt-byliv/> (Hentet: 13.05. 2023).

Oslo Kommune (u.å.-b) *Aldersvennlig transport*. Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/helse-og-omsorg/eldreomsorg/aldersvennlig-transport/#gref> (Hentet: 14.04. 2023).

OsloMet (2017) Rapport: Nærmiljø er viktigere for eldre (b. 2023). Tilgjengelig fra: <https://kommunikasjon.ntb.no/pressemelding/rapport-naermiljoet-er-viktigere-for-eldre?publisherId=15678779&releaseId=16152902> (Hentet: 10.02.23).

Pantzar, M. og Shove, E. (2010) Understanding innovation in practice: a discussion of the production and re-production of Nordic Walking, *Technology Analysis & Strategic Management*, 22(4), s. 447-461. Tilgjengelig fra: <https://doi.org/10.1080/09537321003714402> (Hentet: 23.01.23).

Plan- og bygningsloven (2008) *Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven)*. Tilgjengelig fra: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71> (Hentet: 24.01.23).

Primerano, F. *et al.* (2008) Defining and understanding trip chaining behaviour, *Transportation*, 35(1), s. 55-72. Tilgjengelig fra: <https://doi.org/10.1007/s11116-007-9134-8> (Hentet: 01.06.23).

Priya Uteng, T. og Julsrud, T. E. (2015) Morgendagens trafikktransport-trafikanter (TØI Rapport 1397/2015). Tilgjengelig fra: <https://www.toi.no/getfile.php/1340558-1432109480/mmarkiv/Aktuelt/Morgendagens%20kollektivtransporttrafikanter.pdf> (Hentet: 02.12.22).

Priya Uteng, T., Julsrud, T. E. og George, C. (2019) The role of life events and context in type of car share uptake: Comparing users of peer-to-peer and cooperative programs in Oslo, Norway, *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 71, s. 186-206. Tilgjengelig fra: <https://doi.org/10.1016/j.trd.2019.01.009> (Hentet: 10.02.23).

Priya Uteng, T. (2022) AAR4225 Samordnet areal- og transportplanlegging (2022 VÅR) "Gender and Transport" / Personlig kommunikasjon/forelesning.

Rambøll (2018) *Transportutredning av Hønefoss*. Tilgjengelig fra: <https://www.ringerike.kommune.no/globalassets/bilder-blokker-og-filarkiv/bilder-og-dokumenter/samfunn/areal-og-byplan/byplan/transportutredning-honefoss---november-2018.pdf> (Hentet: 02.12.22).

Reckwitz, A. (2002) Toward a Theory of Social Practices: A Development in Culturalist Theorizing, *European Journal of Social Theory* 5(2) 243–263. Tilgjengelig fra: <https://doi.org/10.1177/13684310222225432> (Hentet: 23.01.23).

Regjeringen (2021) *Strategi for småbyer og større tettsteder som regionale kraftsentre*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/strategi-for-smabyer-og-storre-tettsteder-som-regionale-kraftsentre/id2862406/> (Hentet: 27.03.23).

Regjeringen (2023) *Tjenestebehov*. Regjeringen.no: Kommunal- og disktriksdepartementet,. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/kommunedata/tjenestebehov2/id2507961/> (Hentet: 21.03.23).

Ressursportal.no (u.å.) *Regjeringen vil utvikle et mer aldersvennlig samfunn og utløse eldreressursen*. Tilgjengelig fra: <https://www.ressursportal.no/taxonomy/term/4> (Hentet: 02.12. 2022).

Ringerike Kommune og Statens vegvesen (1995) *Kommunedelplan for gående og syklende*. Tilgjengelig fra: <https://www.ringerike.kommune.no/globalassets/bilder-blokker-og-filarkiv/bilder-og-dokumenter/samfunn/areal-og-byplan/kommunedelplaner/kommunedelplan-for-gaende-og-syklende/kommunedelplan-for-gaende-og-syklende.pdf> (Hentet: 04.04.23).

Ringerike Kommune (2015) *Strategi for universell utforming i Ringerike*. Tilgjengelig fra: <https://www.ringerike.kommune.no/globalassets/bilder-blokker-og-filarkiv/bilder-og-dokumenter/samfunn/areal-og-byplan/lokalt-regelverk/strategi-for-universell-utforming-i-ringerike.pdf> (Hentet: 03.05.23).

Ringerike Kommune (2019a) *Prosjektbeskrivelse, Leve hele livet*. Tilgjengelig fra: <https://www.ringerike.kommune.no/globalassets/bilder-blokker-og-filarkiv/bilder-og-dokumenter/helse/prosjektbeskrivelse-16des19.docx.pdf> (Hentet: 31.01.23).

Ringerike Kommune (2019b) *Plan 431 Områderegulering Hønefoss (Planbeskrivelse)*. Tilgjengelig fra: <https://plandialog.nois.no/downloads/431-Planbeskrivelse.pdf> (Hentet: 17.04.23).

Ringerike Kommune (2020) *Hoveddokument: Parkeringsstrategi Hønefoss 2020-2030*. Tilgjengelig fra: <https://www.ringerike.kommune.no/contentassets/cdf9252b5725430d80df3a025a9038d3/parkeringsstrategi---hoveddokument.pdf> (Hentet: 14.05.23).

Ringerike Kommune (2021a) *Rådmannens forslag til Budsjett 2022 Handlingsprogram 2022-2025 Ringerike kommune*. Tilgjengelig fra: <https://www.ringerike.kommune.no/globalassets/bilder-blokker-og-filarkiv/bilder-og-dokumenter/presentasjoner-fra-politiske-moter/2021/radmansens-budsjettforslag-2022-og-hp-2022-2025.pdf> (Hentet: 21.03.23).

Ringerike Kommune (2021b) *Kommuneplanens samfunnsdel 2021-2030*. ringerikekommune.no. Tilgjengelig fra: <https://www.ringerike.kommune.no/contentassets/11e463ea79ee44e282d5b691a33e017e/kommuneplanens-samfunnsdel-2021-2030-oppslag.pdf> (Hentet: 02.01.23).

Ringerike Kommune (2021c) *Delrapport og handlingsplan, Leve hele livet, 2019-2024*. Tilgjengelig fra: <https://www.ringerike.kommune.no/globalassets/bilder-blokker-og-filarkiv/bilder-og-dokumenter/helse/prosjektbeskrivelse-16des19.docx.pdf> (Hentet: 31.01.23).

Ringerike Kommune (2022a) *Kommuneplan*. Tilgjengelig fra: <https://www.ringerike.kommune.no/innhold/miljo-og-areal/arealplaner/kommuneplan/> (Hentet: 04.04. 2023).

Ringerike Kommune (2022b) *Planprogram for kommuneplanens arealdel 2023-2035. Vedtatt 23.06.2022 sak 85/22*. Tilgjengelig fra: <https://www.ringerike.kommune.no/globalassets/bilder-blokker-og-filarkiv/bilder-og-dokumenter/planprogram-fastsatt-i-kommunestyret-23.06.2022.pdf> (Hentet: 14.04.23).

Ringerike Kommune (2022c) *Om Ringerike kommune*. Tilgjengelig fra: <https://www.ringerike.kommune.no/innhold/org-og-admin/om-ringerike-kommune/> (Hentet: 02.12. 2022).

Ringerike Kommune (2022d) *Veier - Brøyting, strøing og salting*. Tilgjengelig fra: <https://www.ringerike.kommune.no/innhold/teknisk/vei-park-og-idrett/veier/#heading-h2-5> (Hentet: 24.05. 2023).

Ringerike Kommune (2023) *Seniorer får opplæring i digitale banktjenester*. Tilgjengelig fra: <https://www.ringerike.kommune.no/aktuelt/seniorer-far-lare-seg-bruk-av-digitale-tjenester-i-banken/> (Hentet: 24.05. 2023).

Ruter (2022) *Reisevaner i Oslo og Viken. En analyse av nasjonal reisevaneundersøkelse 2010/2019 (Rapport 242)*. PROSAM. Tilgjengelig fra: <https://www.prosam.org/index.php?page=report&nr=242> (Hentet: 10.04.23).

Rynning, M. K. et al. (2022) *Yngre eldres bruk av smarte mobilitetsløsninger*. (1871/2022). Oslo: Transportøkonomisk institutt. Tilgjengelig fra: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=72605> (Hentet: 21.10.22).

Samferdelsdepartementet (2022) *Byvekstavtaler og belønningsavtaler*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/kollektivtransport/belonningsordningen-bymiljoavtaler-og-byvekstavtaler/id2571977/> (Hentet: 14.02. 2023).

Sikt (u.å.) *Meldeskjema for personopplysninger i forskning*. Tilgjengelig fra: <https://sikt.no/fylle-ut-meldeskjema-personopplysninger> (Hentet: 23.01. 2023).

Silverman, D. (2014) *Interpreting Qualitative Data*. utg. 5. London: SAGE Publications Ltd.

SSB (2022) *Befolkningsframskrivninger*. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/befolkning/befolkningsframskrivninger> (Hentet: 08.05. 2023).

St.meld 13 (2020-2021) (2020) *Meld. St. 13 (2020-2021) Klimaplan for 2021-2030*. Oslo: Klima- og miljødepartementet. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-13-20202021/id2827405/?ch=2#kap3> (Hentet: 01.12.22).

St.meld 15 (2017-2018) (2018) *Meld. St. 15 (2017-2018) Lev hele livet - en kvalitetsreform for eldre*. Oslo: Helse- og omsorgsdepartementet. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-15-20172018/id2599850/?ch=1> (Hentet: 31.01.23).

St.meld 20 (2020-2021) (2021) *Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033*. Oslo: Samferdelsdepartementet,. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-20-20202021/id2839503/?ch=1> (Hentet: 01.12.22).

Statens vegvesen (2011) *Håndbok V129 Universell utforming av vegger og gater*. Tilgjengelig fra: [https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-v129-universell-utforming-av-veger-og-gater\\_2011.pdf](https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-v129-universell-utforming-av-veger-og-gater_2011.pdf) (Hentet: 03.05.23).

Statens vegvesen (2013) *Håndbok V122 Sykkelhåndbok*. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-v122.pdf> (Hentet: 01.05.23).

Statens vegvesen (2018) *Bærekraftig mobilitetsplanlegging*. Statens vegvesen: Vegdirektoratet. Tilgjengelig fra: <https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/bitstream/handle/11250/2658939/Rapport%20293%20B%20c3%a6rekraftig%20mobilitet%20planlegging%20En%20helhetlig%20milj%20vennlig%20og%20rettferdig%20tiln%20c3%a6rming%20til%20mobilitet%20%28PDF%20%20MB%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (Hentet: 21.03.23).

Statens vegvesen (2021a) *Trafikkregler for syklistere*. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/langs-veien/trafikkregler/trafikkregler-for-syklistere/> (Hentet: 22.03. 2023).

Statens vegvesen (2021b) *Samspill*. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/trafikksikkerhet/kampanjer/samspill/> (Hentet: 11.05. 2023).

Statens vegvesen (2022) *Nasjonalt regnskap for bærekraftig mobilitet 2021*. Trondheim: Transport og samfunn, Statens vegvesen. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/miljoennlig-transport/mobilitetsregnskapet/nasjonalt-regnskap-for-baerekraftig-mobilitet-2021.pdf> (Hentet: 01.02.23).

Statens vegvesen *et al.* (2022) *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025*. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/nasjonal-tiltaksplan-for-trafikksikkerhet-pa-vei-2022-2025.pdf> (Hentet: 20.02.23).

Statens vegvesen (2023) *Vegkart levert av Statens vegvesen*. Tilgjengelig fra: [https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@237162,6678978,13/hva:!\(filter~!\(operator~\\*\\*G\\*E~type\\*\\_id~5055~verdi~!\\*2017-01-01\)\(operator~\\*\\*L~type\\*\\_id~5055~verdi~!\\*2023-01-01\)~id~570\)~](https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@237162,6678978,13/hva:!(filter~!(operator~**G*E~type*_id~5055~verdi~!*2017-01-01)(operator~**L~type*_id~5055~verdi~!*2023-01-01)~id~570)~) (Hentet: 16.02. 2023).

Statens vegvesen (u.å.-a) *Om håndbøkene*. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/handboker/om-handbokene/> (Hentet: 01.05. 2023).

Statens vegvesen (u.å.-b) *Om kampanjer*. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/trafikksikkerhet/kampanjer/om-vare-kampanjer/> (Hentet: 11.05. 2023).

Statens vegvesen (u.å.-c) *Slik har vi organisert virksomheten*. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/om-oss/om-organisasjonen/om-statens-vegvesen/samfunnsoppdrag-ansvar-oppgaver/slik-har-vi-organisert-virksomheten/> (Hentet: 14.02. 2023).

Statistisk sentralbyrå (2019) *Eldrebolgen legger press på flere omsorgstjenester i kommunen*. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/helse/artikler-og-publikasjoner/eldrebolgen-legger-press-pa-flere-omsorgstjenester-i-kommunen> (Hentet: 09.02. 2023).

Statistisk sentralbyrå (2022) *Kommune: Ringerike (Viken)*. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/kommunefakta/ringerike> (Hentet: 02.02. 2023).

Statistisk sentralbyrå (2023) *Befolkning*. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/statbank/table/07459/tableViewLayout1/> (Hentet: 01.06. 2023).

Sørensen, M. W. J. og Amundsen, A. (2016) *Ekspressveg for sykkel*. tiltak.no: TØI. Tilgjengelig fra: <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmidelfordeling/b-3-tilrettelegging-sykkel/b-3-7/> (Hentet: 22.03.23).

Targamo (2015) *Sykkel og gange*. Tilgjengelig fra: <https://sykledit.no/> (Hentet: 02.05. 2023).

Tennøy, A. *et al.* (2017) Kunnskapsgrunnlag: Areal- og transportutvikling for klimavennlige og attraktive byer (1593A/2017). Tilgjengelig fra: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=46142> (Hentet: 10.02.23).

Thagaard, T. (2018) Kapittel 6 Analyser av dokumenter, verbale og visuelle uttrykksformer, i Vigstad & Bjørke AS (red.) *Systematikk og innlevelse*. Bergen: Fagbokforlaget.

Trondheim Kommune (2023) *Kom dæ på nett, rett og slett*. Tilgjengelig fra: <https://drive.google.com/file/d/1bTJ7ewqt7gpQtK6C7SZEJdKRyCRXzxb2/view> (Hentet: 24.05 2023).

Tønnesen, A. *et al.* (2016) *Europeiske byer med bilfrie sentrum (TØI-rapport 1476/2016)*. Transportøkonomisk institutt. Tilgjengelig fra: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=42371> (Hentet: 13.05.23).

Universitetsbiblioteket NTNU (u.å.) *Velge ut kilder*. Tilgjengelig fra: <https://i.ntnu.no/oppgaveskriving/velge-kilder> (Hentet: 25.01. 2023).

Urbanet Analyse (2015) *Reisevaner i Ringeriksregionen 2013/2014*. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonalt-transportplan-ntp/reisevaner/ua-rapport-59-rvu-ringeriksregionen.pdf> (Hentet: 16.02.23).

Vestby, G. M. *et al.* (2020) *Seniortrakk*. Oslo Metropolitan University. Tilgjengelig fra: <https://oda.oslomet.no/oda-xmli/bitstream/handle/20.500.12199/2990/2020-4.pdf?sequence=3&isAllowed=y> (Hentet: 12.05.23).

Viken Fylkeskommune (2023a) *Kollektivtransport*. Tilgjengelig fra: <https://viken.no/tjenester/vei-og-kollektiv/kollektivtransport/> (Hentet: 27.03. 2023).

Viken Fylkeskommune (2023b) *Om Viken fylkeskommune*. Tilgjengelig fra: <https://viken.no/om-fylkeskommunen/fylkeskommunens-oppgaver-og-ansvar/> (Hentet: 27.03. 2023).

Vlakveld, W. P. *et al.* (2015) Speed choice and mental workload of elderly cyclists on e-bikes in simple and complex traffic situations: A field experiment, *Accident Analysis & Prevention*, 74, s. 97-106. Tilgjengelig fra: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457514003157> (Hentet: 13.02.23).

Winslow, J. F. (2013) Pedestrians as an Indicator Species for a Healthy Community, *Walkability at Mueller Austin*. Tilgjengelig fra: [https://www.academia.edu/4912950/Pedestrians\\_as\\_an\\_Indicator\\_Species\\_for\\_a\\_Healthy\\_Community\\_Walkability\\_at\\_Mueller\\_Austin](https://www.academia.edu/4912950/Pedestrians_as_an_Indicator_Species_for_a_Healthy_Community_Walkability_at_Mueller_Austin) (Hentet: 07.02.23).

World Health Organization (2002) *Active Ageing: A policy framework*. Tilgjengelig fra: <https://extranet.who.int/agefriendlyworld/wp-content/uploads/2014/06/WHO-Active-Ageing-Framework.pdf> (Hentet: 10.02.23).

World Health Organization (2022) *Ageing and health*. Tilgjengelig fra: <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/ageing-and-health> (Hentet: 21.03. 2023).

Yin, R. K. (2009) *Case study research, Design and methods*. 4. Los Angeles: SAGE Inc.

Zavadskas, E. *et al.* (2004) A model of sustainable urban development formation, *International Journal of Strategic Property Management*, 8(4), s. 219-229. Tilgjengelig fra: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/1648715X.2004.9637519> (Hentet: 08.04.23).

Aarsæther, N. og Jakobsen, K. K. (2020) Planlegging på kommunenivå: Rammer og ambisjonar *Plan og samfunn system, praksis og teori*. Oslo: Cappelen Damm Akademisk.





## **10 Vedlegg**

Vedlegg 1: Spørreskjema til utvalgsgruppe 1

Vedlegg 2: Intervjuguide til utvalgsgruppe 1

Vedlegg 3: Intervjuguide til utvalgsgruppe 2

## Registreringsskjema

Kode:

### Kjønn

- Kvinne
- Mann
- Annet
- Ønsker ikke å oppgi

### Alder

- Alder: \_\_\_\_\_
- Ønsker ikke å oppgi

## E-postadresse (For ettersending av data fra intervju)

- E-post: \_\_\_\_\_
- Ønsker ikke å oppgi, ønsker dermed heller ikke å kvalitetssjekke referat

## Har du førerkort?

- Ja
- Nei
- Ønsker ikke å oppgi

## Hvilken type nabolag bor du i?

- Sentrumsnært
- Rett utenfor bygrensen
- Tettsted eller nabolag utenfor bygrensen
- Ønsker ikke å oppgi

## Hovedbeskjeftigelse

- Yrkesaktiv, heltid
- Yrkesaktiv, deltid
- Frivillig arbeid
- Pensjonist
- Annet
- Ønsker ikke å oppgi

**Hvor langt er det til ditt nærmeste busstopp som kan ta deg med til dine daglige reiser?**

- Under 500 meter
- Mellom 500 og 1000 meter
- Mer enn 1000 meter
- Vet ikke

**Har du tilgang til å bruke bil?**

- Ja, eier min egen
- Ja, låner fra noen i min husstand
- Ja, låner fra noen utenfor min husstand
- Ja, betaler for lån av bil fra utleiefirmaer
- Ja, men kjører ikke selv
- Nei
- Ønsker ikke å oppgi

**Har du tilgjengelig dedikerte bil- og sykkelparkeringer der du bor?**

- Bilparkering ja, det tilhører min bolig
- Bilparkering ja, på betalt parkeringsplass
- Sykkelparkering ja, tilhører min bolig
- Sykkelparkering ja, på betalt parkeringsplass
- Nei til begge
- Vet ikke

**Har du tilgang til sykkel eller el-sykkel?**

- Eier egen sykkel
- Låner sykkel av noen i husstanden min
- Låner av noen utenfor husstanden min
- Bruker betalt sykkelordning fra \_\_\_\_\_
- Nei
- Ønsker ikke å oppgi

## Hvor ofte bruker du normalt følgende fremkomstmiddel?

### Bil

- Daglig
- 4-6 ganger i uken
- 2-3 ganger i uken
- 1 gang i uken
- Sjeldnere
- Ønsker ikke å oppgi

### Buss

- Daglig
- 4-6 ganger i uken
- 2-3 ganger i uken
- 1 gang i uken
- Sjeldnere
- Ønsker ikke å oppgi

### Sykkel

- Daglig
- 4-6 ganger i uken
- 2-3 ganger i uken
- 1 gang i uken
- Sjeldnere
- Ønsker ikke å oppgi

### Gange

- Daglig
- 4-6 ganger i uken
- 2-3 ganger i uken
- 1 gang i uken
- Sjeldnere
- Ønsker ikke å oppgi

### Intervjuguide – utvalgsgruppe 1

#### Hverdagsreiser

- Hva slags lokale hverdagsreiser er viktige for dere å kunne gjøre?
- Hvordan reiser dere til hverdagsdestinasjoner?
- Hvilke verdier knytter dere til disse transportmåtene?
  - Fysisk aktivitet, økonomi, sosial, samfunnsnyttig, reisetid
- Krever hverdagsreiser at dere må planlegge på forhånd? I så fall, hvordan planlegger dere turene deres?
  - Hva spiller en rolle for planleggingen? Rute, tid, sikkerhet?

#### Bilbruk

- Hvilke verdier forbinder dere med å kjøre bil for hverdagsreiser?
  - Gir bil tilgjengelighet dere ikke har ellers? Hva tilbyr bilen som gange og sykling ikke kan?
- Hvordan vil dere gjennomføre hverdagsreiser dersom dere ikke lenger kan bruke bilen?
  - Flytte, be om hjelp, andre løsninger?

#### Generelt om utfordringer og barrierer i gata

- Tenk en hverdagsreise dere gjør til fots eller på sykkel.
  - Hva er det som skal til for at den turen blir hyggelig og overkommelig?
  - Hvilke utforminger kan oppleves som barrierer?
    - Fysiske, sosiale, økonomiske, digitalisering
- Er det områder i Hønefoss dere bevisst eller underbevisst unngår eller velger å ferdes i? Hvorfor?
- Hvordan opplever dere å være fotgjenger der dere må dele veien med bilister og/eller syklist?
- Trafikk, sikkerhet, benker, hastigheter, stress
- Hvordan opplever dere å være syklist der dere må dele veien med fotgjengere og/eller bilister?
- Hva tenker dere at kan bli en fremtidig barriere knyttet til hvordan dere reiser? Og hvordan tenker dere at dere kan påvirke disse barrierene?

#### Planlegging for egen alderdom: utstyr/tjenester/løsninger

- Trenger dere utstyr for å gjennomføre deres hverdagsreiser? Hvilke?
  - mobil, sykkel, brodder, staver, rullator,
- Er det reisetilbud eller utstyr dere opplever at dere mangler eller ikke har tilgang til? Hvilke?
  - Bysykkel, elsparkesykkel, rosabusser
- Dersom dere har behov for hjelp for å gjennomføre reiser eller finne informasjon, hvordan finner dere informasjonen?
  - leveringstjenester, taxi, familie, venner
- Regjeringen har mål om nullvekstmålet og aldersvennlig Norge (beskrivelse av hva det innebærer). Hvordan føler dere at dere er ivaretatt av det offentlige når det kommer til å imøtekomme disse målene?

## **Hønefoss – informanten(e) blir presentert med tre kart av tre ruter**

- Hvilke kvaliteter knytter dere til hver av disse rutene? Hvordan liker dere dem?
  - Belysning, støy, opplevelse, kjedelig, trafiksikkerhet, snø
- Hensikten med god tilgjengelighet er at man skal komme seg fra A til B. Uavhengig av hvor A er, hvilke områder er det dere mener har god tilgjengelighet med gange og sykling og hvilke er vanskelige eller ubeleilige å komme seg til?

### Intervjuguide – utvalgsgruppe 2

Tema: Hva blir gjort for å sikre et aldersvennlig og bærekraftig samfunn i Hønefoss?

1. Fortell litt om dine arbeidsoppgaver og hva du jobber med i kommunen
2. Hvordan definerer dere aldersvennlig stedsutvikling i kommunen?
  - a. Hvilke medvirkningsprosesser gjøres? Har du noen eksempler på direkte medvirkning med eldre?
3. Vedlikehold på vinterstid, har du noen kjentskap til hva som styrer prioritering av snørydding?
4. Hva har blitt gjort for å fremme gange og sykling i Hønefoss til nå? Har dere møtt på spesielle utfordringer i tilknytning til dette?
5. Hønefoss er en sykkelby, kan du fortelle litt om det?
6. Når dere planlegger å skape gang- og sykkelforbindelser;
  - a. Hvordan tenker dere i forhold til de som skal bruke gang- og sykkelforbindelsene?
  - b. Hvilke vurderinger gjør dere i forhold til veiledninger og anbefalinger om universelt utformede gater og arealer?
7. Hvordan opplever du arbeidet med samordnet areal og transport ift. det politiske aspektet ved planlegging?
  - a. Hvordan bidrar eller hindrer politiske prosesser effektiviteten til utviklingen?
8. Har data og kunnskap fra Leve hele livet fått en påvirkning på hvordan dere planlegger for et aldersvennlig Ringerike?
9. Har du noen tanker eller kommentarer til noen av utfordringene som de eldre informantene har nevnt på sine intervju?
  - a. Fotgjengere og syklistene på fortauet
  - b. Hvor skal eldre syklistene sykle?
  - c. Smale arealer for myke trafikanter
  - d. Bruk av benker, hvileplasser og andre ting i forbindelse med UU

