



Universitetet
i Stavanger

DET TEKNISK-NATURVITENSKAPELIGE FAKULTET

MASTEROPPGAVE

Studieprogram/spesialisering:

Femårig Master i Teknologi (Siv.ing)
i Byplanlegging

Vårsemesteret, 2020

Åpen

Forfatter: Tonje Undheim

Fagansvarlig: Daniela Müller-Eie

Veileder(e): Ari Krisna Mawira Tarigan, Daniela Müller-Eie
Marie Mjåland, Camilla Bø og Silje Høiland

Tittel på masteroppgaven: En by for hele livet - aldersvennlig planlegging
Case: Sandnes sentrum

Engelsk tittel: A city for all - age-friendly planning
Case: Sandnes sentrum

Studiepoeng: 30

Emneord:

Aldersvennlig planlegging
Eldre
Grøntområder
Mobilitet
Universell utforming

Sidetall: 120

+ vedlegg/annet: 2

Stavanger, 29.06/2020
dato/år

EN BY FOR HELE LIVET

Aldersvennlig planlegging

CASE: SANDNES SENTRUM

MASTEROPPGAVE AV TONJE UNDHEIM

SIV.ING BYGG - BYPLANLEGGING - UNIVERSITETET I STAVANGER - VÅREN 2020

FORORD

Denne masteroppgaven omhandler aldersvennlig planlegging i Sandnes sentrum og er utarbeidet i perioden 1. februar til 29. juni 2020 ved det tekniske naturvitenskaplige fakultet ved Universitetet i Stavanger. Dette er den avsluttende oppgaven for min femårige masterutdanning innen byplanlegging.

Jeg har stor interesse for å planlegge for fremtidige utfordringer byer vil møte som blant annet klimaendringer, sentralisering og eldrebølgen. Grunnen til at valg av tema falt på aldersvennlig planlegging var ettersom jeg fant dette svært interessant i forhold til utfordringer det vil skape i fremtiden. Planlegging av byer og områder som er tilgjengelig for alle, er også et viktig tema for meg. Oppgaveprosessen ble mer utfordrende enn først planlagt grunnet COVID-19 utbruddet i mars 2020. Til tross for restriksjoner knyttet til oppgaveskrivingen, har jeg klart å gjennomføre alt jeg ønsket å oppnå med denne oppgaven. Selve prosessen har vært utfordrende, samtidig som den har vært lærerik hvor jeg har fått større innsikt over hvilke utfordringer eldre kan møte i byrommet. Mye av grunnen til at jeg har klart å fullføre denne oppgaven, er på grunn av god hjelp og støtte fra veiledere, venner og familie. Derfor vil jeg rette en stor takk mine veiledere fra Universitetet i Stavanger, Ari Krisna Mawira Tarigan og Daniela Müller-Eie, for god og rettleidende veiledning gjennom hele prosessen.

Jeg vil også ønske å takke mine eksterne veiledere Marie Mjåland, Camilla Bø og Silje Høiland fra Prosjektil for god støtte, oppmuntring og gode råd, samt muligheten for kontorplass hos dem. Dertil en stor takk til Eldrerådet i Sandnes for bidrag til større innsikt av Eldres syn på byplanlegging i Sandnes kommune.

Til slutt vil jeg rette en ekstra stor takk til Siv Hilde Rangen og Marie Olsen for å være viktige støttespillere under prosessen, og for komme med trøstende ord og råd når ting har vært ekstra utfordrende.

Tonje Undheim

SAMMENDRAG

Innen 2050 er ca. hver fjerde person 65 år eller eldre. Dette kan føre til en økt påkjenning for helsevesenet hvor flere vil trenge assistanse i årene fremover. Det vil da bli viktig å tilrettelegge samfunnet slik at befolkningen kan klare seg selv så lenge som mulig, og samtidig kunne delta aktivt i lokalmiljøet. Dertil er det viktig å planlegge byer og sentrale områder for å imøtekomme utfordringer som oppstår med en aldrende befolkning. Formålet med denne oppgaven er å undersøke hvor aldersvennlig Sandnes sentrum er basert på faktorer knyttet til det offentlige uteområdet og mobilitet. Oppgaven er bygget på litteraturstudie, stedsanalyse og intervju med Eldrerådet i Sandnes.

Forskning viser at aldersvennlige faktorer i byrommet, som tilrettelagte uteområder og sosiale møteplasser, samt god tilgjengelighet, er med til å fremme god mental og fysisk helse hos eldre. Dette medfører en friskere og mer aktiv aldring. Universell utforming bidrar til at svakere stilte eldre med funksjonshemninger og begynnende demens, kan bo hjemme lenger og selvstendig. Det er også viktig å påpeke at alle disse helsefremmende faktorene i byrommet ikke bare er bra for eldre, men er bra for alle uansett alder, kjønn eller hemninger man kan ha.

Gjennom stedsanalyse og intervju ble det funnet styrker og svakheter for aldersvennlige prinsipper i Sandnes sentrum. En av svakhetene er mangelen av større grøntområder, mens noen av styrkene er tilgang til urbane turer og tilgjengelig offentlig transport. Videre er det utarbeidet en strategi som sier noe om kvaliteten på disse faktorene og kommer med overordnede forslag hvordan de kan forbedres for Sandnes sentrum. Et forslag er å etablere flere større grøntområder i de eksisterende åpne rommene og kutte ned på parkeringsplasser.

Til slutt ble det konkludert at Sandnes sentrum er relativt bra utformet med tanke på et aldersvennlig samfunn basert på de faktorene som det ble fokusert på i denne oppgaven. Alle faktorene kan forbedres, men det ble ikke funnet noe som var manglende i sentrum. Det ble funnet faktorer som var mindre gode, men som er enkle å forbedre for å fremme en mer aldersvennlig stedsutvikling for å imøtekomme utfordringer knyttet til en aldrende befolkning.

ABSTRACT

By 2050 will approximately every fourth person be 65 years old or older. This can lead to an increased load on the health care system, where more people will need assistance in the coming years. It will be important to organize the society so that the ageing population can take care of themselves for as long as possible, and at the same time be able to participate in the local community. In addition, is it important to plan and develop cities and communities to meet the challenges that comes with an aging population. The purpose of this thesis is to investigate how age friendly downtown Sandnes is, based on factors related to the public outdoor spaces and mobility. The thesis is based on a literature study, a site analysis and interview with the Elder Council in Sandnes.

Research shows that age-friendly factors in urban spaces, such as organized outdoor areas and social meeting areas, as well as good accessibility, are promoting good mental and physical health for the elderly habitants. This results in a healthier and more active aging. Universal design helps elders with disadvantages like disabilities and dementia, to live longer and independently in their own homes. It is also important to point out that all these age-friendly factors in the urban space are not only good for the elderly, but for anyone, regardless of age, gender or disability.

Through site analysis and the interview were age-friendly principles for downtown Sandnes categorized and ranked based on the how they affected the area, if the contributed positively or negatively. One of the main weaknesses for the area is the lack of larger green spaces, while some of the main strengths are the urban walks and accessible public transportation. Furthermore, is a strategy developed that indicates how the quality of these factors are and gives overall suggestions on how they can be improved. One suggestion is to establish more green spaces in the existing open spaces, and cut down on parking to develop parks here.

Finally, it was concluded that downtown Sandnes has a relatively age-friendly design based on the factors that there has been focused on in this thesis. All the factors can be improved, but there was no factor that were missing in the case area that were mentioned in the theory. There were factors that were less good, but they were easy to improve and by that promote a more age-friendly area that are ready to meet the challenges that an aging population will bring.

FIGURLISTE

KAPITTEL 1

- Figur 1-1** // Oppgavens oppbygging. 19
Figur 1-2 // Metodetrekant. 21

KAPITTEL 2

- Figur 2-1** // Utviklingen av verdens befolkning (Uglenes, 2019; FN, 2019). 25
Figur 2-2 // Beregnet andel av befolkningen som kommer til å være over 65 år (Uglenes, 2019; FN, 2019). 26
Figur 2-3 // Befolkningspyramide over strukturen av befolkningen i 2020 sammenlignet med 1990 (SSB, 2020). 27
Figur 2-4 // Befolkningsframskrivninger for Norge med alternativer for høy og lav vekst og hovedalternativet (MMMM) i midten som er fremmet som den mest sannsynlige veksten (SSB, 2018). 28
Figur 2-5 // Diagram over folkemengden fordelt på fire aldersgrupper, viser framskrivningene til hovedalternativet (MMMM) som viser at de eldste aldersgruppene kommer til å øke i årene fremover (Tønnessen, 2018) 29
Figur 2-6 // Determinantene for aktiv aldring (WHO, 2002). 31
Figur 2-7 // Prinsipper for en aldersvennlig by (Arup, 2015). 32
Figur 2-8 // Organisasjonskart over de forskjellige aktørene i Norge og deres rolle i hierarkiet samt verktøyene de bruker. 39
Figur 2-9 // Noen retninger som kontakt med naturen kan påvirke helsen (D'Alessandro, et al., 2015) 42
Figur 2-10 // Fordeler knyttet til grøntområder (Loukaitou-Sideris, Levy-Storms, Chen, & Brozen, 2016). 43
Figur 2-11 // Eldres forslag til mer aldersvennlige parker (Loukaitou-Sideris, Levy-Storms, Chen, & Brozen, 2016). 44
Figur 2-12 // Resultatet over det mest brukte transportmiddelet for 65 + fra 10 europeiske byer (Arup, HelpAge International, Intel, Systematica, 2015). 46
Figur 2-13 // Faktorer som er med å påvirke følelsen av ensomhet (Kemperman, Berg, Weijs-Pierrée, & Uijtdeuwillegen, 2019). 49
Figur 2-14 // Design og planleggingprinsipper for en mer helsefremmende stedsutvikling (Høyland, Denizou, Baer, Evensmo, & Feragen, 2018). 53

KAPITTEL 3

- Figur 3-1** // Nye Sandnes kommune fra 01.01.2020 med omliggende kommuner. 58
Figur 3-2 // Lokasjon av Sandnes by 58
Figur 3-3 // Sandnes sentrum 1960 (Finn.no, 2020). 59
Figur 3-4 // Sandnes sentrum 1990 (Finn.no, 2020). 59
Figur 3-5 // Sandnes sentrum 2019 (Finn.no, 2020). 59
Figur 3-6 // Folkemengde og folketilvekst i Sandnes fra 1965 til 2018 (Fosså, 2018). 60

Figur 3-7 // Befolkningspyramide som sammenligner alderssammensetningen i Sandnes og landet som helhet (Sandnes kommune, 2020).	60
Figur 3-8 // Befolkningspyramide for Sandnes i 2020 og 2040 (SSB, 2020).	61
Figur 3-9 // Sentrumsavgrensning fra sentrumsplanen(Sandnes kommune, 2017).	62
Figur 3-10 // Omsorgstrapp prinsippet til Sandnes kommune (Sandnes kommune, 2017).	63
Figur 3-11 // Alderssammensetning i sentrum og Sandnes kommune (Sandnes kommune, 2017)	64
Figur 3-12 // Hvor stor prosentandelen som er 65 år og oppover bor i Sandnes sentrum (Sandnes sentrum, 2015).	65
Figur 3-13 // Boligblokk i sentrum (Google Maps, tatt 16.04.20).	66
Figur 3-14 // Eneboliger (Google Maps, tatt 16.04.20).	66
Figur 3-15 // Fordeling av boligtyper i sentrum av Sandnes (Sandnes sentrum, 2020).	66
Figur 3-16 // Horisontal tomannsbolig (Google Maps, tatt 16.04.20).	66
Figur 3-17 // Fordelingen av forskjellige boligtyper i Sandnes sentrum.	67
Figur 3-18 // Levekårkartet over hvor eldre bor i Sandnes med analyseavgrensning (Sandnes sentrum, 2015).	68
Figur 3-19 // Bakgrunnskartet for Sandnes sentrum med analyseavgrensningen.	69
Figur 3-20 // Gågaten i Sandnes ved Lanternen.	69
Figur 3-21 // Kulturhuset ved kaien.	69
Figur 3-22 // Veinettet i sentrum, hvor to hovedveier er fremhevet.	70
Figur 3-23 // ÅDT i Sandnes sentrum, med fartsgrensen på veiene (Statens vegvesen, u.d.).	71
Figur 3-24 // Buss og togruter med stopp og holdeplasser markert i Sandnes sentrum.	73
Figur 3-25 // Billett automat for buss.	73
Figur 3-26 // Rampen opp til togstasjonen. Går opp til en 90 graders sving på toppen av bildet og videre oppover.	74
Figur 3-27 // Trapp ned fra platformen, rekkverk i to høyder langs begge sidene nedover.	74
Figur 3-28 // Rampen på langs. Viser også hvordan den går videre etter svingen.	74
Figur 3-29 // Trappe opp til plattformen. Trappen tar også en 90 graders sving.	74
Figur 3-30 // Tre forskjellige typer sykkelruter i Sandnes sentrum (Sandnes kommune, 2018).	75
Figur 3-31 // Skiltet til en grønn rute ved FV44.	76
Figur 3-32 // Sykkelparkering i sentrum, ved kaien.	76
Figur 3-33 // Hvor det er lagt opp for fotgjengere å bevege seg i sentrum.	77

Figur 3-34 // Oppmerket fotgjenger overgang over en parkeringsplass bak Vågen vgs.	77
Figur 3-35 // Permeabilitet, tilgjengelige veier og rom mot mer utilgjengelige rom.	78
Figur 3-36 // Siktlinjer, barrierer og identitetsbærere i sentrum, basert på Kevin Lynch konsept.	79
Figur 3-37 // Nye busstoppene ved Ruten.	80
Figur 3-38 // Skilting til hvor man skal gå etter hvilket tog man skal ta, samt hvor bussene og stasjonshallen er.	80
Figur 3-39 // Begynnelsen av gågaten med sykkelparkering.	80
Figur 3-40 // Forskjellige type offentlig og semi-offentlig grønnstruktur i Sandnes sentrum.	81
Figur 3-41 // Et lite grøntområde med blomsterbed på baksiden av gågaten.	82
Figur 3-42 // ”Her bygger vi ny park på Ruten” skilt. Pågående prosjekt som skal stå ferdig snart.	82
Figur 3-43 // Grønne parken bak Sandnes kirke, med stier av stein for bedre fremkommelighet.	82
Figur 3-44 // Finner mest grønt langs bilveiene.	82
Figur 3-45 // Utsikten fra den ene siden av fjorden til den andre. Kan se de større byggene som hindrer litt utsikt.	83
Figur 3-46 // Siktlinjen oppover elven fra fjorden, opp mot Vågen vgs.	83
Figur 3-47 // Havnen med kulturhuset. Mye båter og sittemuligheter her.	83
Figur 3-48 // Harde flater fordelt på veinettet og asfalterte områder som er blant annet parkering.	84
Figur 3-49 // Forskjellige veityper. Her er bil, sykkel og fotgjenger fordelt til hver sin vei.	85
Figur 3-50 // Harde overflater kan også være møteplasser, her er et eksempel fra gågaten.	85
Figur 3-51 // Parkering tar opp mesteparten av de harde flatene. Her er en stor, åpen parkeringsplass for kunder i et næringsområde.	85
Figur 3-52 // Terrenkart som viser hvor mye terrenget stiger fra sentrum i 5 meters intervall.	86
Figur 3-53 // Urbane turer fra sentrum.	87
Figur 3-54 // Fotavtrykket til området.	89
Figur 3-55 // Næringsbygg.	90
Figur 3-56 // Boligbebyggelse.	90
Figur 3-57 // De ulike funksjonene som finnes i Sandnes sentrum.	91
Figur 3-58 // Hva som er innenfor 500 meters radius fra Ruten.	92
Figur 3-59 // De tre kjøpesentrene i Sentrum	92
Figur 3-60 // Lokasjon av legesenter og andre tilbud for eldre.	93
Figur 3-61 // Stigningen opp til Sandnes Helsesenter	93
Figur 3-62 // Lokasjon av forskjellige dagligvarehandlere.	94
Figur 3-63 // Apotek innenfor og i nærheten av analyseområdet.	95
Figur 3-64 // Diverse kulturtilbud som finnes i analyseområdet.	96
Figur 3-65 // For det meste heller langs gågata.	98

Figur 3-66 // Taktile objekter ved overgangsfelt for svaksynte.	98
Figur 3-67 // Midten av Bystasjonen er det malt på asfalten i forskjellige farger. Gir området litt mer liv og kontrast mot all det gråe.	98
Figur 3-68 // Heler ved Ruten og Vågen Amfi.	98
Figur 3-69 // Finnes noe brostein enda, her ved inngangen til kinoen, ikke langt fra Ruten.	98
Figur 3-70 // Kontrast mellom bilvei og fotgjenger felt hvor det ikke er noe særlig med kantstein.	98
Figur 3-71 // Her må man ned to trinn for å komme på brygga, ingen rampe.	99
Figur 3-72 // Eneste stedet med rampetilgang på denne siden av bryggen.	99
Figur 3-73 // Her er det en trapp som ikke er veldig synlig i en sidegate fra gågaten.	99
Figur 3-74 // Eksempel på høy kantstein.	99
Figur 3-75 // Områder hvor det er godt møblert med benker.	100
Figur 3-76 // Sitteplass ved kirken.	100
Figur 3-77 // Ryggløs benk i gågaten.	100
Figur 3-78 // Benk med ryggstøtte i gågaten.	100
Figur 3-79 // Benker ved bussholdeplassen.	100
Figur 3-80 // Ryggløse benker langs denne ferdselsåren.	101
Figur 3-81 // Sittegrupper ved Rådhuset og bryggen.	101
Figur 3-82 // Benk ved kaien ved kulturhuset.	101
Figur 3-83 // Sittegruppe området ved boligene.	101
Figur 3-84 // Benk med grønt ved Bystasjonen.	101
Figur 3-85 // Moderne benk langs elven.	101
Figur 3-86 // Ryggløs benk langs kaien ved boligene.	101
Figur 3-87 // Sittegruppe ved veikrysset mellom FV44 og FV334.	101
Figur 3-88 // Større lysmaster ved alle busstopp i Ruten.	102
Figur 3-89 // Mindre lysstolpe langs kaien.	102
Figur 3-90 // Nye, kreative former på lysmaster i gågaten som skaper variasjon samtidig som det lyser opp området.	102
Figur 3-91 // SWOT-analyse av funnene	105

TABELLISTE

Tabell 2-1 // De 10 landene i verden med høyest andel eldre i dag og hvor stor andelen kommer til å bli innen 2030, basert på FNs rapport (FN, 2019). Norges prosentandel er også representert i denne tabellen.	26
Tabell 2-2 // De 12 kommunene med lavest andel eldre ifølge Helgesen & Herlofson (2017) rapport. Her med oppdaterte tall og aldersgruppe (65 år og oppover) (SSB, 2020).	28
Tabell 3-1 // Et utdrag av noen av bussrutene som går fra Sandnes sentrum, med noen av hovedstoppene, hvor ofte de går og hvor lang tid det tar fra Sandnes til endestasjon (Kolumbus, 2018).	73
Tabell 4-1 // Skjema over aldersvennlig faktorer og hvor bra de er i Sandnes sentrum.	110

INNHOLDFORTEGNELSE

FORORD	V
SAMMENDRAG	VI
ABSTRACT	VII
FIGURLISTE	VIII
KAPITTEL 1 - INTRODUKSJON	15
1.1 Bakgrunn	17
1.2 Problemstilling	18
1.3 Oppgavens oppbygging	19
1.4 Definisjoner	20
1.5 Metode	21
1.5.1 Litteraturstudie	21
1.5.2 Casestudie	21
KAPITTEL 2 - TEORI	23
2.1 En aldrende befolkning	25
2.1.1 Demografi	25
2.1.2 Befolkningsframskrivninger	28
2.1.3 Eldrebølgen	30
2.2 Aldersvennlig samfunn	31
2.2.1 Aktiv aldring	31
2.3 Aktører og deres rolle	35
2.3.1 Internasjonalt	35
2.3.2 Nasjonalt	35
2.3.3 Regionalt	37
2.3.4 Lokalt	37
2.4 Forskning	40
2.4.1 Uteområder og sosiale møtesteder	40
2.4.2 Transport og mobilitet	45
2.4.3 Universell utforming	50
2.5 Oppsummering	55
KAPITTEL 3 - ANALYSE	56
3.1 Om Sandnes	58
3.1.1 Historie	59
3.1.2 Demografi	60
3.1.3 Sandnes sentrum	61
3.1.4 Politikk	63

3.1.5 Befolkningsfordeling	64
3.1.6 Boligfordeling	66
3.1.7 Oppsummering	68
3.2 Analyseavgrensing	69
3.3 Transport og tilgjengelighet	71
3.3.1 Trafikkmengde	71
3.3.2 Offentlig transport	73
3.3.3 Aktiv transport	76
3.3.4 Permeabilitet	79
3.3.5 Nøkkelfunn	81
3.4 Grønn- og blåstruktur	82
3.4.1 Grønn struktur	82
3.4.2 Blå struktur	84
3.4.3 Harde flater	85
3.4.4 Stigning	87
3.4.5 Urbane turveier	88
3.4.6 Nøkkelfunn	89
3.5 Tilbud og funksjoner	90
3.5.1 Fortetting	90
3.5.2 Funksjoner	92
3.5.3 Tilbud	94
3.5.4 Nøkkelfunn	98
3.6 Utforming	99
3.6.1 Materialitet	99
3.6.2 Møbler	101
3.6.3 Belysning	103
3.6.4 Nøkkelfunn	104
3.7 Sammendra	105
KAPITTEL 4 - STRATEGI	106
KAPITTEL 5 - KONKLUSJON	112
KAPITTEL 6 - REFERANSER	114
VEDLEGG	121
Vedlegg 1	122
Vedlegg 2	124

KAPITTEL
INTRODUKSJON

1

Oversikt - kapittel 1

1.1 Bakgrunn	17
1.2 Problemstilling	18
1.3 Oppgavens oppbygging	19
1.4 Definisjoner	20
1.5 Metode	21
1.5.1 Litteraturstudie	21
1.5.2 Casestudie	21

1.1 BAKGRUNN

Vi lever i et velferdssamfunn med et godt utviklet helsevesen som gjør at vi i dag lever lengre. I realiteten er dette en positiv utvikling som viser til at velstandsnivået i landet er høyt og at befolkningen får et lengre og friskere liv. Men det leder også til visse utfordringer i samfunnet. Et eksempel er at det blir flere pensjonister på færre yrkesaktive. Innen 2050 vil det være rundt to yrkesaktive per pensjonist i Norge, mot syv yrkesaktive per pensjonist i 1950 (SSB, 2005).

I dag er rundt 17% av Norges befolkning 65 år og eldre. Innen 2050 er ca. hver fjerde person 65 år eller eldre (SSB, 2020). Dette kan føre til en økt påkjenning for helsevesenet hvor flere vil trenge assistanse i årene fremover. Det vil da bli viktig å tilrettelegge samfunnet slik at befolkningen kan klare seg selv så lenge som mulig, og samtidig kunne delta aktivt i lokalmiljøet.

Som byplanlegger skal man planlegge mot fremtidige utfordringer byer og sentrale områder vil møte. Den aldrende befolkningen er en av disse utfordringene. Denne oppgaven skal ta for seg hvilke faktorer som gjør at byen er bedre rustet til å tilpasse seg en aldrende befolkning og hva som blir gjort i dag rundt tema.



1.2 PROBLEMSTILLING

Aldersvennlig planlegging er et omfattende tema som kan omhandle alt fra helsesektor til boligformer og offentlige rom. Denne oppgaven vil i hovedsak ha fokus på offentlige uteområder samt tilgjengelighet. Oppgaven vil ta for seg Sandnes sentrum som et caseområdet og fokusere på hvor aldersvennlig det offentlige uteområdet er.

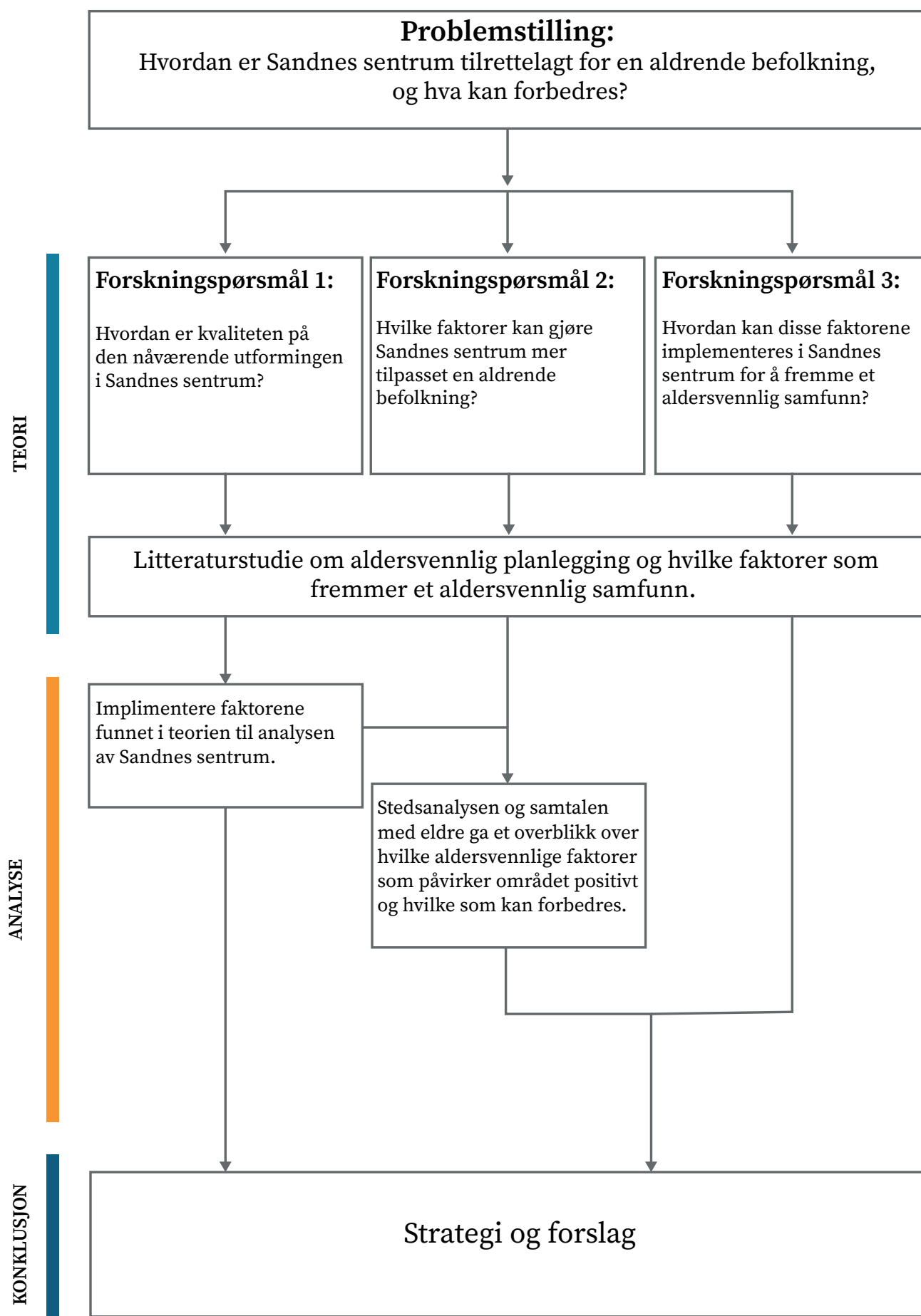
Med et overordnet tema aldersvennlig planlegging i kombinasjon med caseområdet Sandnes sentrum, vil oppgaven ta for seg følgende problemstilling:

Hvordan er Sandnes sentrum tilrettelagt for en aldrende befolkning, og hva kan forbedres?

For å besvare problemstillingen på best mulig måte er det også utformet tre ulike forskningsspørsmål. De er som følger:

1. *Hvordan er kvaliteten på den nåværende utformingen i Sandnes sentrum?*
2. *Hvilke faktorer kan gjøre Sandnes sentrum mer tilpasset en aldrende befolkning?*
3. *Hvordan kan disse faktorene implementeres i Sandnes sentrum for å fremme et aldersvennlig samfunn?*

1.3 OPPGAVENS OPPBYGGING



Figur 1-1 // Oppgavens oppbygging.

1.4 DEFINISJONER

Denne oppgaven bruker ord og begreper som kan ha forskjellige betydninger etter hvem som leser. For å ha en klarhet over hvordan denne oppgaven definere dem, er det lagt ved en begreps- og ordliste:

Eldre	65 år og oppover.
Region	Fylket, om ikke noe annet er spesifisert.
Nærmiljø (caseområdet)	Innenfor analyseområdet
Aldersvennlig planlegging	Å skape fysiske omgivelser som gjør det mulig for eldre å være aktive samfunnsdeltakere så lenge som det lar seg gjøre. Aldersvennlig planlegging skal og fremme sosiale møteplasser og fysisk helse.
UU	Universell utforming

1.5 METODE

Oppgaven er utformet ved å bruke teori og analyse for å besvare problemstillingen. Teorien består av en litteraturstudie knyttet til aldersvennlig planlegging og hvordan aldersvennlige faktorer påvirker nærmiljøet for eldre. Analysen av caseområdet Sandnes sentrum skal gi et innblikk over de aldersvennlige kvalitetene som finnes der. I denne oppgaven er det i hovedsak litteraturinnsamling som er anvendt i forbindelse med innsamling av data til teorien og analysen. Det er også anvendt kvalitativ metode i form av intervju med Eldrerådet i Sandnes. Grunnet COVID-19 var dette den optimale løsningen for å tilføre den kvalitative metode i form av intervju med eldre. På bakgrunn av tidsbegrensninger ble fokuset for oppgaven å prioritere aldersvennlig planlegging knyttet til det offentlige uterommet, samt mobilitet.

1.4.1 LITTERATURSTUDIE

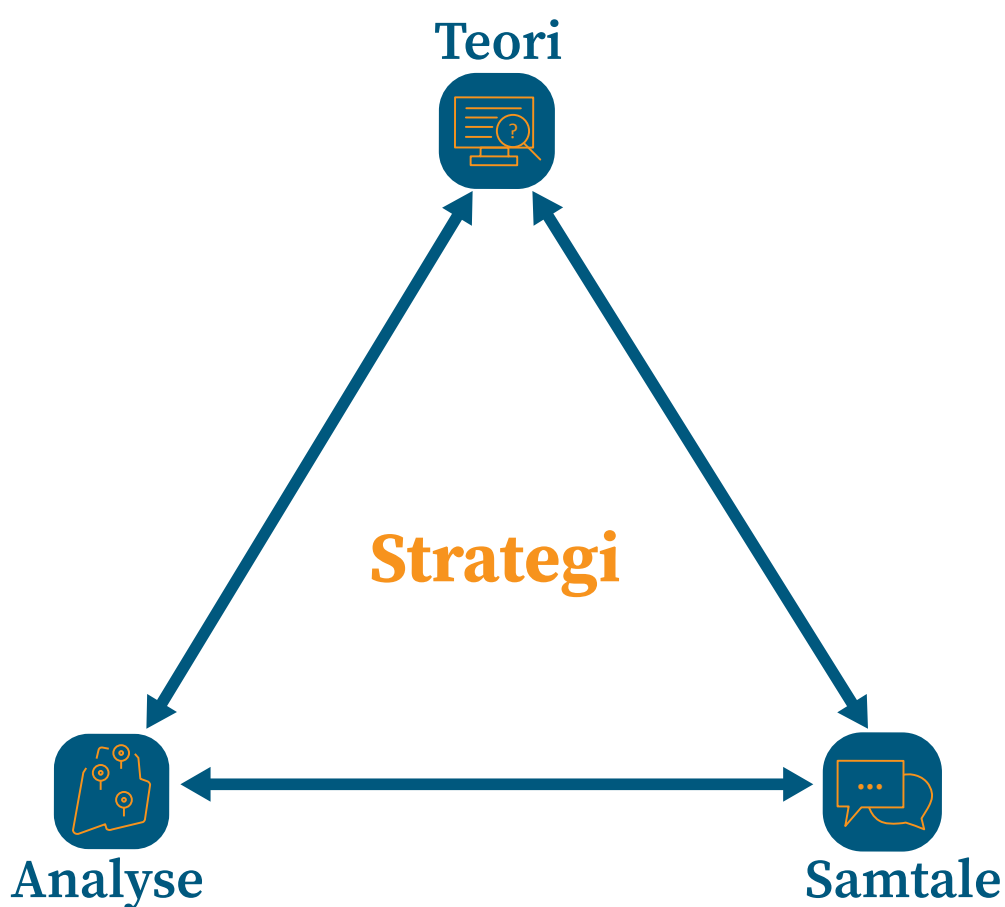
Denne oppgaven er i hovedsak basert på eksisterende litteratur om tema rundt den aldrende befolkning og planlegging. Det er videre tatt med forskning angående diverse faktorer som kan påvirke hvordan eldre bruker nærmiljøet sitt og hvordan nærmiljøet påvirker dem gjennom fysiske, mentale og sosiale faktorer. Den eksisterende og relevante litteraturen er med å danne grunnlaget for analysen av Sandnes sentrum. Forskningsartikler, nasjonale- og kommunale rapportert, samt andre faglige rapporter og strategier av fagfolk som jobber med tema, ble gjennomgått og vurdert. På grunn av COVID-19 viruset ble det redusert tilgang til diverse fagbøker på området, hvilket kan medvirke til mulig mangel på informasjon innenfor bestemte fagområder.

1.4.2 CASESTUDIE

Casestudie er i hovedsak en stedsanalyse av Sandnes sentrum med hjelp av kvalitativ metode. Et intervju med Sandnes Eldreråd ble anvendt som kvalitativ metode. Ettersom situasjonen våren 2020 medbrakte utfordringer, ble den kvalitative delen begrenset. Dertil ble det opprettet kontakt med Sandnes eldreråd, som er det rådgivende organ som representerer de eldre i kommunen, hvilket gav et innblikk i hvordan de opplever Sandnes sentrum, herunder om hvilke positive eller negative aspekter det er ved å benytte Sandnes sentrum. Intervjuet ble utført fysisk med åtte deltakere fra Sandnes Eldreråd, hvor lokasjonen for intervjuet var Sandnes Rådhus. Intervjuet varte i 45 minutt, hvor det ble gjennomgått allerede innsendte spørsmål (se vedlegg 1). Det ble utformet et referat av intervjuet (se vedlegg 2) hvor deltakerne ble anonymisert. Spørsmålene ble drøftet hvor alle deltakerne fikk fremmet sin mening etter tur for hvert tema. De innsendte spørsmålene (vedlegg 1) ble delt inn i større temaer knyttet til offentlig uteområder og mobilitet, med underspørsmål for hvert tema.

I stedsanalysen ble den nåværende situasjon kartlagt og analysert for hver enkelt faktor innen offentlige uteområder og mobilitet. Basert på funnene og intervjuet ble det utarbeidet en SWOT-analyse som fremmet de faktorene som styrker og svekker Sandnes sentrum som et aldersvennlig samfunn. Fra litteraturstudiet og casestudiet ble det utformet en strategi som definerer kvaliteten av de aldersvennlige faktorene i Sandnes sentrum, for deretter å komme med forslag til hvordan de kan forbedres. Til slutt vil det bli konkludert om hvordan denne strategien kan implementeres i Sandnes sentrum og bli benyttet andre steder.

Det må også berettiges at alle bilder, ikoner og figurer uten referanse er tatt eller illustrert av forfatter.



Figur 1-2 // Metodetrekant.

KAPITTEL
TEORI

2

Oversikt - kapittel 2

2.1 En aldrende befolkning	25
2.1.1 Demografi	25
2.1.2 Befolkningsframskrivninger	28
2.1.3 Eldrebølgen	30
2.2 Aldersvennlig samfunn	31
2.2.1 Aktiv aldring	31
2.3 Aktører og deres rolle	35
2.3.1 Internasjonalt	35
2.3.2 Nasjonalt	35
2.3.3 Regionalt	37
2.3.4 Lokalt	37
2.4 Forskning	40
2.4.1 Uteområder og sosiale møtesteder	40
2.4.2 Transport og mobilitet	45
2.4.3 Universell utforming	50
2.5 Oppsummering	55

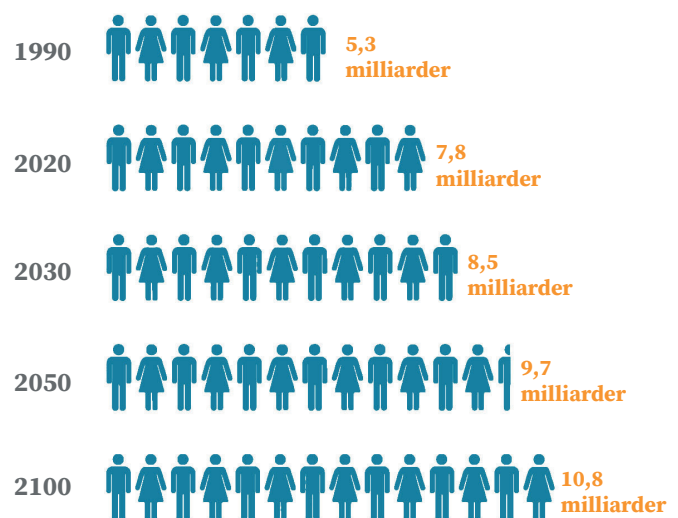
2.1 EN ALDRENDE BEFOLKNING

Verdens befolkning øker, og det samme gjør andelen av eldre. Dette kapittelet skal informere om hvordan befolkningsstrukturen har endret seg gjennom årene samt dagens situasjon. Kapittelet vil også belyse om hvordan befolkningsstrukturen er forventet å endre seg i de kommende årene. Dette er for å gi bakgrunn på hvorfor det er viktig for byplanleggere å fokusere på å planlegge for et mer aldersvennlige samfunn fremover. Kapittelet vil ta for seg verdenssituasjonen, men har hovedfokus på Norge for å gi et innblikk over den nasjonale situasjonen for å sammenligne den med caseområdet Sandnes sentrum.

2.1.1 DEMOGRAFI

Demografi er definert, i følge Store norske leksikon (SNL), som *”befolkningsbeskrivelse, hvilket innebærer en oversikt over blant annet fordelingen av alder, kjønn, geografisk fordeling, fruktbarhet, dødelighet og migrasjon”* (Sølerød & Tønnessen, 2019). Det er en undersøkelse over blant annet menneskers levekår, helse og samlivsform som er endel av grunnlaget til den demografiske endringen i et område. Det demografiske forholdet er relevant for denne oppgaven fordi kunnskap om befolkningsutvikling er grunnlaget for samfunnsplanlegging, hvilket bør benyttes i relasjon til planlegging for aldrende befolkning. I denne oppgaven gir demografien et innblikk av dagens situasjon over den eldre del av befolkningen og hvordan den vil utvikle seg. I Norge er det Statistisk Sentralbyrå (SSB) som samler inn, analyserer, produserer og publiserer data om befolkningen på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå (SSB, 2020). Dertil forsker SSB også på data innen befolkning, økonomi og samfunn. Innsamlet og produsert data av SSB publiseres i internasjonal sammenheng for dermed å kunne sammenligne Norges demografi med resten av verden.

I dag er befolkningen i verden målt til å være rundt 7,8 milliarder mennesker (Sølerød & Tønnessen, 2020). Verdens befolkning har økt kraftig de siste hundre årene, og den forventes å vokse til å bli over 11 milliarder innen 2100, se Figur 2-1 (FN, 2017). Dette vil si at det vil fødes flere enn det dør på verdensbasis. Den demografiske utviklingen er forskjellig fra kontinent til kontinent. For eksempel er Afrika det kontinentet med størst vekst, i og med at de har høye fødselsrater og en dødelighetsrate som går nedover (Sølerød & Tønnessen, 2020). I motsatt ende har Europa, og noen land i Øst-Asia, hatt en stagnasjon i folketallet. Dette er grunnet lave fruktbarhetstall over lengre tid og en økende andel av eldre, som leder til en økende dødelighetsrate til tross for at levealderen øker (Sølerød & Tønnessen, 2020).



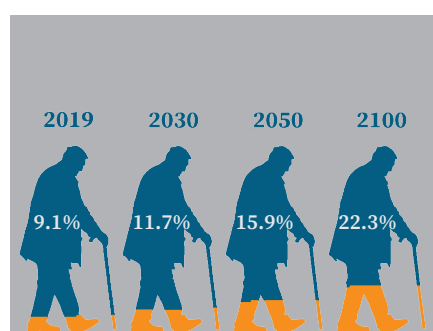
Figur 2-1 // Utviklingen av verdens befolkning (Uglenes, 2019; FN, 2019).

Eldre er den gruppen i verdensbefolkningen hvor andelen har størst vekst (Uglenes, 2019). Dette er mye på grunn av lavere fruktbarhetstall på verdensbasis og bedre levestandard og helsetilbud som gjør at store deler av befolkningen lever lengre. I dag er ca. 9% av verdens befolkning 65 år eller eldre og innen 2100 vil denne andelen øke til over 22%, se Figur 2-2 (Uglenes, 2019; FN, 2019). Europa og Japan utgjør mye av denne statistikken, hvor flere land i Europa har over 20% av befolkningen som er definert som eldre. I Japan nærmer denne andelen seg 30%, hvilket vises i Tabell 2-1 (Amundsen, 2016; FN, 2019; Helgesen & Herlofson, 2017). I Europa er det Italia, Portugal, Finland, Hellas og Tyskland som har den største andelen av eldre i befolkningen (FN, 2019).

	Land	2019	2030
1.	Japan	28%	30.9%
2.	Italia	23.9%	27.9%
3.	Portugal	22.4%	27%
4.	Finland	22.1%	26%
5.	Hellas	21.9%	26.5%
6.	Tyskland	21.6%	26.2%
7.	Bulgaria	21.3%	23.4%
8.	Martinique	21%	29.2%
9.	Kroatia	20.9%	25.1%
10.	Malta	20.8%	25.3%
	Norge	17.3%	20.3%

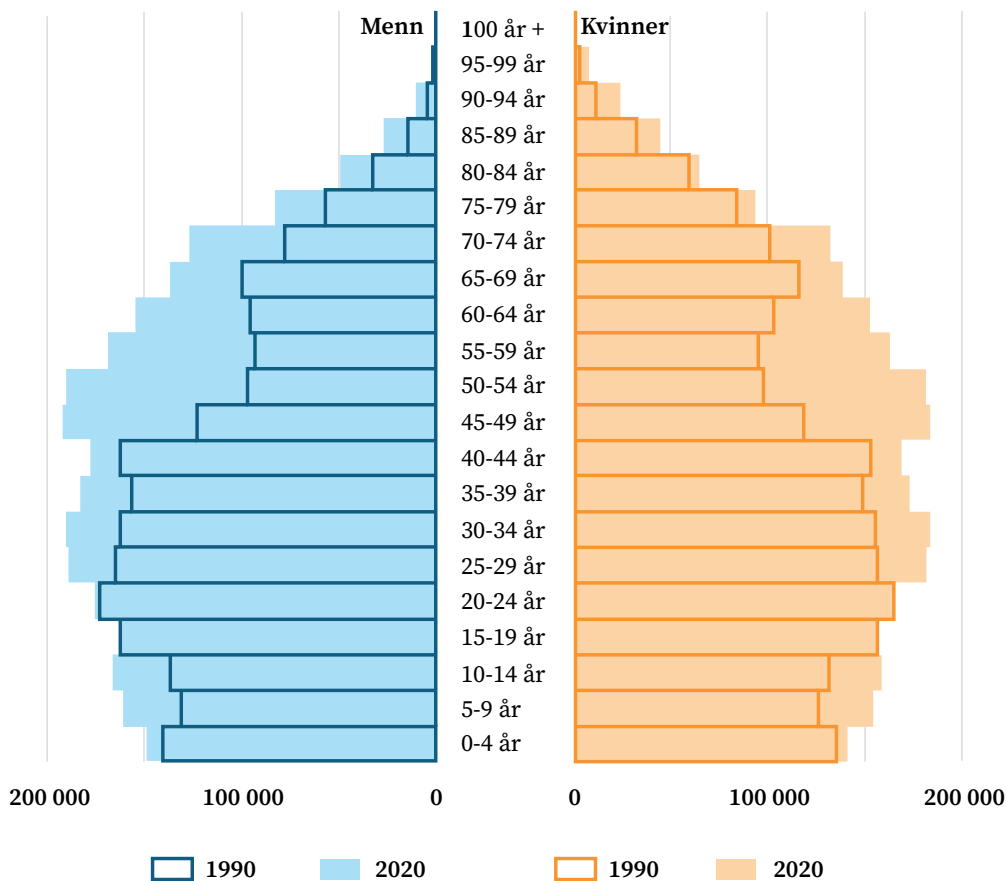
Som Tabell 2-1 viser, har Norge en relativt lavere andel eldre enn flere land i Europa, men andelen av eldre vil også øke her. Innen 2030 vil hver femte nordmann defineres som eldre. I likhet med flere europeiske land, har også Norge en synkende fruktbarhet. Fruktbarhetstallet reduseres hvert år, de siste ti årene. Det siste samlede fruktbarhetstall ble målt til 1,56 barn per fruktbar kvinne i 2018, som er det laveste noensinne i Norge (Sønsterbø, 2019) Det, sammen med en nedgang i dødelighet, har ført til at andelen eldre har utgjort over 1/5 av befolkningsveksten i Norge siden 1977 (Falnes-Dalheim & Slaastad, 2007).

Ofte blir befolkningsstrukturen, fordelt etter alder og kjønn, illustrert i en befolkningspyramide. Figur 2-3 viser hvordan befolkningsstrukturen har endret seg i Norge de siste 20 årene. Utfra figuren kan man se at gruppene fra 45 år og oppover har hatt den største økningen i denne perioden. Dette viser til at i løpet av de neste 10-20 årene vil det bli en enda større økning av eldre i landet.



Figur 2-2 // Beregnet andel av befolkningen som kommer til å være over 65 år (Uglenes, 2019; FN, 2019).

Tabell 2-1 // De 10 landene i verden med høyest andel eldre i dag og hvor stor andelen kommer til å bli innen 2030, basert på FNs rapport (FN, 2019). Norges prosentandel er også representert i denne tabellen.



Figur 2-3 //
 Befolkningspyramide
 over strukturen av
 befolkningen i 2020
 sammenlignet med 1990
 (SSB, 2020).

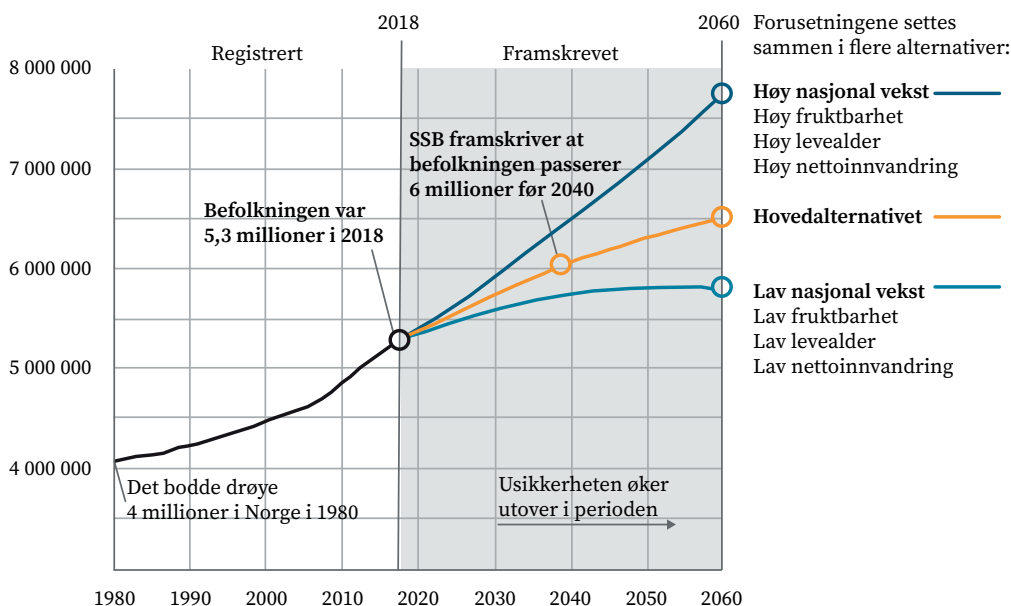
Norge er et langstrakt land hvor det er stor variasjon på fordelingen av eldre. Statistikken viser at det er en høyere andel eldre i distrikter og kommuner med lavere folketall enn bykommuner og høyere folketall (Helgesen & Herlofson, 2017). For eksempel har Rogaland fylke syv de 12 kommunene (før kommunesammenslåingene) med lavest andel eldre, ifølge rapporten til Helgesen & Herlofson (2017). Denne rapporten undersøkte eldre som var 67 år og eldre. Dermed ifølge Tabell 2-2 er disse 12 kommunene oppramset med oppdaterte innbyggertall fra SSB i 2019 og antallet av denne oppgavens definisjon av eldre. Tabellen fremhever de syv kommunene som er i Rogaland. Disse kommunene med lavest andel eldre er i hovedsak større kommuner med et høyere antall innbyggere med ni stykk som har over 10.000 innbyggere. Fra den gamle kommunefordelingen i 2016 var det 113 kommuner av 427 som hadde mindre enn 15% eldre innbyggere. Innen 2030 forventes det å kun være 20 kommuner (Helgesen & Herlofson, 2017). Dette viser at til tross for Norges relativt unge befolkning vil det forekomme en stor økning av andel eldre også her.

	Kommune	Folketall 2019	Eldre 2019	%
1.	Gjesdal	11.899	1334	11.21%
2.	Sandnes	77.246	9701	12.56%
3.	Sola	26.582	3346	12.59%
4.	Oslo	681.071	86.266	12.67%
5.	Rennesøy	4847	615	12.69%
6.	Fjell	26.166	3427	13.10%
7.	Klepp	19.354	2552	13.19%
8.	Klæbu	6076	810	13.33%
9.	Tromsø	76.649	10.297	13.43%
10.	Time	18.795	2595	13.81%
11.	Hå	18.814	2626	13.96%
12.	Meland	8187	1153	14.08%

Tabell 2-2 // De 12 kommunene med lavest andel eldre ifølge Helgesen & Herlofson (2017) rapport. Her med oppdaterte tall og aldersgruppe (65 år og oppover) (SSB, 2020).

2.1.2 BEFOLKNINGSFRAMSKRIVNINGER

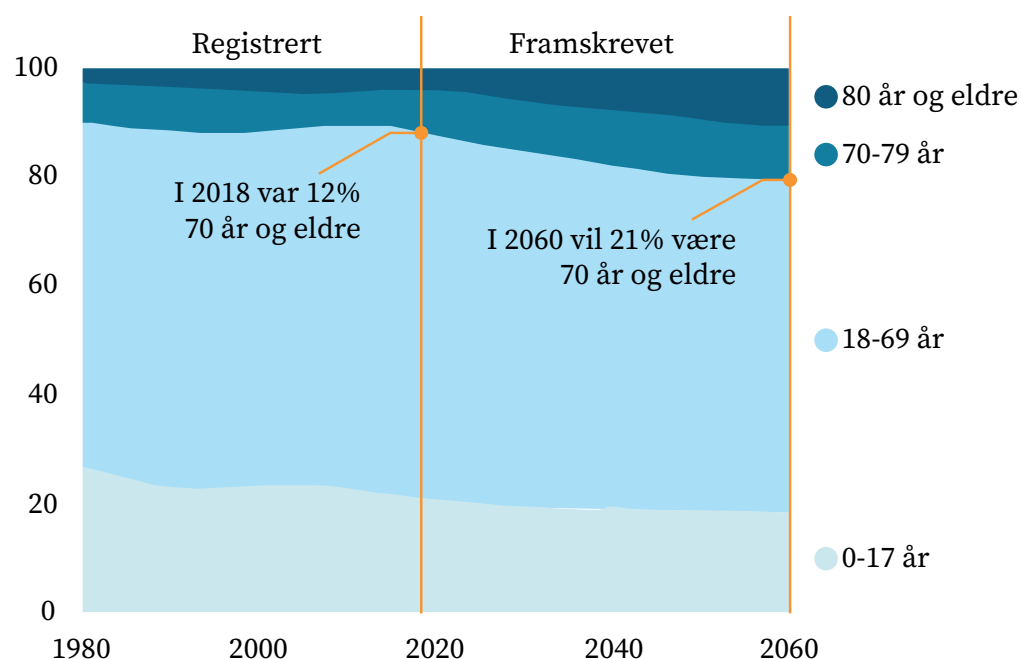
For å få et perspektiv over hvordan demografien kan utvikle seg i årene fremover, brukes framskrivinger. "Befolkningsframskrivinger er estimeringer av den fremtidige folkemengden for et bestemt område, en by, et land eller på verdensbasis" (Tønnessen, 2019). I Norge er det SSB som utarbeider befolkningsframskrivingene for den norske befolkning, og Eurostat utarbeider dette for EU- og EØS landene, mens FN utarbeider for hele verden. Overordnet er befolkningsframskrivinger en beskrivelse over hvordan folkemengden vil og kan utvikle seg under bestemte forutsetninger, som fruktbarhet, dødelighet og immigrasjon. Det er noe usikkerheter rundt framskrivingene i og med at dataene som blir brukt kan endre seg fortløpende. Derfor må befolkningsframskrivingene evalueres hyppig og bygge på flere scenarier relatert til høy, lav og middels vekst for å komme frem til den mest sannsynlige utviklingen (hovedalternativet) (Tønnessen, 2019). Ifølge SSB sine framskrivinger fra 2018 vil Norges befolkning sannsynligvis fortsette med å vokse og passere seks millioner innen 2040 (SSB, 2018). Per i dag består denne framskrivingen av forventningene at levealderen fortsetter å øke,



Figur 2-4 // Befolkningsframskrivinger for Norge med alternativer for høy og lav vekst og hovedalternativet (MMMM) i midten som er fremmet som den mest sannsynlige veksten (SSB, 2018).

fruktbarhetstallet kommer til å jevne seg ut, og innvandringen kommer til å reduseres (Tønnessen, 2018 (2)). Figur 2-4 viser framskrivningene til SSB med tre alternativer, hvor hovedalternativet er uthevet. Ut fra hovedalternativet kan man se at grafen begynner å flate seg ut når den nærmer seg 2060 grunnet forventet lave fruktbarhetstall, høyere dødelighetstall og mindre innvandring (Tønnessen, 2018 (2)). Men som figuren viser, vil usikkerheten øker utover i perioden, så det er viktig å oppdatere framskrivningene hyppig.

På tross av at det vil forekomme en økning i antall døde, forekommer det også en signifikant aldring av den norske befolkning. Innen 2060 vil hver femte innbygger være 70 år eller eldre, hvor andelen over 80 år og oppover økes med mer enn det tredobbelte i samme periode (se Figur 2-5). Allerede innen 15 år vil det for første gang være flere eldre enn barn og unge (0-19 år) i Norge (Tønnessen, 2018 (2)). Dertil forventes levealderen å fortsette å øke i årene fremover. Forventet levealder er i dag ca. 84 år for kvinner og 80 år for menn, mens innen 2060 er forventet levealder ved fødsel 89,1 år for kvinner og 86,5 år for menn (Tønnessen, Syse, & Aase, 2014; Helse- og omsorgsdepartementet, 2016). I dag er over en million nordmenn over 60 år og stadig flere lever til over 90 og 100 år.



Figur 2-5 // Diagram over folkemengden fordelt på fire aldersgrupper, viser framskrivningene til hovedalternativet (MMMM) som viser at de eldste aldersgruppene kommer til å øke i årene fremover (Tønnessen, 2018)

2.1.3 ELDREBØLGEN

Eldrebølgen blir i dag brukt som et uttrykk for å beskrive det økende antallet og andelen av eldre. Årsaken til at store deler av Vest-Europa står overfor det som blir kalt en eldrebølge i dag, skyldes den store babyboomen som følge av 2. verdenskrig (Hagemann, 2020). I Norge var 1946 er rekordår når det kom til antall fødte barn, men de høyeste fruktbarhetstallene finner vi mellom 1955 og 1965. I denne perioden var det samlede fruktbarhetstallet på nesten tre barn per fruktbar kvinne (Tønnessen, 2019; Hagemann, 2020). Siden 60-tallet har det samlede fruktbarhetstallet nesten blitt halvert til 1,56. Barn født i etterkrigstiden er i dag en del av den eldre befolkning, som har medvirket til en vekst i andelen av eldre i Norge. I dag vil det være generasjonen etter disse, altså babyboomen fra 50- og 60-tallet, som kommer til å påvirke samfunnet i årene fremover og lede til den norske eldrebølgen. Befolkningspyramiden (Figur 2-3) viser at aldersgruppene 45-49 år, 50-54 år og 55-59 år utgjør de største aldersgruppene, og er de som vil utgjør eldrebølgen om 10-20 år.

I de siste tiårene er eldrebølgen blitt den største velfredsendingen i Norge, ved blant annet å skape utfordringer for velferdsstaten med økt pensjonsutbetalinger og et økende behov av ressurser innen helse og omsorg (Evensen, 2011). Dermed vil det forekomme utfordringer knyttet til et økende press på eldreomsorgen. Samtidig vil behovet til å produsere og yte disse tjenestene til flere mottakere også øke, samt kreve mer helsepersonell og sykehjemsplasser i denne sektoren (Helgesen & Herlofson, 2017). Dette er ikke økonomisk bærekraftig og derfor er det nødvendig å se på løsninger som kan hjelpe mennesker å klare seg selv lengst mulig i eget hjem. En positiv utvikling er at eldre mennesker blir mer ressurssterke og friskere enn før. Derfor er det viktig å planlegge og tilrettelegge samfunnet mot denne kommende aldrende befolkning slik at de kan fortsette å bidra og delta i samfunnet så lenge som mulig.

2.2 ALDERSVENNLIG SAMFUNN

En måte å imøtekomme utfordringene og mulighetene ved den aldrende befolkning er å planlegge for å imøtekomme disse. Planlegging og tilrettelegging i samfunnet med fokus på den aldrende befolkning omtales ofte som aldersvennlig planlegging. Et aldersvennlig samfunn blir ofte definert som "et samfunn, som har et tilgjengelig og inkluderende miljø, samt fremme en sunn og aktiv aldring" (Helse- og omsorgsdepartementet, 2018; Norske arkitekters landsforbund, 2019; WHO, 2007). Fokus på å fremme et miljø hvor mennesker kan leve hele livet er ikke bare viktig for den aldrende befolkning, men hele befolkningen.

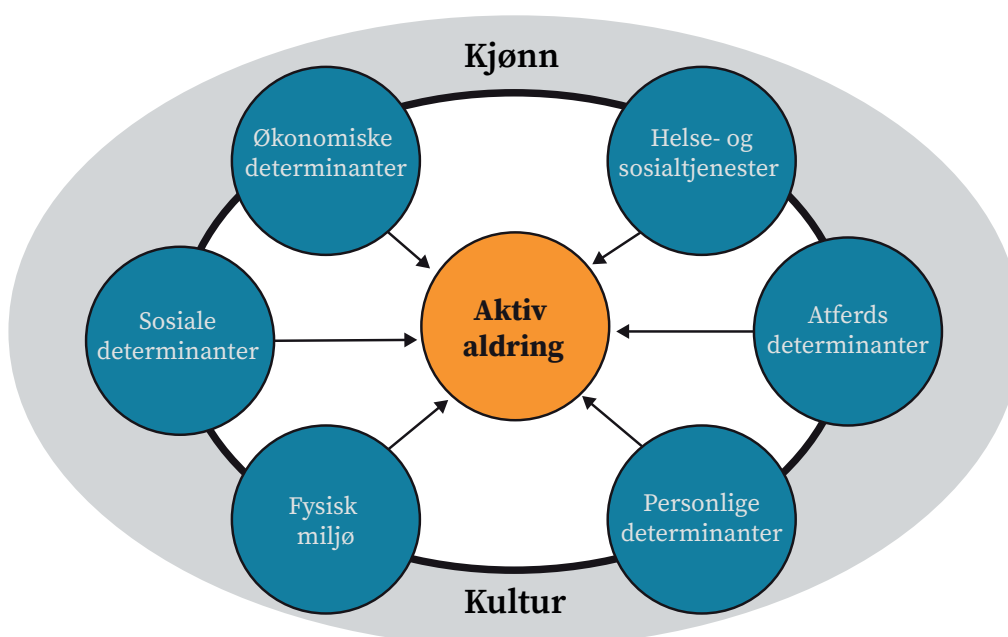
«Et aldersvennlig lokalsamfunn er et lokalsamfunn der eldres erfaringer, synspunkter og behov blir hørt.»
(Helse- og omsorgsdepartement, 2017, s. 71)

I forhold til aldersvennlig planlegging må man ha en mer tverrsektoriell og helhetlig tilnærming for at eldre skal kunne være delaktige i samfunnet. Det er flere prinsipper og faktorer som er knyttet til dette og fremmer et aldersvennlig samfunn og aktiv aldring. I dette kapitlet vil det bli utredet hvilke prinsipper og faktorer det er, samt hva denne oppgaven vil fokusere på.

2.2.1 AKTIV ALDRING

På 90-tallet begynte verdens helseorganisasjon (WHO) å fokusere på aktiv aldring. Aktiv aldring omtales som "en prosess for å forbedre livskvaliteten til eldre ved å optimalisere mulighetene for helse, deltakelse og trygghet" (WHO, 2007). Ifølge WHO er det flere determinanter som kan påvirke hvordan befolkningen eldes. I Figur 2-6 illustreres disse determinantene. Faktorene kjønn og kultur, som vises på figuren, kalles for «tverrgående faktorer» (WHO, 2002), fordi dette er faktorer som påvirker hvordan befolkningen aldres med hensyn til andre determinantene. Det er seks determinanter som påvirker aktiv aldring; økonomi, sosialt, fysiske omgivelser, personlig, atferd og helse- og sosialtjenester.

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



Figur 2-6 // Determinantene for aktiv aldring (WHO, 2002).

Den økonomiske determinanten handler om inntekt, arbeid og sosial beskyttelse som pensjonsutbetaling og forsikring. Den sosiale determinanten handler om trygghet og sosial støtte for å motvirke blant annet ensomhet, hvilket er, ifølge WHO (2002), et viktige element for å forbedre helse og deltagelse. Det fysiske miljøet kan utgjøre en forskjell mellom avhengig- og uavhengighet ved hvordan man kan benytte sine omgivelser. Den personlige determinanten handler om de genetiske og psykologiske aspektene som kan påvirke aldringen. Atferd handler om at man skaper en sunn og aktiv livsstil tilknyttet sin egen omsorg. Til slutt er helsesystemet viktig for å fremme en aktiv aldring ved å fokusere på helsefremmende arbeid, forebygging av sykdommer og tilgang til helsehjelp og pleie (WHO, 2002). Til sammen er disse determinantene medvirkende til hvordan folk aldres. Ved å kartlegge og fremme dem, kan dette bidra til å fremme en bedre livskvalitet gjennom aktiv aldring. Aktiv aldring er et viktig konsept innen norsk planlegging for et aldersvennlig samfunn, hvilket vil utdypes nærmere i neste kapittel.

I tillegg til aktiv aldring, har WHO definert åtte områder som byer og samfunn kan implementere for å bedre tilpasse seg til en aldrende befolkning. Disse er:

1. Utendørsområder og bebyggelse
2. Transport
3. Bolig
4. Sosial deltagelse
5. Respekt og sosial inkludering
6. Deltagelse i samfunn- og arbeidslivet
7. Kommunikasjon og informasjon
8. Helse- og sosialtjenester

(WHO, 2007)

Det er en sammenheng mellom disse områdene, hvilket er illustrert i Figur 2-7, med determinantene for aktiv aldring. Forskjellen på determinantene og områdene er, at determinantene viser hvilke faktorer som påvirker aldring mens områdene går dypere i detalj i forhold til hva som er viktig for å gjøre et område aldersvennlig.



Figur 2-7 // Prinsipper for en aldersvennlig by (Arup, 2015).



Utendørsområder og bebyggelse

Dette prinsippet handler om hvordan uteområder og det offentlige, som grøntområder og offentlige bygg, har stor innvirkning på Eldres mobilitet, uavhengighet og livskvalitet (WHO, 2007). Et område blir mer aldersvennlig i hovedsak ved at offentlige uteområder og bebyggelse er tilgjengelig og i gangbar avstand fra eget hjem (WHO, 2007; Center for Ageing Better, 2020). I tillegg påvirker trygghetsfølelse og renslighet områdets aldersvennlighet, samt tilgang til steder å hvile, som eksempelvis benker.



Transport

En nøkkelfaktor som påvirker aktiv aldring er tilgang til prisvennlig og lett tilgjengelig offentlig transport. Dette prinsippet fokuserer på muligheten til å kunne ferdes fritt rundt i byen, ettersom det er med på å bestemme om eldre kan aktivt delta i samfunnet som eksempelvis sosiale arrangementer og tilgang til helsetjenester (WHO, 2007).



Bolig

Prinsippet rundt bolig handler om å kunne bli boende i egen bolig så lenge som mulig. Dette er med på at flere eldre kan aldres trygt og komfortabelt i eget nærmiljø (Center for Ageing Better, 2020). Passende boliger er koblet sammen med tilgang til samfunnet og sosiale tjenester, som øker uavhengigheten og livskvaliteten til eldre mennesker (WHO, 2007).



Sosial deltagelse

Sosial deltagelse forbindes med god helse og velværet gjennom livet. Ensomhet kan reduseres ved å samhandle med andre mennesker og delta i diverse aktiviteter. Ifølge WHO kan aktiviteter i samfunnet som eksempelvis frivillig arbeid kan resultere i at mennesker blir lykkeligere (WHO, 2007; Center for Ageing Better, 2020).



Respekt og sosial inkludering

Respekt og sosial inkludering omhandler å fremme interaksjoner mellom flere generasjoner og utdanning angående aldring for å øke bevisstheten rundt det (WHO, 2007). I dagens samfunn kan det bli sett ned på å aldres, og derfor prøver man med dette prinsippet å snu negativiteten rundt aldring til noe positivt for å skape mer respekt og ta mer hensyn til eldre i samfunnet. Det er også viktig å alltid inkludere eldre når det kommer til beslutninger som blir tatt i samfunnet som angår dem.



Deltagelse i samfunn- og arbeidslivet

Frivillig arbeid har målbare positive innvirkninger på den mentale helsen. Det samme gjelder betalt arbeid samtidig med at det gir en positiv økonomisk innvirkning (WHO, 2007; Center for Ageing Better, 2020). Derfor fokuserer dette prinsippet på å inkludere flere eldre i samfunnet gjennom frivillig og betalt arbeid. Eldre er en ressurs som bør bli benyttet mer i samfunnet fremover.



Kommunikasjon og informasjon

I dag deles oftest informasjon på nett, men denne informasjon er dessverre ikke alltid lett tilgjengelig for alle eldre, hvilket kan resultere i en sosial ekskludering for dem som ikke klarer å bruke disse (WHO, 2007). Derfor må det i et aldersvennlig samfunns sikres at alle har tilgang til den samme informasjon.



Helse- og sosialtjenester

Dette prinsippet fokuserer på at helse- og sosialtjenester i et aldersvennlig miljø skal være effektiv og tilgjengelig (WHO, 2007). En økende andel eldre i befolkningen, resulterer i et voksende behov for helsetjenester og støtte i samfunnet og det er derfor viktig at eldreomsorgen kommer med nye løsninger for å imøtekomme den økende etterspørsel i årene fremover.

I forhold til de ovenstående områdene er det flere prinsipper for et aldersvennlig miljø. Norske arkitekters landsforbund (NAL) har kommet med en håndbok om aldersvennlig stedsutvikling (2019), hvor de beskriver at et særlig kjennetegn for aldersvennlig planlegging er betydningen av nærmiljøet. Eldre og barn blir ofte omtalt som «stedbundne» brukere i og med at de kan være mindre mobile enn andre grupper. Derfor er det desto viktigere at deres nære omgivelser, eller nærmiljøet, er utformet på en måte som fremmer deres livskvalitet og muligheten til å delta i samfunnet. NAL oppramser opp noen kjennetegn for et aldersvennlig nærmiljø som vil gjøre nettopp dette. Disse er blant annet:

- Nærhet til lokalsenter med blant annet butikker, kafeer, møteplasser og kulturtilbud.
- Gode turområder og gang/sykkelveier som leder til andre deler av kommunen.
- Universell utformede (UU) områder.
- Enkelt å orientere seg i området, samtidig som det er attraktivt og trygt å bevege seg til fots.
- Enkel tilgang til kollektivtransport.
- Sittemuligheter og offentlige toaletter på steder det er naturlig å oppholde seg eller gå tur.
- God vedlikeholdelse, spesielt gang og sykkeltraseer må prioriteres.
- God belysning ute og inne.

(Norske arkitekters landsforbund, 2019)

I tillegg nevner håndboken de viktigste fokusområdene som bør prioriteres for å skape et aldersvennlig nærmiljø. Disse er gode uteområder og sosiale møteplasser, attraktive bomiljø, transport og mobilitet og medvirkning. Videre i denne oppgaven vil hovedfokusset være på uteområder og sosiale møteplasser, samt transport og mobilitet.

2.3 AKTØRER

Det finnes flere internasjonale og nasjonale aktører som har fokus på å fremme aldersvennlig planlegging. Aktørene kan ha forskjellige roller, alt etter deres dekningsgrad og innflytelse. I dette kapitlet belyses hvilke aktører som jobber for et mer aldersvennlig samfunn, både internasjonalt og nasjonalt, samt i hvilken grad de fremmer et aldersvennlig samfunn.



2.3.1 INTERNASJONALT

Internasjonalt er det flere større organisasjoner som har stor innflytelse som fremmer aldersvennlig planlegging. Organisasjoner som de forente nasjoner (FN), den europeiske union (EU), verdens helseorganisasjon (WHO) og organisasjonen for økonomisk samarbeid og utvikling (OECD) er blant organisasjonene som har tilføyet aldersvennlig byer og samfunn på agendaen gjennom rapporter og strategier. Dette er store og velkjente organisasjoner som består av mange medlemsland, hvor det er viktig med målrettet arbeid for å fremme at flere land bidrar til at verden blir inkluderende og et godt sted å bo. Andre formål som blir fremmet av disse organisasjoner er blant annet klimaendringer og fattigdom. I 2015 presenterte FN 17 bærekraftsmål, hvorav flere av disse målene er relevant i forhold til en aldrende befolkning (FN, 2020). Ettersom aldersvennlig planlegging er basert på de samme prinsippene som bærekraftig stedsutvikling, blir FNs bærekraftsmål benyttet når byer og land utformer planer og strategier for et mer aldersvennlig samfunn (Norske arkitekters landsforbund, 2019). Dertil jobber FN mot de store demografiske utfordringene verden står ovenfor ved å fremme aktiv aldring og et samfunn for alle.

På bakgrunn av de ovennevnte organisasjonene, må WHO særlig fremheves. WHO arbeider med nettverk for aldersvennlige byer og samfunn, hvilket er et nettverk hvor over 1000 byer og samfunn i hele verden, jobber aktivt for å fremme aldersvennlig planlegging (WHO, 2020). Dette nettverket ble etablert i 2010 med det formål å koble byer, lokalsamfunn og organisasjoner sammen over hele verden hvor kunnskap og erfaringer kunne deles. På grunn av WHO sitt arbeid har dette medført at byer og land tar initiativ til å planlegge og fremme et aldersvennlig samfunn, hvilket også er gjeldende i Norge.

2.3.2 NASJONALT

På nasjonalt nivå arbeides det mot å utarbeide og spre informasjonen og kunnskap ut til kommuner, regioner, helseforetak og allmennheten (Helse- og omsorgsdepartementet, 2018). Det er regjeringen som har ansvar for dette.

Regjeringen legger frem reformer og strategier for å fremme tilpasningen til et aldrende samfunn, oftest med bakgrunn fra WHO og FN sine konsept om aktiv aldring og en bærekraftig fremtid. Reformen som blant annet “*Leve hele livet*” (Helse- og omsorgsdepartementet,



2018) og “*Folkehelsemeldinga*” (Helse- og omsorgsdepartementet, 2019) er veiledende verktøy for kommuner og fylkeskommuner så de bedre kan tilrettelegge for den aldrende befolkning gjennom aldersvennlig planlegging. Det er Helse- og omsorgsdepartementet samt Helsedirektoratet som har ansvar for spredning og implementering av reformene og rapporter angående dette temaet (Helse- og omsorgsdepartementet, 2018). På bakgrunn av reformen “*Leve hele livet*” ble det nasjonale programmet “*Aldersvennlig Norge*” etablert med et mål om å skape aldersvennlige kommuner, lokalsamfunn, organisasjoner og virksomheter. Programmet er, i likhet med reformene, bygget på WHO's nettverk for aldersvennlige byer og samfunn (Helse- og omsorgsdepartementet, 2018; *Aldersvennlig Norge*, 2020). På nåværende tidspunkt er “*Aldersvennlig Norge*” i startfasen, men ved hjelp av programmet er det potensiale for en bedre tilrettelegging med mer konkret innsats rettet mot aldersvennlige samfunn fremover.

Strategien “*Flere år - flere muligheter*” (Helse- og omsorgsdepartementet, 2016) er en veiledende strategi som i hovedsak skal realiseres på et nasjonalt nivå gjennom planprosesser i alle sektorer og bransjer samt videreutvikle eldrepolitikken (Helse- og omsorgsdepartementet, 2016). Basert på strategien og reformene er det hertil utarbeidet håndbøker og rapporter som skal hjelpe å implementere formålene med strategien og reformene i norske kommuner og regioner. Den allerede nevnte håndboken til NAL “*Aldersvennlig stedsutvikling*” (2019) er et oppslagsverk som belyser de forskjellige delene av virkeområdene kommunene har ansvar for. Norsk institutt for by- og regionforskning (NIBR) har kommet med flere rapporter knyttet til hvordan å involvere eldre mer i planlegging og hvordan kommuner bør planlegge samt hvilke tiltak som bør implementeres for en aldrende befolkning. Rapportene “*Lytt til senioren!*” (Vestby, Brattbakk, & Norvoll, 2017) og “*Kommunenes planlegging og tiltak for en aldrende befolkning*” (Helgesen & Herlofson, 2017) er spesielt rettet mot aldersvennlig planlegging og tilrettelegging på regionalt og kommunalt nivå.

Plan- og bygningsloven (pbl) er det generelle regelverket i Norge som fremmer bærekraftig utvikling og blir omtalt i folkehelseloven som et sentralt element for å fremme god folkehelse i praksis (Folkehelseloven, 2011, § 6). Aldersvennlig planlegging og folkehelse er gjensidig av hverandre, og de som planlegger etter loven har derfor en sentral rolle i arbeidet med å fremme både god folkehelse og aldersvennlige samfunn (Norske arkitekters landsforbund, 2019).



2.3.3 REGIONALT

Hvert fjerde år fremlegger regjeringen nasjonale forventninger knyttet til en bærekraftig regional og kommunal planlegging. Regjeringen forventer at regionene, eller fylkeskommunene, tar en aktiv helhetlig tilnærming til å bli aldersvennlig, ved å ta stilling til hvordan en skal gjennomføre løsningene nevnt i «*Leve hele livet*» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2019). Det er fylkenes ansvar å implementere den aldersvennlige strategien til regjeringen, ved å bruke løsninger og tiltak som er omtalt i de ovennevnte dokumenter, både fra regjeringen og andre organisasjoner. Dette kan utføres ved ordninger eller planstrategier for regionene. Fylkeskommunene har opprettet et Eldreråd som fungerer som et rådgivende organ og er representanter for den eldre befolkning i regionen. Regionene har et ansvar for å støtte opp og engasjere kommunene til å tilrettelegge for et mer aldersvennlig samfunn (Helse- og omsorgsdepartementet, 2018).

I Rogaland fylkeskommune arbeides det målrettet for å fremme et aldersvennlig samfunn. Fylket fokuserer på et aldersvennlig samfunn med mer selvstendige og aktive eldre gjennom reformene og strategien til regjeringen, samt håndboken til NAL om aldersvennlig stedsutvikling (Rogaland fylkeskommune, 2020). Ytterligere har fylket opprettet en egen ordning som bidrar til et samarbeid mellom regionens kultursektor og omsorgssektor for å forbedre kulturtilbudet, samt forbedre tilgjengeligheten til dem (Rogaland fylkeskommune, 2020 (2)). Rogaland fylkeskommune har nylig fremlagt en ny planstrategi basert på de nasjonale forventningene til regjeringen med utgangspunkt i bærekraftig utvikling. I denne planen fremkommer det strategier innen samfunnsutvikling for å fremme den retningen regionen ønsker å utvikles mot, deriblant å skape et inkluderende og meningsfullt samfunn for eldre (Rogaland fylkeskommune, 2020 (3)). Strategien påpeker utfordringene som kommer til å oppstå med en aldrende befolkning. Samtidig påpekes det viktige faktorer utover helsevesenet som kan hjelpe og øke livskvaliteten til eldre i regionen ved å blant annet benytte det offentlige rom mer optimalt.

2.3.4 KOMMUNALT

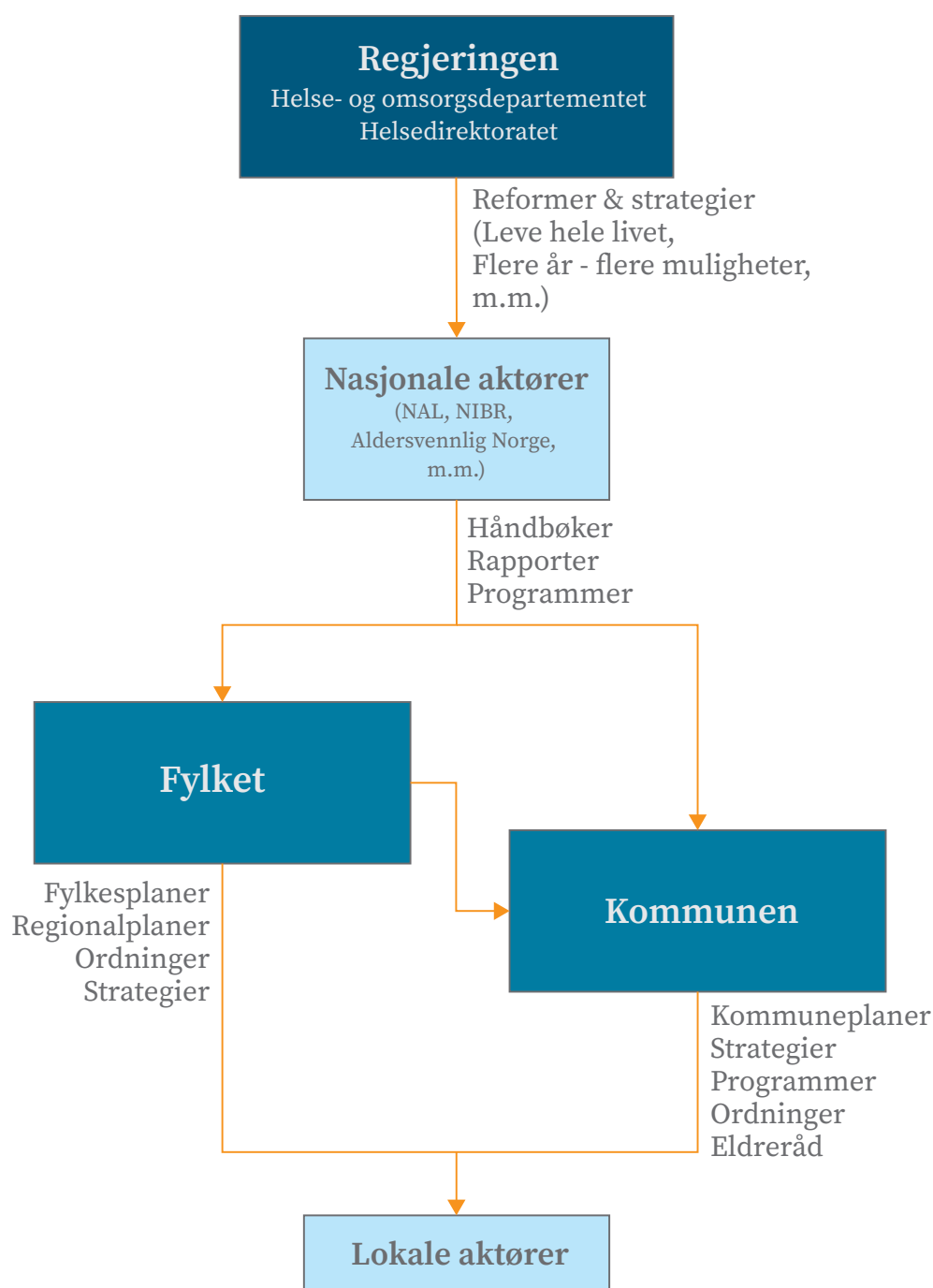
I forhold til planlegging og utforming av lokalsamfunnet i henhold til plan- og bygningsloven (2008, § 5-1) har kommunene et ansvar for å involvere grupper som krever spesiell tilrettelegging, hvorav eldre innbyggere er en av gruppene. I likhet med fylkene, har kommunene et Eldreråd som blir benyttet som representanter for de eldre i kommunen. Eldrerådet har ikke mulighet til å vedta saker, men kan komme med uttalelser eller innstillinger angående saker som omhandler de eldre (Statens seniorråd, 2011). Kommunene får støtte både regionalt og nasjonalt gjennom deling av kunnskap og økonomisk støtte for å lettere kunne utføre endringsarbeid som fører til et mer aldersvennlig lokalsamfunn (Helse- og omsorgsdepartementet, 2018).



For å få en mer helhetlig og anvendelig planlegging for et aldersvennlig samfunn, må kommunen innta flere ulike roller. Rollen som planlegger og forvalter av pbl må brukes aktivt for å drive god stedsutvikling som skaper gode nærmiljø hvor det er godt å bli gammel. Pbl er et redskap som kommunene bruker for å styre samfunnsutviklingen gjennom kommuneplaner og strategier. Kommuneplaner inneholder to deler, herunder en samfunnsdel og en arealdel. Samfunnsdelen tar stilling til langsiktige utfordringer, mål og strategier og er viktig for aldersvennlig planlegging i og med at det er i denne delen aldersvennlige målsettinger og strategier kommer frem. Arealdelen i kommuneplanen viser sammenhengen mellom arealbruk og fremtidig stedsutvikling. Denne delen skal fremme hva som er en god aldersvennlig stedsutvikling (Norske arkitekters landsforbund, 2019).

Kommunene vil merke det økende presset innenfor omsorgstjenesten, i og med at det er kommunene som har hovedansvar for å sørge for gode og forsvarlige helse- og sosialtjenester til sine innbyggere som har behov for det (Helse- og omsorgsdepartementet, 2020). Derfor fokuserer kommuner ofte på helse- og omsorgssektoren med henblikk på kommunal aldersvennlig planlegging. Eksempelvis er hovedfokuset i Sandnes kommune på hvordan de skal imøtekomme den fremtidige omsorgsutfordringen og hvilke tiltak som er viktige å fokusere på innen helse (Sandnes kommune, 2019). På den annen side har Oslo kommune gjennom sin deltagelse i WHO sitt nettverk kommet med en egen handlingsplan for en aldersvennlig by. Denne planen fokuserer på blant annet uteområder, transport, byrom og offentlige bygg (Oslo kommune, 2018). Dette viser at kommunene fokuserer forskjellig på hvordan de skal fremme aldersvennlig planlegging, basert på hva kommunene selv anser som sine hovedutfordringer.

Kort oppsummert er hovedaktøren i Norge regjeringen, som vist i Figur 2-8. De kommer med reformer og strategier, ofte basert på rapporter fra WHO og/eller FN, som fylkene og kommunene skal implementere. Nasjonale aktører som NAL, NIBR og Aldersvennlig Norge produserer rapporter, håndbøker og programmer ut fra reformene til regjeringen som også fylker og kommuner bruker. I tillegg til nasjonale reformer, strategier og rapporter, kan også fylker legge til planer og retningslinjer som kommunene må følge. Derfor ligger kommune litt lavere enn fylke i figuren. Til slutt kommer lokale aktører som ligger under fylket og kommunen igjen som utfører deres planer og retningslinjer.



Figur 2-8 // Organisasjonskart over de forskjellige aktørene i Norge og deres rolle i hierarkiet samt verktøyene de bruker.

2.4 FORSKNING

Utenom internasjonale organisasjoner og statlige rapporter som beskriver hvorfor man må ha aldersvennlige planlegging og hvilke løsninger som er best, finnes det flere forskningsrapporter knyttet til tema. De allerede nevnte rapportene fra blant annet WHO og NAL referer ofte til at informasjonen knyttet til positive effekter aldersvennlige prinsipper har, er velkjente og godt dokumentert. I dette kapitlet fokuseres det nærmere på forskningen knyttet til hvilke positive aspekter det er knyttet til prinsippene denne oppgaven bygger på, herunder uteområder og sosiale møtesteder, samt transport og mobilitet.

2.4.1 UTEOMRÅDER OG SOSIALE MØTESTEDER

Uteområder er et av områdene som de fleste hittil nevnte rapportene lister som et av de viktigste prinsippene for å fremme aldersvennlig planlegging. WHO, NAL og regjeringen fremhever grønne områder i samfunnet for å forbedre fysisk og mental helse gjennom aktiviteter som trening og sosial kontakt (WHO, 2007; Norske arkitekters landsforbund, 2019; Helse- og omsorgsdepartementet, 2016). WHO nevner at tilgang til grønnstruktur er en av de mest omtalte funksjonene innen aldersvennlig planlegging, og er derfor viktig å vedlikeholde (WHO, 2007). Prinsippet uteområder og offentlige bebyggelse tar utgangspunkt i dette, samt andre offentlige rom som kan kategoriseres som møtesteder som eksempelvis torg og handlegater. NAL mener at det er flere faktorer som bidrar til fysisk aktivitet hos eldre, men at særlig muligheten for sosial kontakt er den største motivasjonsfaktoren til å gå ut (Norske arkitekters landsforbund, 2019).

*"Flere studier peker på at det særlig er muligheten for sosial kontakt som motiverer eldre til å gå."
(Norske arkitekters landsforbund, 2019, s. 7).*

Oslo kommune sin handlingsplan for en aldersvennlig by tar også opp viktigheten med grønnstruktur i byen. Her er en av visjonene at byen skal oppleves som grønn, trygg og tilrettelagt for en aktiv og sunn aldring (Oslo kommune, 2018). Også i denne planen viser det til at parker og grønne områder har en positiv effekt på fysisk og mental helse, og med det bidrar mer til velvære og en aktiv aldring. Målet for grønne utendørsområder er å få flere sentrale grønne områder for alle aldersgrupper, spesielt på den østlige delen av sentrum (Oslo kommune, 2018). Spesifikke tiltak Oslo kommune skal gjennomføre:

- Utvikle flere friluftsområder og parker i flere bydeler med trimapparater og benker.
- Etablere flere grøntarealer, deriblant sansehager.
- Forbedre merking av turløyper og informasjon om fremkommelighet for mennesker med mobilitetsvansker.

(Oslo kommune, 2018)

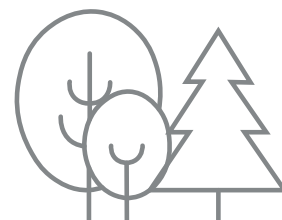


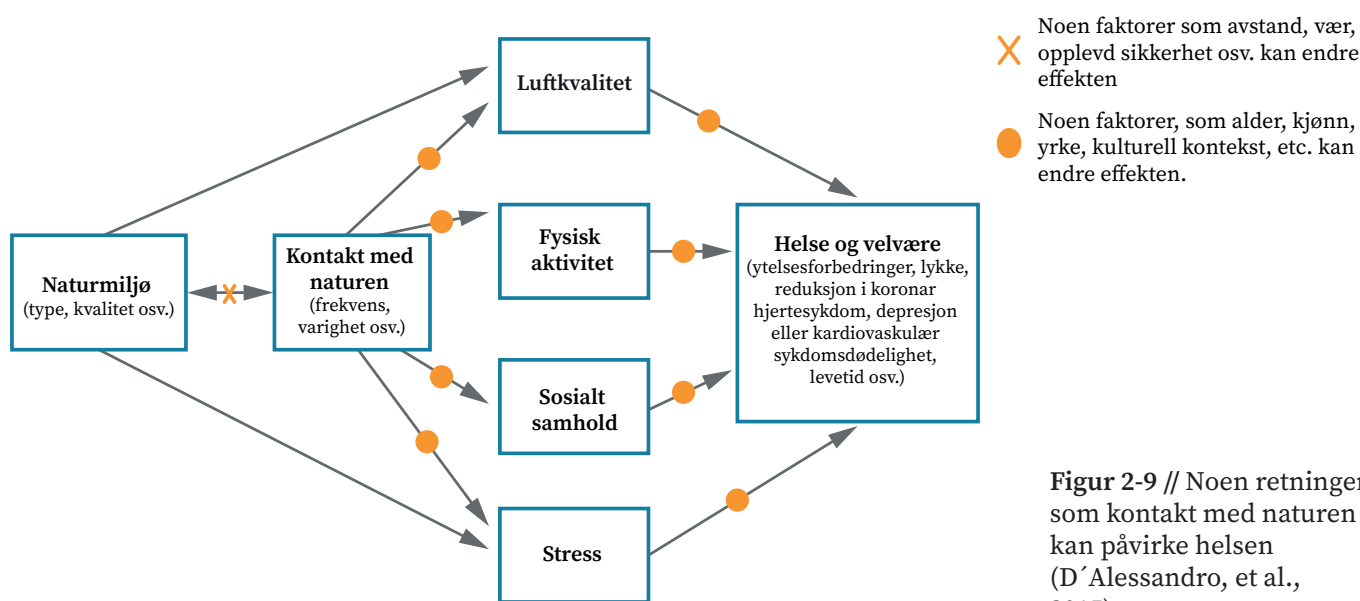
Et studie gjort av Arup, HelpAge International, Intel og Systematica (2015) utforsket hvordan forskjellige faktorer i byen kan påvirke aldring, hvor tilgang til grøntområder og hvilesteder blir fremmet som særs viktig for et aldersvennlig miljø. Studiet viser til at grønnstruktur kan påvirke et området positivt gjennom sosiale, miljømessige og økonomiske verdier (Arup, HelpAge International, Intel, Systematica, 2015). Grønne områder kan være en park hvor eldre kan møttes å være sosiale, samt er et sted man kan gå å vær aktiv. Trær, gress, busker og andre typer planter gir bedre luftkvalitet gjennom fotosyntese, samtidig som de er en åpen overvann- og flomhåndtering. Samtidig kan grønnstruktur gjøre et område mer attraktivt og med det mer verdifullt. Jan Gehl, dansk arkitekt og byplanlegger, mener at grønne byer er vakre byer (Gehl, 2010). Det er også positivt å implementere grønne faktorer rundt i byen utenom større grønne områder, som trær langs gater og blomsterbed og busker som pynt på torg o.l. Trær gir skygge på varme dager, renses luften, er med å definere byrom og fremhever viktige steder (Gehl, 2010). Samtidig er disse elementene med å skape et estetisk byrom med biologisk mangfold.

"Green cities are beautiful cities"
(Gehl, 2010, s. 179).

Tilgang til grøntområder

Eldre blir som nevnt ofte omtalt som stedsbundne. Dette er ofte på grunn av at når folk bli eldre så svekkes den generelle hels og aktivitetsnivået avtar, som gjør dem mer avhengig av sitt nærmiljø for å utføre sine aktiviteter (Kemperman & Timmermans, 2014). En forskningsrapport av van den Berg, Maas, Verheij og Groenewegen (2010) viser til at relasjonene mellom helse og grønne områder er sterkere for grupper som er mer bundet til hjemmet, fordi de utnytter nærmiljøet sitt mer. Det samme påpekes det i forskningsrapporten til Maas, Verheij, Groenewegen, Vries og Spreeuwenberg (2006) som undersøkte hvordan relasjonen er mellom grønne områder, urbanitet og helse. Her konkluderte forfatterene med at prosentandelen av grøntarealer innenfor en radius mellom en og tre kilometer avstand fra bolig, hadde betydelig relasjon til den opplevde generelle helse. Et casestudie fra Helsinki støtter denne konklusjonen ved at deres studie viser at kort avstand og lett tilgang til et grøntområde gjør at innbyggerne besøker dette området mer frekvent enn ved større avstander (Neuvonen, Sievänen, Tönnies, & Koskela, 2007). Kemperman & Timmermans (2014) studiet viser også til at deltakelsesnivået til forskjellige friluftaktiviteter henger sammen med tilgjengeligheten til grønne områder. Videre påpeker de at planlegging og utforming av områder som står overfor en aldrende befolkning, bør prioriteres med grøntområder for å bli mer aldersvennlig (Kemperman & Timmermans, 2014). I tillegg henviser et studie om sterke beviser for at det er sterke assosiasjoner mellom mengden grøntareal rundt bolig og opplevd mental og generell helse (van den Berg, et al., 2015). Dette viser at det er viktig å ha lett og kort avstand til godt vedlikeholdte grøntområder i sitt nærmiljø for at de skal bli utnyttet og gi en positiv effekt til området.





Figur 2-9 // Noen retninger som kontakt med naturen kan påvirke helsen (D'Alessandro, et al., 2015)

Helseeffekt av grøntområder

Et studie av D'Alessandro, et al (2015) viser hvilke retninger grønne områder kan påvirke helsen, illustrerte i Figur 2-9. For det meste kommer helseeffektene gjennom kontakt med naturen, som pilene viser i Figur 2-9. Figuren viser også at naturmiljøet kan påvirke luftkvaliteten og helse i byen uten at man behøver å ha kontakt med den. Videre viser figuren at det er fire kategorier som grønne områder kan påvirke helsen: luftkvalitet, fysisk aktivitet, sosialt samhold og stress. Interaksjon med grønne områder kan både føre til positive og negative effekter. Grønnstruktur som trær, busker og gress kan påvirke luftkvaliteten i byen positivt gjennom å redusere nivåer av miljøgifter og kjøle ned urbane miljøer. Samtidig slipper det ut pollen som igjen påvirker folkehelsen til innbyggere med allergier og astma (D'Alessandro, et al., 2015). Videre viser studiet til at grønne områder kan påvirke den fysiske og mentale helsen. Å ha tilgang til parker og andre naturområder kan redusere stress og aggresjon, og dermed kan tilgangen til grøntområder være en viktig faktor som modererer forholdet mellom stressende livshendelser og helsen (D'Alessandro, et al., 2015). En undersøkelse fra København viser også at tilgangen til grønne områder fra bolig er forbundet med mindre stress og mindre sannsynlighet for overvekt (Nielsen & Hansen, 2007). Begge rapportene påpeker at det er vanskelig å bevise at tilgang til grønne områder leder til mer aktivitet for hver innbygger, i og med at andre faktorer kan spille inn (Nielsen & Hansen, 2007; D'Alessandro, et al., 2015). Selv om det er vanskelig å bevise at grøntområder er hovedgrunnen til forbedret mental og fysisk helse, er det med å gi positive effekter. Helseeksperter finner positive relasjoner mellom gåing og fysisk aktivitet og helse. Eldre som har tilgang til åpne rom har større sannsynlighet for å gå eller være fysisk aktive (Loukaitou-Sideris, Levy-Storms, Chen, & Brozen, 2016). Ved å ha trim- og lekeapparater i parker eller andre større grøntområder, vil også dette fremme fysisk aktivitet.

Forskning viser at aktive eldre i gjennomsnitt får tre år med bedre livskvalitet enn eldre med en inaktiv livsstil. (Rogaland fylkeskommune, 2020, s.32)

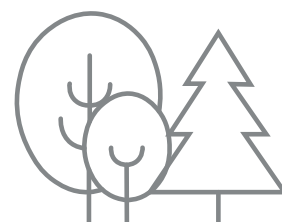
Figur 2-10 viser diverse fordeler som er nevnt så langt større grøntområder og parker promoterer. Det antas at tilgang til grønne og naturbaserte områder er med på å fremme både god fysisk og psykisk helse ved å kunne bevege seg og slappe av. Samtidig blir disse områdene brukt som et møtested for sosialt samhold med andre mennesker i nærmiljøet, venner og familie.



Figur 2-10 // Fordeler knyttet til grøntområder (Loukaitou-Sideris, Levy-Storms, Chen, & Brozen, 2016).

Aldersvennlig park

Selv om det er flere positive aspekter med å implementere grøntområder i byer, bør det tas visse hensyn til hvordan de er utformet. Et studie fra Los Angeles fokuserer på hva eldre trenger og foretrekker i parker basert på flere fokusgrupper. Resultatet er illustrert i Figur 2-11. Hver sirkel representerer et viktig element som fokusgruppene tok opp. Størrelsen på sirklene indikere den forholdsmessige betydningen hvert element har i forhold til de andre. Fra figuren ser man at et trygt og sikkert miljø er det største elementet basert på fokusgruppens meninger. Her kommer det inn faktorer som kriminalitet, fallfarer, trafikk, god belysning, rekkverk på trapper, ramper og stier, og gode, brede, vedlikeholdte gangstier (Loukaitou-Sideris, Levy-Storms, Chen, & Brozen, 2016). Etter trygghet kommer attraktive naturmiljø, muligheter for fysisk aktivitet og god tilgjengelighet. Fra dette studiet konkluderte forfatterne at planleggere må implementere eldre mer når det kommer til planlegging av grøntarealer. I tillegg har benker en stor betydning for eldre (Ottoni, Sims-Gould, Winters, Heijnen, & McKay, 2016). Benker er gode hvilesteder til og fra destinasjoner, samt som et sosialt samlingspunkt i offentlige rom. Andre fordeler med benker er at de kan øke bruken til grønne- eller blåstrukturer, i og med at de tjener som et attraktivt midtpunkt eller destinasjon for gåturer, samtidig som de gir et sted hvor man kan nyte naturen, utsikten og frisk luft (Ottoni, Sims-Gould, Winters, Heijnen, & McKay, 2016). I tillegg er benker en mikrofunksjon som er en del av en umiddelbar og billig strategi for å skape et samfunn for alle.





Figur 2-11 // Eldres forslag til mer aldersvennlige parker (Loukaitou-Sideris, Levy-Storms, Chen, & Brozen, 2016).

Sosiale møteplasser

Det er ikke bare grønne områder som kan defineres som offentlige rom hvor man kan møttes for sosial kontakt. Harde, eller «grå» rom som gater, markeder og torg er også viktige offentlige rom som fremmer sosial kontakt (Kemperman & Timmermans, 2014). Slike «grå» rom vil være en fordel for mennesker med lav mobilitet, som rullestolbrukere. Det er lettere for en rullestolbruker å komme seg frem på harde overflate enn på myke som eksempelvis gress (Mortenson, Oliffe, Miller, & Backman, 2012). Det samme gjelder om man generelt har en redusert bevegelse. Derfor kan ofte slike rom være mer ideelle for bevegelseshemmede enn for eksempel parker, men det bør være grønne innslag også her for andre grunner som Gehl (2010) nevnte.

Andre faktorer som fremmer sosialt samhold er tilgang til det bygde, offentlige miljøet, plassering og tilgjengeligheten til diverse tjenester og skape estetiske, behagelige offentlige rom som fremmer samhold i nærmiljøet (Parekh, et al., 2018). Nærmiljøet bør fremme relasjoner mellom generasjoner for å skape mangfold. Dette er noe den amerikanske forfatter og stedsaktivisten Jane Jacobs, (1961) har argumentert for å feire mangfoldet i bylivet for å fremme livlig og sosialt miljø. Neste kapittel vil ta for seg mer hvordan tilgang og mobilitet til det bygde miljøet vil påvirke det sosiale samholdet i nærmiljøet.



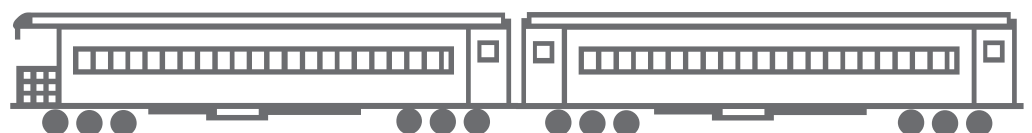
2.4.2 TRANSPORT OG MOBILITET

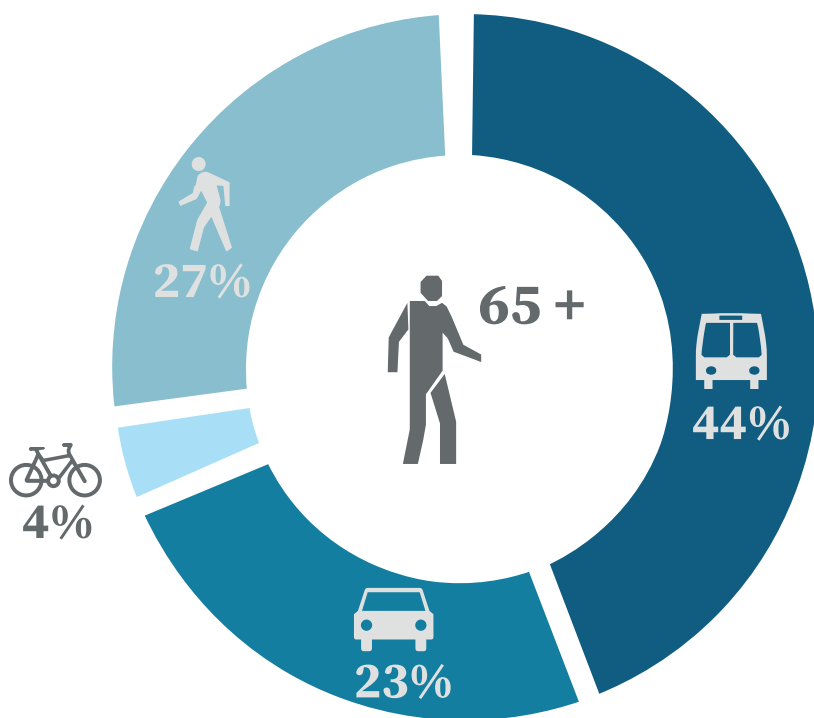
Transport, mobilitet og tilgjengelighet er neste området som ofte blir tatt opp som sentrale faktorer når det kommer til aldersvennlig planlegging. Dette er fordi uansett hvor rikt nærmiljøet er med tjenester og tilbud, gir muligheten til å kunne reise dit man vil, gi en følelse av mestring og selvstendighet, samt større mulighet for et aktivt liv (Norske arkitekters landsforbund, 2019; Helse- og omsorgsdepartementet, 2016). Her blir ofte offentlig transport og gå- og sykkelstrategier tatt opp siden mange eldre ikke kjører egen bil (Norske arkitekters landsforbund, 2019). Eldre kan ha et behov for transport for blant annet å besøke venner og familie eller kanskje reise til butikken, lege eller museum. Å ha mulighet til å kunne bevege seg fritt på egen hånd er med på å senke den sosiale barrieren og gjør eldre mer selvstendige. For at offentlig transport skal være aldersvennlig må den være tilgjengelig, rimelig, pålitelig, frekvent og ha god dekning (WHO, 2007; Norske arkitekters landsforbund, 2019). Eldre som ikke har mulighet til å forflytte seg blir lett isolert og kan også miste tilgang til sosiale og fysiske aktiviteter. For eldre som fortsatt kjører bil, bør det være gode, oppmerkede parkeringsplasser ved tjenester og tilbud, som for handikappede (WHO, 2007).

”Mobility is a key aspect of the quality of life of older people.”
(Arup, HelpAge International, Intel, Systematica, 2015, s. 49)

Transport er den andre visjonen til Oslo kommune fra deres handlingsplan for en aldersvennlig by. Under denne visjonen skal alle innbyggere ha tilgang til hele byen gjennom offentlig transport for å gi eldre større mobilitet og uavhengighet (Oslo kommune, 2018). Målene til kommunen er å øke tilgangen til offentlig transport samt øke fysisk aktivitet gjennom gåing og sykling. I regjeringens strategi for et aldersvennlig samfunn (2016) blir det satset på lokale gå- og sykkelstrategier som kommunene skal implementere. Gjennom denne strategien skal det sikres god belysning, gelender og benker langs fotgjengerruter, samt vedlikehold med strøing av sand eller salt om vinteren (Helse- og omsorgsdepartementet, 2016). Oslo kommune har utviklet en egen gå- og sykkelstrategi hvor målet er å øke den generelle mobiliteten til befolkningen samt den fysiske bevegelsen.

Eldres mobilitet er preget av at de reiser mindre enn yngre mennesker, spesielt etter de er pensjonert (Arup, HelpAge International, Intel, Systematica, 2015). Reisebehovet minker når man ikke lenger skal på jobb eller skole. I tillegg kjører eldre mindre bil og bytter ofte ut bilen med andre transportmetoder som offentlig transport eller gåing. En undersøkelse i 10 større byer i Europa (Berlin, Amsterdam, Brussel, London, København, Dublin, Madrid, Lisboa, Paris og Milano) er ofte offentlig transport og gåing det viktigste transportmiddelet for eldre (Arup, HelpAge International, Intel, Systematica, 2015).





Figur 2-12 // Resultatet over det mest brukte transportmiddelet for 65 + fra 10 europeiske byer (Arup, HelpAge International, Intel, Systematica, 2015).

Figur 2-12 viser det samlede resultatet fra undersøkelsene i disse byene. Når man blir eldre blir man ofte redusert bevegelsesevne. Dette fører til at mobilitetsbehovet ikke blir helt tilfredsstillt i og med at gangfarten reduseres, sannsynligheten for å falle øker, avstanden som kan gås komfortabelt minker, og effektiviteten som kreves blir større. Undersøkelsen til Arup, HelpAge International, Intel og Systematica (2015) viser til at den gjennomsnittlige gangfart for mennesker over 65 år er 3 km/t, mens vanlig gangfart er 4,8 km/t. Dette viser til at for å ha et aldersvennlig samfunn må det etableres gode kollektive tilbud, samt gode gangveier med benker og rekkverk for hvile o.l. for å fremme mobilitet i lokalmiljøet.

Uavhengighet

Det finnes tre nivåer av reisebehov; praktisk, psykologisk og estetisk (Musselwhite & Haddad, 2017). Det praktiske behovet gjelder det daglige og funksjonelle reisebehovet, som for eksempel reise til butikken, mens det psykologiske behovet gir en følelse av kontroll og uavhengighet. Det estetiske behovet innebærer å reise for nytelse og glede (Musselwhite & Haddad, 2017). Å være mobil og kunne reise, gir muligheter til å delta i underholdning, deltagelse og sosial interaksjon, samt lar eldre mennesker være selvforsynte og uavhengige av andre. Den mest uavhengige og stabile reisemetoden er å reise med egen bil. Fra Figur 2-12 kan man se at det fortsatt er en stor del av eldre som kjører bil, selv om offentlig transport og gåing er størst. Ofte i bilavhengige samfunn, er det bilen som blir brukt for de fleste reiser (Høyland, Denizou, Baer, Evensmo, & Feragen, 2018). For

mange er det å ha en bil det samme som frihet og selvstendighet, samtidig som det er en trygghet i hverdagen å vite at man kan komme seg hvor som helst når som helst (Coughlin, 2001; Davey, 2007). Når eldre må gi opp kjøringen blir de fort avhengige av enten andre mennesker eller kollektivtransport for å kunne reise. Dette fører til depresjon og isolasjon ettersom eldre tar mindre sosiale og estetiske reiser (Musselwhite & Haddad, 2017). Dette er på grunn av at ofte slike turer som er for «gøy» eller sosialt, ofte blir nedprioritert i forhold til de essensielle turene.

Det er mange eldre som synes det kan være ubehagelig å spørre andre om transporthjelp. Mentaliteten om å "ikke være til bry" kan slå inn. Dermed er ofte det mest selvstendige valget etter at man ikke kan kjøre lengre, å bruke offentlig transport. Det er i tillegg et større fokus på å gjøre bysentre bilfrie i dag, basert på Jan Gehl sin teori fra "*Cities for people*" (2010) som fokuserer på bilfrie byer. Dette er noe som blant annet Oslo kommune jobber med (Oslo kommune, 2018). Ute i distriktene er det dårligere offentlige tilbud enn i byene. Der har NAL kommet med et tips om å utvikle et smidig kollektivtilbud hvor en minibuss eller annet kjøretøy kommer og henter folk hjemme (Norske arkitekters landsforbund, 2019). I Oslo kommune har de utviklet et slikt tilbud med rosa busser som er spesielt rettet mot eldre. Det fungerer slik at en minibuss henter personen hjemme fra egen bolig, kjører dem dit de skal og deretter kjører dem hjem igjen (Oslo kommune, 2020). Prisen for dette er det samme som en honnørbillett hos Ruter. Eksempler på tiltak og faktorer som kan gjøre at offentlig transport blir mer attraktivt og aldersvennlig er:

- Utvidelse av avgangstavler ved holdeplasser.
- Utvide sanntidsinformasjon med lyd og som visuell informasjon på selve transporten.
- Passende og mer frekvente rutetider.
- Praktiske holdeplasser.
- Forbindelser til andre transportformer.
- Rimelig og forståelig billettsystem.
- Enkel av- og påstigning

(Holley-Moore & Creghton, 2015; Broome, Nalder, Worrall, & Boldy, 2010)

I og med at mobilitet er gunstig for velvære, fysisk helse og samfunnet ved å kunne være uavhengig, er det viktig å fokusere på å optimalisere kollektivtilbudet i nærmiljøet. Dette gir økt fremkomstmuligheter, spesielt for eldre når de ikke lenger har mulighet til å kjøre selv.



Aktiv transport omhandler gåing og sykling, og er ofte definert som fysisk aktivitet. Når man blir eldre svekkes muskelstyrken i beina og det vestibulære systemet, som er essensiell for å holde balansen (Holley-Moore & Creghton, 2015). Dette gjør gåing vanskeligere for eldre, samt sannsynligheten for å falle øker. Derfor er det essensielt med å ha benker langs slike gangruter for å kunne hvile, samt rekkverk for å holde seg på i bratte partier. Det er viktig at fortau og gangstier er fri for hindringer for å minske muligheten for fall, og med det gjøre det tryggere å ferdes både til fots og med sykkel. Når man bor i byen kan det også være mer hensiktsmessig å ha essensielle tilbud og tjenester lokalisert slik at flest mulig ikke trenger å bruke transport, men kan gå eller sykle til og fra (Norske arkitekters landsforbund, 2019). Samtidig viser et studie fra Yu, Chenung, Lau og Woo (2017) at eldres velvære og helse kan forbedres gjennom blandingsadgang til arealbruk, infrastruktur for fotturer og trafikk sikkerhet. I tillegg støtter dette studiet viktigheten med å ha gangbare nabolag for å fremme god helse ved å være aktiv med å gå eller sykle.

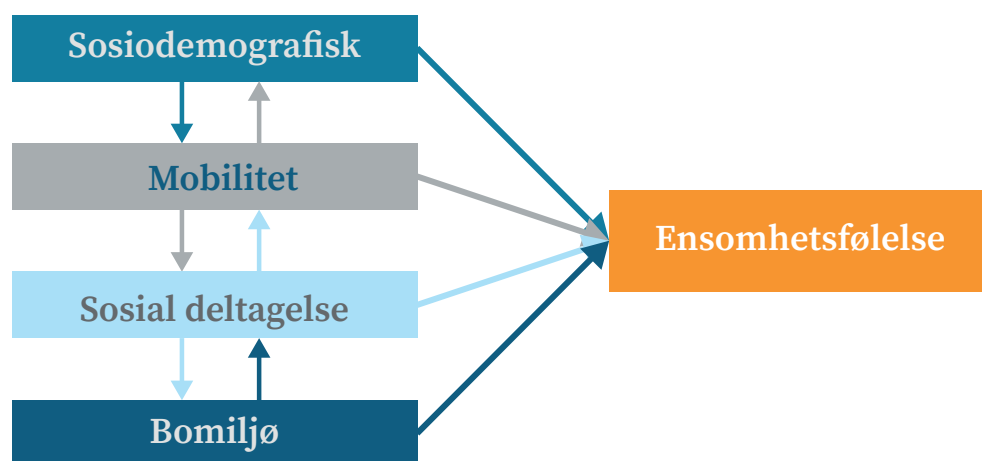
”Man må ha et sted å gå til og en måte å komme seg dit på”
(siteret i NIBR, 2017, 41).

Forebygger ensomhet

Det er flere faktorer som kan gi ensomhetsfølelse og føre til sosial isolasjon. Figur 2-13 illustrerer fire forskjellige faktorer som er med å påvirke ensomhet. Sosiodemografien handler om kjønn, alder, inntektsnivå og sivilstatus som kan være indikatorer for eller mot ensomhet. Mobilitet handler om hvilke type transportmiddel man bruker og hvor ofte, mens sosial deltagelse går ut på hva slags sosiale sammenkomster man har i hverdagen og hvor ofte. Dertil handler det om hvor trygg man føler seg i nabolaget, samt hvor fornøyd man er med fasilitetene som finnes der (Kemperman, van den Berg, Weijs-Pierrée, & Uijtdewillegen, 2019).



Ensomhet er svært utbredt hos eldre mennesker og har stor betydning for deres helse og velferd (Yu, Chenung, Lau, & Woo, 2017). Først og fremst fra de illustrerte faktorene vist i Figur 2-13, er det i hovedsak det sosiale nettverket og hvor tilfreds eldre er med bomiljøet og nabolaget som påvirker ensomhetsfølelsen. I tillegg blir ensomhetsfølelsen indirekte relatert til den opplevde sikkerheten i nabolaget samt tilfredsheten med lokale fasiliteter og tjenester (Kemperman, van den Berg, Weijs-Pierrée, & Uijtdewillegen, 2019). Fasiliteter og tjenester av høy kvalitet i et lokalmiljø er viktig for å støtte en aldrende befolkning ved å ha tilgjengelige essensielle tjenester og funksjoner man bruker i det daglige. Å ha tilgjengelige fasiliteter og tjenester fører også til tilfredshet i nabolaget samtidig som det er med å skape levelige og sunne sosiale nabolag (Kemperman, van den Berg, Weijs-Pierrée, & Uijtdewillegen, 2019).



Figur 2-13 // Faktorer som er med å påvirke følelsen av ensomhet (Kemperman, Berg, Weijs-Pierrée, & Uijtdewillegen, 2019).

Et studie viser at praktisk offentlig transport og enkel tilgang til kultur- og fritidstilbud har sterke relasjoner med følelsen lykke (Yu, Chenung, Lau, & Woo, 2017). Komponenter som fordeling av arealbruk, infrastruktur for fotgjengere og trafiksikkerhet er komponenter av gangbarhet som har sterkest assosiasjoner med bedre velvære og mindre ensomhet (Yu, Chenung, Lau, & Woo, 2017). Studiet indikerer også at god gangbarhet i nærmiljøet er koblet sammen med opplevd livskvalitet og depresjon, samt at bygningsmiljøattributter som boligkvalitet, grønnstruktur o.l. er koblet med psykologisk velvære.

2.4.3 UNIVERSELL UTFORMING

Universell utforming bidrar til et aldersvennlig samfunn og er et begrep som benyttes i flere offentlige dokumenter, lovverk og Norsk Standard i dag, samt i flere ulike områder og fag. FN definerer universell utforming som:

”Med universell utforming menes: utforming av produkter, omgivelser, programmer og tjenester på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpassing og en spesiell utforming. Universell utforming skal ikke utelukke hjelpemidler for bestemte grupper av mennesker med nedsatt funksjonsevne når det er behov for det”

(FN-konvensjonen, 2013, s. 9)

I likestillings- og diskrimineringsloven er universell utforming definert som:

”Med universell utforming menes utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen i de fysiske forholdene, inkludert informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT), slik at virksomhetens alminnelige funksjoner kan benyttes av flest mulig, uavhengig av funksjonsnedsettelse.”

(Likestillings- og diskrimineringsloven, 2017, § 17)

Her vil universell utforming helt enkelt være utforming for alle med hovedvekt på planlegging. Generelt har universell utforming særlig fokus på personer med en funksjonsnedsettelse, men i dette kapitlet fokuseres det på aldersvennlig universell utforming (UU). Eldre kan ha redusert syn, hørsel, bevegelighet og begynnende forvirring som demens o.l. som gjør at de kan oppleve omgivelser som utrygge. Aldersvennlig UU handler om omgivelser som skaper trygghetsfølelse og som er enkle å benytte.

Av alle designteoriene som prøver å imøtekomme aldringsprosessen, er UU den mest ønskelige i og med at den gir offentlige rom som er til fordel for alle, forhindrer stigmatisering og øker lettheten med å engasjere seg i dagligdagse aktiviteter (Carr, Weir, Azar, & Azar, 2012). UU er et premiss som skal bli brukt for all planlegging og det er et mål at Norge skal bli universelt utformet gjennom handlingsplaner (Norske arkitekters landsforbund, 2019; Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2019). For Oslo kommune er UU et avgjørende prinsipp for å nå måloppnåelsen som en aldersvennlig by. Her er det essensielt at eksisterende utendørsområder og kollektivstoppesteder blir oppgradert til å bli universelt utformet, samt at utviklingen av nye områder og stopp bør skje i dialog med eldre for å tilrettelegge for aldersvennlige løsninger og utforminger (Oslo kommune, 2018).

Mange mennesker vil oppleve ulike funksjonsnedsettelser senere i livet. Universell utforming er derfor noe de fleste vil nyte godt av i et livsløpsperspektiv.
(Rogaland fylkeskommune, 2020, s.32)

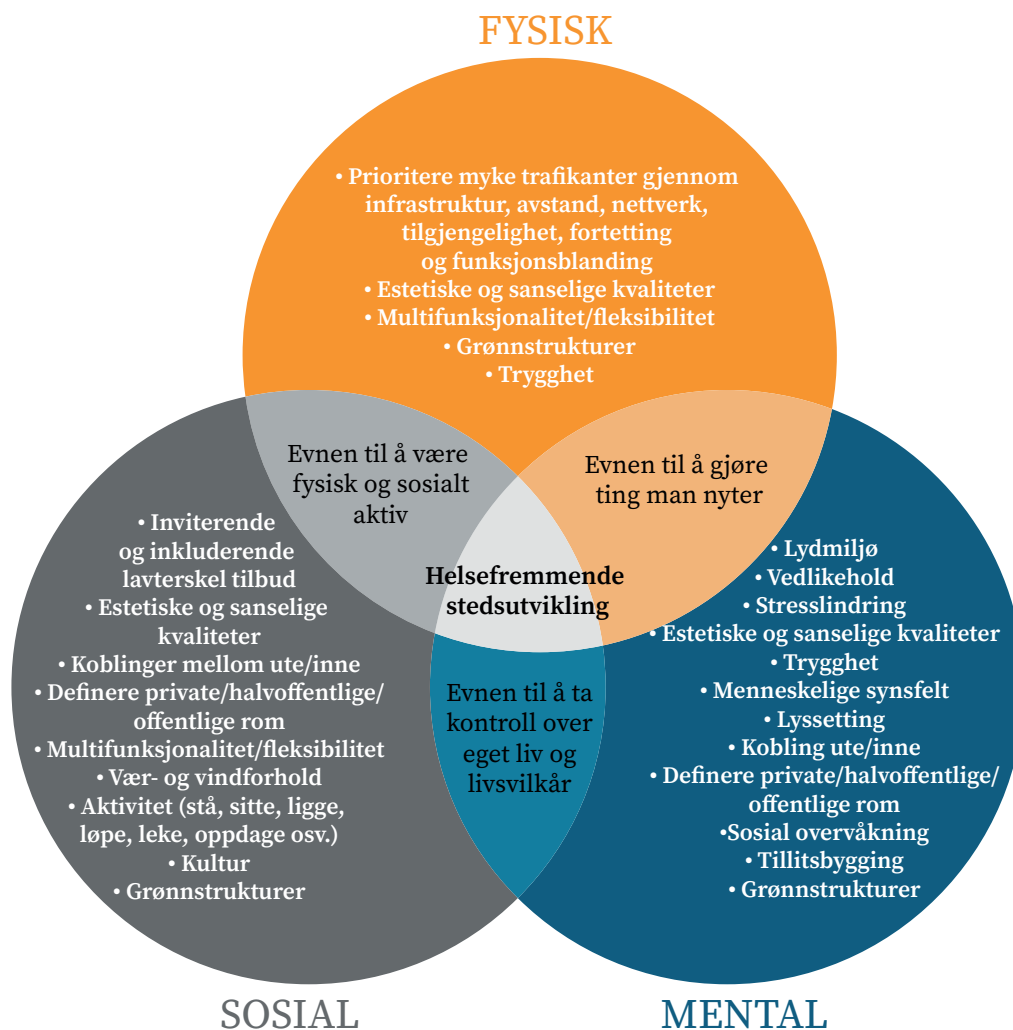
Den helsefremmende byen

Å tilrettelegge for myke trafikanter handler om å prioritere fortau og sykkelstier langs ferdselsårer for å skape gode nettverk til essensielle funksjoner som jobb, skole/utdanning, butikk/tjenester og fritidstilbud (WHO, 2017). Samtidig er det viktig å prioritere UU stier og gangveier med tanke på bredde og stigning. Fra Statens vegvesen håndbok om ”*universell utforming av veier og gater*” (2014) nevnes det at bredde på gater for myke trafikanter skal være fra 70 – 120 cm, hvor minstekravet for rullestol er 90 cm, med snusirkel på 160 cm (Statens vegvesen, 2014). Stigning i sentrumsområder bør ikke overstige 5%, hvilket vil si en stigning på 1:20 (Statens vegvesen, 2014).

Gehl argumenterer at folk velger aktiv transport dersom omgivelsene oppleves som attraktive og inspirerende ved å stimulere sansene våre selv om den opplevde avstanden er lang (1980). Den opplevde avstanden kan variere fra person til person, og når den opplevde avstanden blir for stor for noen til å velge aktiv transport, er det positivt med et godt utviklet kollektivsystem (Høyland, Denizou, Baer, Evensmo, & Feragen, 2018).

Som nevnt tidligere er sosiale interaksjoner like viktig for folkehelsen som fysisk aktivitet. Sosiale interaksjoner fører til redusert risiko for tidlig død, styrker immunforsvaret, forebygger hjerte- og karsykdommer, samt forbedrer den mentale helsen og reduserer stress. For å fremme sosiale interaksjoner i offentlige rom bør dette utformes og planlegges med utgangspunkt i menneskets sanser som syn, hørsel, berøring, lukt og smak (Høyland, Denizou, Baer, Evensmo, & Feragen, 2018). Dette kan gjøres gjennom fortetting og tilgang til arenaer som fremmer fysisk aktivitet og rekreasjon. Fortetningen bør innebære funksjonblanding i nærmiljøet og bevare gode offentlige rom. Man må være forsiktig slik at fortetning ikke får en negativ effekt ved å redusere tilgang til offentlige rom, mer trafikk og mindre boareal (Millstein & Hofstad, 2017). Mer kompakte byer øker presset på uteområder som grøntområder, torg og lekeplasser, og det er derfor viktig at disse områdene er plassert sentralt rundt hvor folk bor og ferdes slik at alle kan benytte dem (WHO, 2017).

Figur 2-14 viser de viktigste prinsippene for en helsefremmende utvikling. Flere av disse er nevnt opptil flere ganger gjennom dette kapittelet og kan med det ses sammen med aldersvennlig planlegging. Man kan se at grøntområder er gjennomgående i både fysiske, sosiale og mentale aspekter og er derfor et viktig område å fremme i aldersvennlig og helsefremmende planlegging.



Figur 2-14 // Design og planleggingprinsipper for en mer helsefremmende stedsutvikling (Høyland, Denizou, Baer, Evensmo, & Feragen, 2018).

Aldersvennlig utforming

Det er essensielt at myndighetene engasjerer seg, aktører samarbeider og eldre involveres for å utvikle aldersvennlige byer (Steels, 2015). Aldersvennlig utforming har ofte vært synonym med økt tilgjengelighet for rullestolbrukere og tilrettelegging for svaksynte, men UU handler mer om samfunnsdeltagelse for alle og stiller krav til det fysiske miljøet samt lokalisering av funksjoner (Høyland, Denizou, Baer, Evensmo, & Feragen, 2018). Eldre har andre behov som er tilknyttet alderdomssvekkelsen med nedsatt fysisk og kognitiv funksjon som leder til mindre mobilitet, utrygghet og hverdagslige gjøremål (Høyland, Denizou, Baer, Evensmo, & Feragen, 2018). Kriterier knyttet til å utforme aldersvennlige byer er å ha innsikt til brukerne og lett tilgang til multifunksjonelle områder. Prinsipper som kommer inn i UU for en aldrende befolkning er kontinuitet, aktivitet, grøntområder, tilgjengelighet og bolig (Høyland, Denizou, Baer, Evensmo, & Feragen, 2018).

For å fremme kontinuitet må stedets identitet tydeliggjøres ved å bygge videre på det som allerede eksisterer for å lettere bli gjenkjent av eldre brukere som har redusert mental helse. Torg og sentrum kan også styrkes ved å legge til flere tjenester og tilbud, samtidig som de er

synlige fra gateplan. Til slutt er det viktig at bygg, rom og funksjoner har et gjenkjennelig utseende (Høyland, Denizou, Baer, Evensmo, & Feragen, 2018). Et eksempel på dette er at en tradisjonell benk er lettere gjenkjennbar enn en mer moderne benk som kanskje ser ut som en statue til pynt enn et sted å sitte.

I følge rapporten fra SINTEF (2018) nevnes tre hovedprinsipper for aktivitet, herunder blandet bruk, lavtterskel aktiviteter og møteplasser, samt samlokalisering og delt bruk. Med blandet bruk menes at alle funksjoner og tjenester man trenger i løpet av en uke er i gangbar avstand fra ens hjem slik at behov for eget kjøretøy reduseres for eldre som ikke lengre kan kjøre. Lavtterskelaktiviteter og møteplasser reduserer ensomhet og kjedsomhet, og hvis det er lett å søke sosial kontakt er det mer fristende å gå en tur for å være fysisk aktiv. Samtidig bør møteplasser legge opp til møter mellom generasjoner for å blande brukergrupper og dermed få møte flere på grunn av felles interesser (Høyland, Denizou, Baer, Evensmo, & Feragen, 2018).

Grøntområder skal gi tilgang til naturen ved å være synlig fra eget hjem for å gjøre dem mer tilgjengelige. Variasjon i grøntområdene vil gjøre uteområder lettere å gjenkjenne og skille dem fra hverandre, som vil være nyttig når man skal orientere seg i et område (Høyland, Denizou, Baer, Evensmo, & Feragen, 2018). Det er også utviklet terapeutiske uterom, eller sansehager, som ofte blir brukt for mennesker med demens for å øke livskvaliteten. En sansehage skal stimulere sansene ved å oppmuntre til avslapping og berolige, hvor vann ofte blir brukt til dette (Sachs & Marcus, 2013).

I forhold til tilgjengelighet skal et område være lett å orientere seg i, være barrierefrie, samt ha attraktive gater å bevege seg i. Man kan orientere seg utfra veifinnere som benk, beplantning, skilt eller en kombinasjon av disse. En veifinner skal være et blikkfang som skiller seg ut. Korte gater (60-100 m) er også lettere å få overblikk over (Høyland, Denizou, Baer, Evensmo, & Feragen, 2018). Andre elementer for å lettere kunne lese et område, er beskrevet av Kevin Lynch i sin bok *"The image of the city"* (1960). Her beskriver han fem hovedelementer som mennesker bruker når man orienterer oss på i et område. Det er veier, kanter, distrikter, knutepunkt og landemerker (Lynch, 1960). Veier, eller stier, er der hvor folk beveger seg og er derfor lette å huske. Kanter er en referanselinje for orientering som for eksempel skille mellom parklinjen og by linjen. Kanter er sett på som brudd i kontinuitet eller mellom to faser. Et distrikt er et område i byen som har felles identitetstrekk, som boligområder eller variasjon av strukturen på byggene. Knutepunkter er ofte veikryss eller en kryssing av stier eller et torg midt inni et bebygd område. Til slutt er landemerker eksterne referansepunkt som kan ses fra avstand og er ofte spesielt kjent for området (Lynch, 1960).

Andre faktorer som gjør et området mer tilgjengelig er tilgang til offentlige toalett, sitteplasser og ly for vær og vind (Høyland, Denizou, Baer, Evensmo, & Feragen, 2018). Det er også viktig å tydelig separere soner for ulike former for trafikk, som myke trafikanter og bilister. Beplantning og møbler kan skille myke trafikanter fra biltrafikk. Det bør også være godt skiltet over hvor man skal bevege seg, både som myk trafikant og bilist (Høyland, Denizou, Baer, Evensmo, & Feragen, 2018).

Til slutt kommer bolig som har som mål å skape variasjon i nærmiljøet. Her skal det være varierte boligtyper og størrelser for å tiltrekke forskjellige mennesker med ulike livssituasjoner til nabolaget og gjøre området mer multigenerasjonelt. I tillegg bør bygningstypologien være fleksibel ved at et bygg kan brukes til alt fra boliger, tjenester og kontor, eller andre kommersielle og offentlige formål (Høyland, Denizou, Baer, Evensmo, & Feragen, 2018). I Norge fremmes det at eldre skal bo hjemme så lenge som mulig, og da er det ofte gunstig å flytte fra en enebolig til en mindre leilighet fordi der er det mindre vedlikehold og billigere (Schmidt, Holm, Kvinge, & Nørve, 2013). I tillegg kan den opplevde tryggheten øke og ensomheten reduseres ved å flytte til mindre, mer sentrale boliger. Derfor kan det være gunstig for noen eldre å flytte til mer sentrumsnære leiligheter for en mer aldersvennlig og selvstendig hverdag.

2.5 OPPSUMMERING

Aldersvennlig planlegging blir ofte mer relevant ettersom at eldre begynner å dominere den demografiske befolkningen. For å imøtekomme den kommende eldrebølgen bør byer og tettsteder legges opp etter aldersvennlige prinsipper som:

- Nærhet til lokalsenter med blant annet butikker, kafeer, møteplasser og kulturtilbud.
- Gode turområder og gang/sykkelveier som leder til andre deler av kommunen.
- Universell utformede (UU) områder.
- Enkelt å orientere seg i området, samtidig som det er attraktivt og trygt å bevege seg til fots.
- Enkel tilgang til kollektivtransport.
- Sittemuligheter og offentlige toaletter på steder det er naturlig å oppholde seg eller gå tur.
- God vedlikeholdelse, spesielt gang og sykkeltraseer må prioriteres.
- God belysning ute og inne.

(Norske arkitekters landsforbund, 2019)

WHO er en av de fremste verdensorganisasjonene som jobber med å fremme aktiv aldring og aldersvennlig byer og samfunn i verden. Norge legger flere av sine reformer og strategier basert på WHO sine dokumenter. De offentlige dokumentene fra regjeringen fremmer å benytte eldre mer i planprosesser når det kommer til aldersvennlig planlegging. Eldre må bli mer inkludert for at regjeringens strategi for et aldersvennlig samfunn skal bli så optimal som mulig (Helse- og omsorgsdepartementet, 2016). Samtidig er det behov for et godt partnerskap mellom de offentlige myndighetene i stat, region og kommune, samt andre private aktører innen arbeid- og næringslivet, forsknings- og utdanningsinstitusjoner samt befolkningen. Det er viktig at helse- og omsorgssektoren gjør sin del, men ved å engasjere eldre i utformingen av sine omgivelser vil være med å fremme et aldersvennlig samfunn hvor man kan bo hjemme så lenge som mulig.

Forskning har vist at godt utformede uteområder og sosiale møteplasser, samt god tilgjengelighet når det kommer til funksjoner og mobilitet, fremmer både god mental og fysisk helse som leder til en friskere aldring. Til og med ved å ha UU uteområder skaper det mulighet til at mer svakere stilte eldre med funksjonshemninger eller begynnende demens, kan bo hjemme lengre og klare seg selv. Det er også viktig å påpeke at alle disse helsefremmende faktorene i byrommet ikke bare er bra for eldre, men er bra for alle uansett alder, kjønn eller hemninger man kan ha.

KAPITTEL
ANALYSE

3

Oversikt - kapittel 3

3.1 Om Sandnes	58
3.1.1 Historie	59
3.1.2 Demografi	60
3.1.3 Sandnes sentrum	61
3.1.4 Politikk	63
3.1.5 Befolkningsfordeling	64
3.1.6 Boligfordeling	66
3.1.7 Oppsummering	68
3.2 Analyseavgrensing	69
3.3 Transport og tilgjengelighet	71
3.3.1 Trafikkmengde	71
3.3.2 Offentlig transport	73
3.3.3 Aktiv transport	76
3.3.4 Permeabilitet	79
3.3.5 Nøkkelfunn	81
3.4 Grønn- og blåstruktur	82
3.4.1 Grønn struktur	82
3.4.2 Blå struktur	84
3.4.3 Harde flater	85
3.4.4 Stigning	87
3.4.5 Urbane turveier	88
3.4.6 Nøkkelfunn	89
3.5 Tilbud og funksjoner	90
3.5.1 Fortetting	90
3.5.2 Funksjoner	92
3.5.3 Tilbud	94
3.5.4 Nøkkelfunn	98
3.6 Utforming	99
3.6.1 Materialitet	99
3.6.2 Møbler	101
3.6.3 Belysning	103
3.6.4 Nøkkelfunn	104
3.7 Sammendrag	105

3.1 OM SANDNES

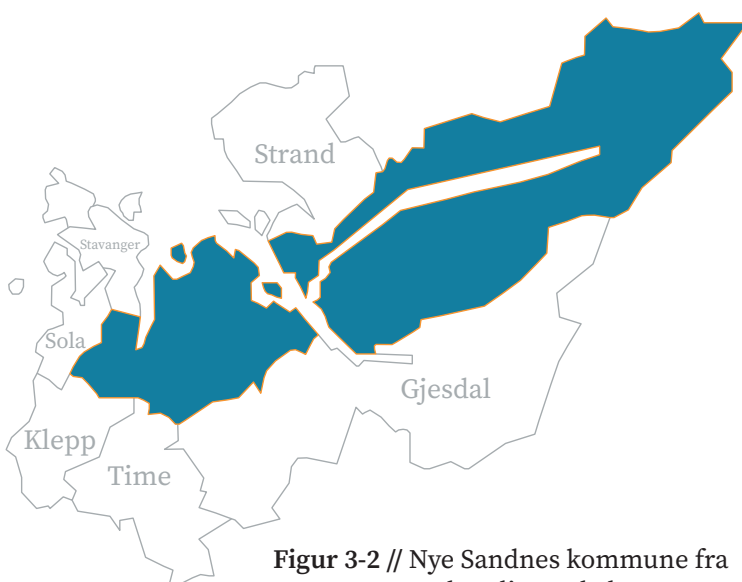
Sandnes er en bykommune i Rogaland fylke. Det er den nest største byen i Rogaland, etter Stavanger, samt den syvende største by på landsbasis (Sandnes kommune, 2020). Kommunen er lokalisert sør for Stavanger og ved Gandsfjorden, som vist i Figur 3.1. Sandnes ligger sentralt i fylket og fungerer som et knutepunkt for Nord-Jæren med forbindelser til Stavanger lufthavn og Forus. Byen ligger også sentralt i forhold til offentlig transport som Jærbanen og Bussveien. Dertil er Sandnes, sammen med Stavanger, definert som hovedsenteret i regionen.

1. januar 2020 ble Sandnes og Forsand til Sandnes kommune, som utgjør et areal på 1084 km² med et innbyggertall på 78.549. Dermed er Sandnes kommune Norges 11. største kommune (Sandnes kommune, 2020; SSB, 2020). Gjennom årene har kommunen hatt en høy befolkningsvekst, hvor befolkningen har økt fra 27.317 i 1965, til nesten 80.000 innbyggere i dag. Dette har resultert i en årlig befolkningsvekst på rundt 2% (Fosså, 2018; Sandnes kommune, 2020) Dertil viser framskrivninger at innbyggertallet vil nærme seg 100.000 innen 2040 (SSB, 2020).

I dette kapittelet utdypes det hvordan Sandnes som by har utviklet seg, samt hvordan demografien er i kommunen. Dertil vil det i kapittelet fokuseres på Sandnes sentrum, som skal bli benyttet videre i analysen.



Figur 3-1 // Lokasjon av Sandnes by



Figur 3-2 // Nye Sandnes kommune fra 01.01.2020 med omliggende kommuner.

3.1.1 HISTORIE

I år feirer Sandnes kommune 160 år som bykommune (Sandnes kommune, 2020; Thorsnæs, 2020). Det samme året ble Sandnes ladested, hvilket innebærer at Sandnes ble en lasteplass for flere industrier som utnyttet lokale ressurser, som blant annet leire (Thorsnæs, 2020). I 1878 ble Jærbanen anlagt med stasjon i Sandnes (KAP, 2017; Wisting, 2018). Dette førte til vekst rundt stasjonen. I tillegg til å vokse ved jernbanen, vokste også byen rundt veinettet. Der hvor veiene mot Gjesdal, Jæren og Sola møttes ble et knutepunkt kalt Krossen (KAP, 2017). Sandnes var lenge kjent for sin teglverk- og pottemakerindustri, før Jonas Øglænd begynte å importere sykler i slutten av 1800-tallet. Øglænd begynte raskt å produsere egne sykler og ble snart Norges ledende sykkelprodusent (Region Stavanger, 2020; Rabben, 2017). Sandnes har dermed alltid vært en sykkelby, hvor fokuset de siste årene har vært å styrke Sandnes kommune sin posisjon gjennom handlingsplaner og by-sykler (Sandnes kommune, 2018).

Gjennom 1900-tallet fortsetter Sandnes å vokse kraftig sammen med utviklingen av industri. Rundt 1980-2000 fikk industrien i Norge større konkurranse fra utlandet og dermed måtte det en omstilling til (KAP, 2017). I dag dominerer bergverk og oljeutvinning industrien i Sandnes kommune, men det finnes andre næringsvirksomheter fra Sandnes som er ledende i landet. Blant disse er det Figgjo AS som driver med glass og porselen og Sandnes Garn AS som selger og produserer eget garn (Thorsnæs, 2020; Sandnes kommune, 2020). Sentrumsutviklingen stagnerte etter nedturen i industrien på 80- og 90-tallet, hvor Sandnes ikke klarte å erstatte arbeidsplassene som forsvant etter denne perioden (Sandnes kommune, 2017; KAP, 2017). I dag er Sandnes en kommune i vekst, hvor hoveddelen av veksten kommer til å skje i sentrum (Sandnes kommune, 2017).



Figur 3-3 // Sandnes sentrum 1960 (Finn.no, 2020).



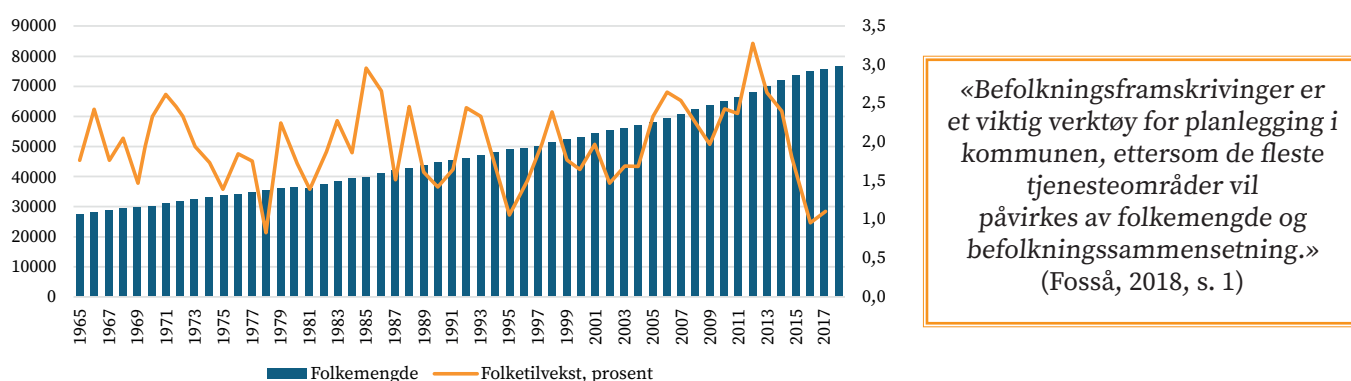
Figur 3-4 // Sandnes sentrum 1990 (Finn.no, 2020).



Figur 3-5 // Sandnes sentrum 2019 (Finn.no, 2020).

3.1.2 DEMOGRAFI

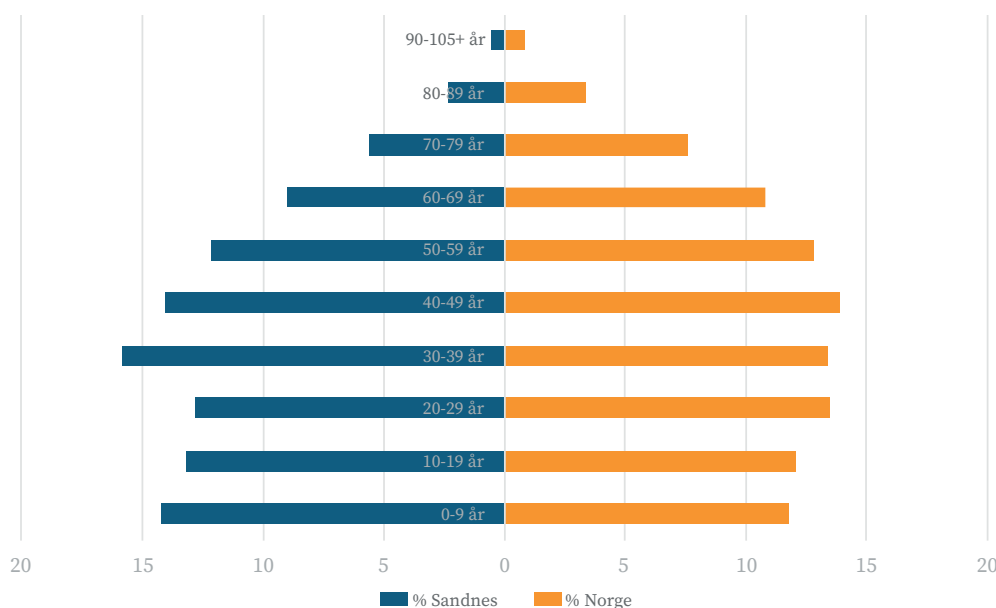
Grunnen til den store befolkningsvekst i Sandnes er ifølge Fosså (2018) og Sandnes kommune (2020) på grunn av høyt fødselsoverskudd og positiv nettoflytting. Befolkningen er doblet siden 60-tallet og per fjerde kvartal 2019 bor det 78.549 mennesker i Sandnes kommune (SSB, 2020). Framskrivninger fra SSB (2018) viser at den høye veksten i Sandnes kommune de siste årene, mest sannsynlig kommer til å stagnere noe frem mot 2040. Hovedalternativet for befolkningsframskrivingene for kommunen anslår at befolkningen kommer til å øke til 96.383 innen 2040, som gir en vekst på 26,3% fra 2018 (SSB, 2018).



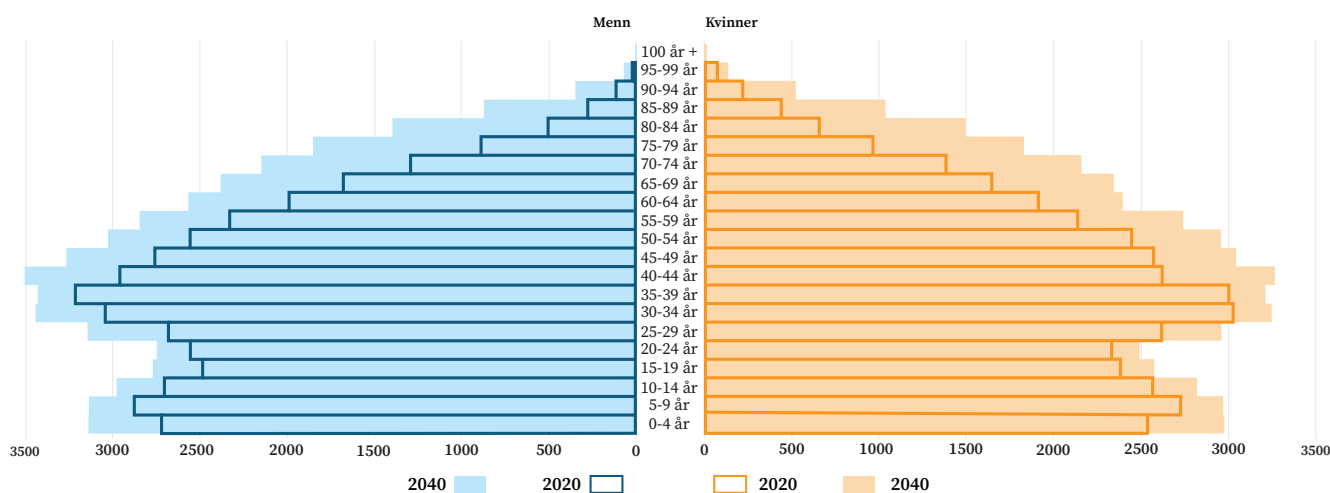
«Befolkningsframskrivninger er et viktig verktøy for planlegging i kommunen, ettersom de fleste tjenestoområder vil påvirkes av folkemengde og befolkningssammensetning.»
(Fosså, 2018, s. 1)

Figur 3-6 // Folkemengde og folketilvekst i Sandnes fra 1965 til 2018 (Fosså, 2018).

I gjennomsnitt består Sandnes kommune av en relativ ung befolkning i forhold til gjennomsnittet i Norge. Andelen av den eldre befolkningen utgjør ca. 18% i Sandnes kommune mot rundt 23% på landsbasis, vist i Figur 3-7 (Sandnes kommune, 2020). Figur 3-7 og 3-8 viser at størsteparten av befolkningen ligger mellom 30 og 50 år. Selv om Sandnes kommune har en relativ ung befolkning, vil det forekomme en økning av andel eldre. SSB (2018) viser at det i 2018 var 9.326 innbyggere i Sandnes kommune som var 65 år og eldre. Innen 2040 er det forventet fra framskrivingene



Figur 3-7 // Befolkningspyramide som sammenligner alderssammensetningen i Sandnes og landet som helhet (Sandnes kommune, 2020).



Figur 3-8 // Befolkningspyramide for Sandnes i 2020 og 2040 (SSB, 2020).

at det kommer til å være 18.657 eldre i kommunen, som er en dobling av dagens antall.

Hertil viser Figur 3-8 også hvordan befolkningspyramiden forventes å endre seg frem til 2040. Figur 3-8 viser at den største økningen vil forekomme blant den eldre gruppen i årene fremover, hvor andelen 70 år og eldre vil øke med 6,1% og andelen 80 år og eldre vil øke med 3,3% (SSB, 2018). Befolkningsutviklingen viser at det er viktig å dimensjonere tjenestene i kommunen for å være i forkant av den mest sannsynlige utviklingen for å imøtekomme en aldrende befolkning. Kommunen påpeker selv, at en økning av eldre er et av hovedområdene for videre planlegging i årene som kommer (Sandnes kommune, 2018).

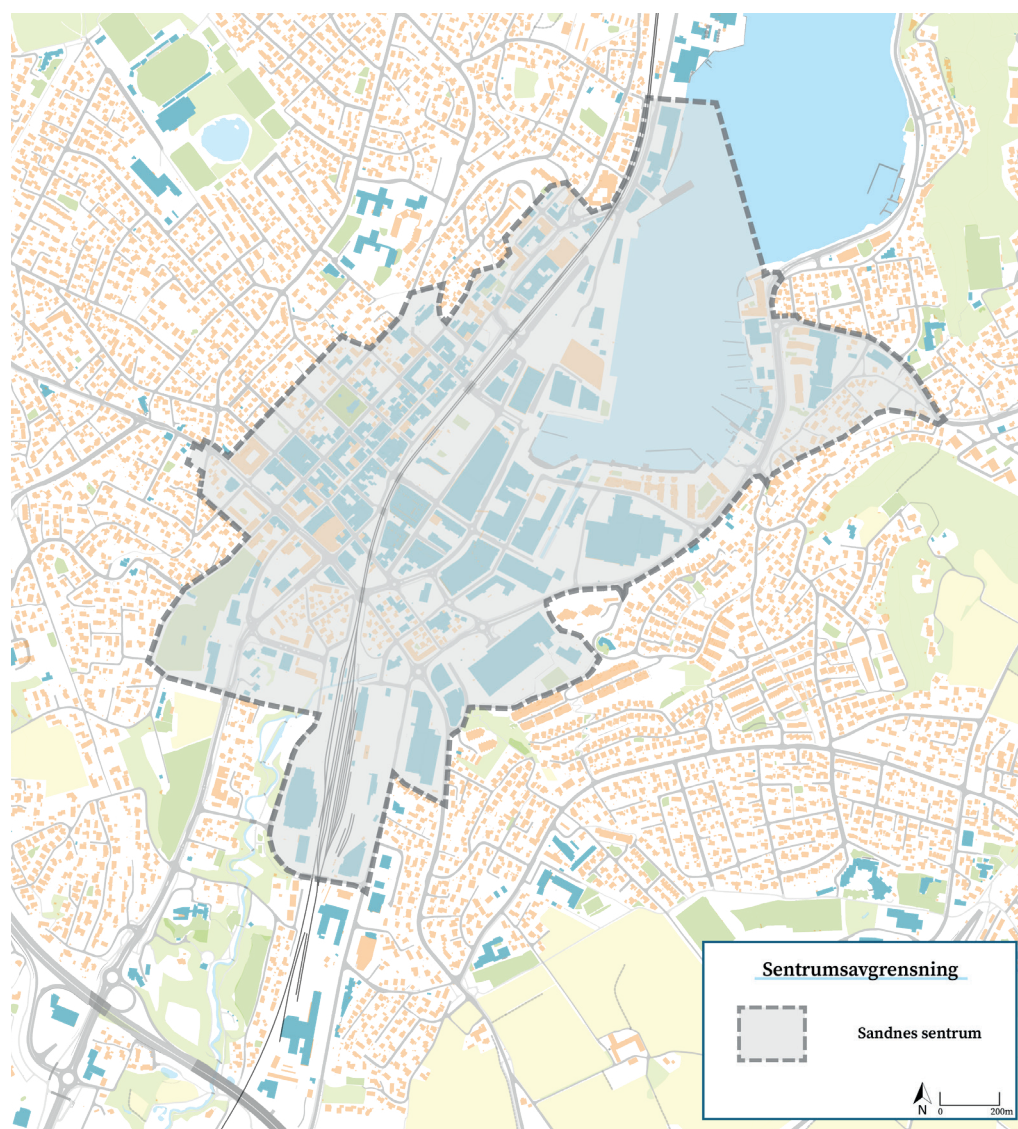
3.1.3 SANDNES SENTRUM

I dag er Sandnes sentrum under utvikling, i særskilt med tanke på å styrke næringslivet og skape et mer kompakt sentrum (Sandnes kommune, 2017). Den nylige vedtatte "Kommunedelplan for sentrum 2018-2035", eller "Sentrumsplanen", har som formål å utarbeide en helhetlige og langsiktige strategier for å styrke og videreutvikle Sandnes sentrum som et levende og attraktivt regionalt senter (Sandnes kommune, 2017) Dertil er det svært viktig å beholde identiteten til byen gjennom denne planen, for å blant annet ivareta kultur.

Figur 3-9 viser det vedtatte planområdet som "Sentrumsplanen" innebærer. En av hovedutfordringene i denne planen er alderssammensetningen i sentrum. Her viser planen til at andelen av aldersgruppene 21-30 år, 67-80 år og 81 år og eldre, er markant høyere enn blant annet unge 0-15 år og 16-20 år (Sandnes kommune, 2017). Dette vil bli belyst videre i kapittel 3.1.5.

I tillegg til ”Sentrumsplanen”, er Sandneslauget stiftet for å være med å utvikle Sandnes til et attraktivt område å bo og jobbe i. Lauget består av viktige aktører innen byutvikling, samt bolig, bygg, anlegg og finansiering (Sandneslauget, 2020). Havneparken, Elveparken, Nye Ruten og Havnespeilet er noen av utviklingsområdene som lauset jobber med. Ifølge Lauget forventes det omkring 15.000 nye arbeidsplasser og 10.000 nye boliger innen 2040 (Sandneslauget, 2020).

Det er mye aktivitet i Sandnes kommune i årene fremover, og særst i sentrum. Dette anses som viktig å fokusere på videre i analysen.

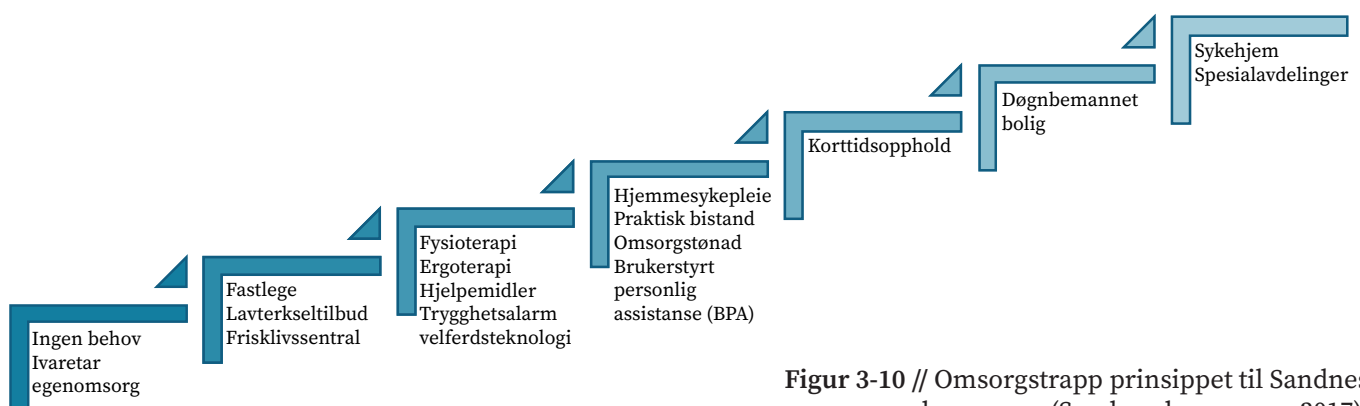


Figur 3-9 // Sentrumsavgrensning fra sentrumsplanen(Sandnes kommune, 2017).

3.1.4 POLITIKK

Sandnes kommunes omsorgsplan ”*En god hverdag for alle*” omhandler hvordan imøtekomme den økende belastningen eldre vil skape innen helse- og omsorgstilbud (Sandnes kommune, 2017). Omsorgsplanens prinsipper bygger på verdier som selvstendighet, verdighet, trygghet, mestring og medbestemmelse. Et prinsipp som blir brukt i planen er illustrert i Figur 3-10, hvilket viser eksempler på forskjellige nivåer innen omsorgstjenester (Sandnes kommune, 2017). Målet til Sandnes kommune er å ikke frata eldre oppgaver som de kan utføre selv, samtidig som at eldre skal styrkes for å mestre egne liv og kunne bo hjemme lengst mulig.

Andre prinsipper i omsorgsplanen er hverdagsmestring, positiv atferdsstøtte og Eldres egne behov og ønsker (Sandnes kommune, 2017). Planen og tjenestene er ikke kun tilknyttet eldreomsorg, men til alle som har behov for slike tjenester. Utgangspunktet for planen vært den nasjonale omsorgsplanen til Norge, ”*Omsorg 2020*”, samt andre stortingsmeldinger som ”*Folkehelsemeldingen*”.



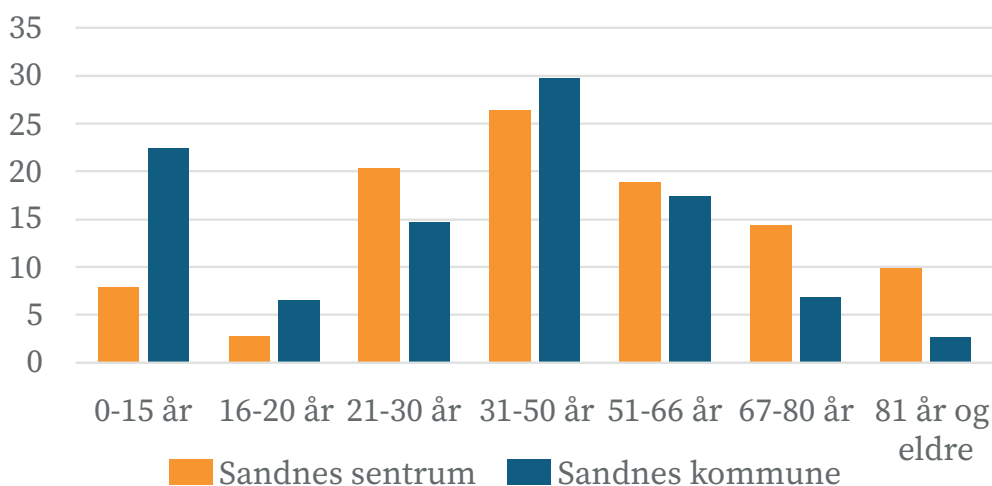
Økende andel av eldre er sett på som en av de største utfordringene i Sandnes kommune i årene fremover. Befolkningens aldring blir nevnt i kommuneplanens samfunnsdel hvor den demografiske utviklingen blir adressert ved å se på hvilke konsekvenser de vil ha for kommunen (Helgesen & Herlofson, 2017). Dette gjelder kommunale tjenester knyttet til antall brukere, behov og tilrettelegging av nye bygninger. Primært ønsker kommunen at eldre skal kunne bo hjemme så lenge som mulig, og med det redusere behovet for heldøgnsopphold ved å ha god og tidlig innsats innen boligplanlegging, hverdagsmestring/uavhengighet, velferdsteknologi, aktivitets- og fritidstilbud og gode tjenester i og ved hjemmet (Sandnes kommune, 2019). I tillegg er Sandnes medlem av WHO sitt nettverk ”*Sunne byer*” hvor et av tiltakene er å legge til rette for at eldre skal ha mulighet til en sunn, trygg og sosial livstil i kommunen (Sandnes kommune, 2015).

3.1.5 BEFOLKNINGSFORDELING

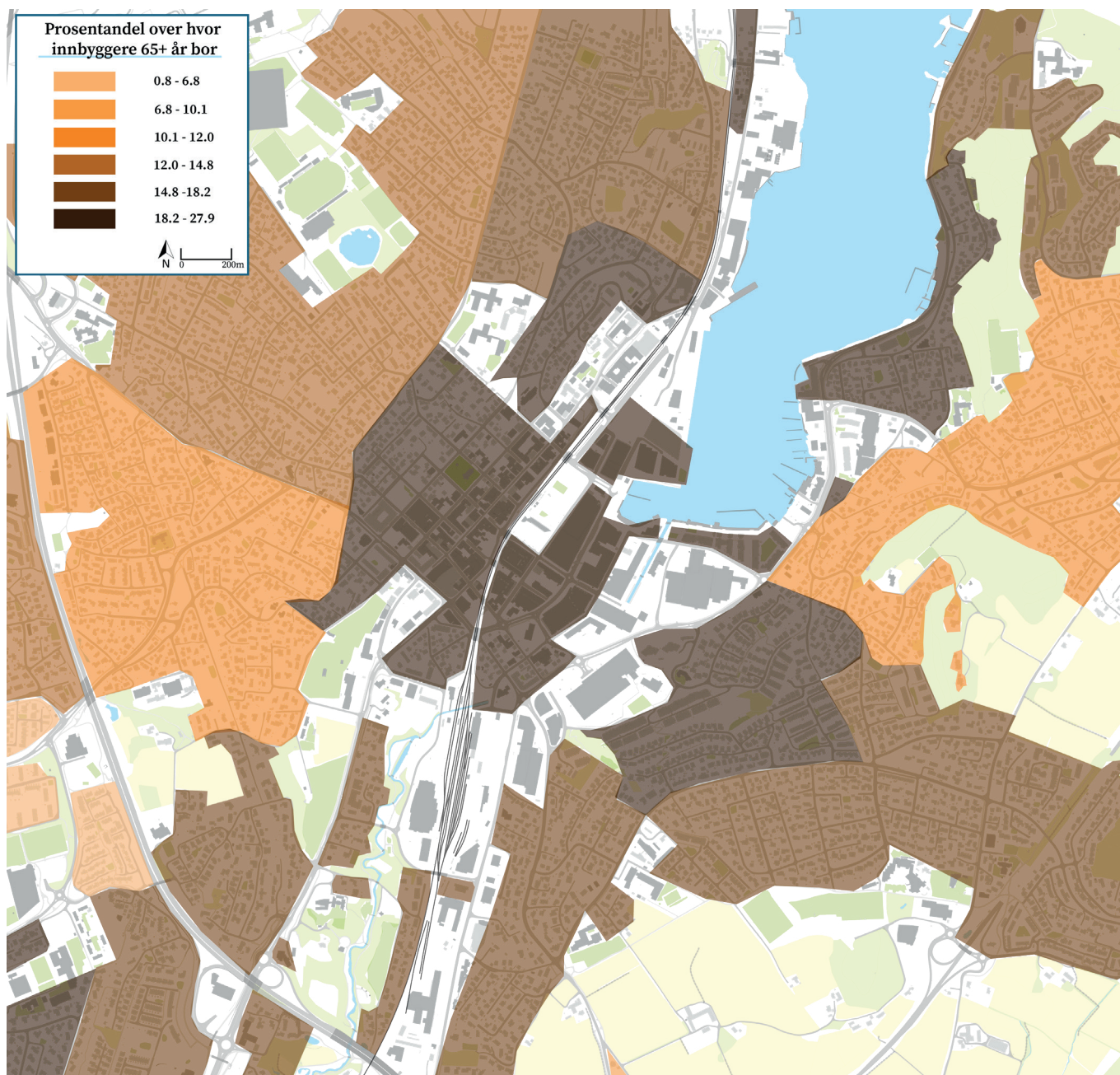
Alderssammensetningen i sentrum er en utfordring ettersom en stor andel av eldre bor der. Grunnen til dette er ikke at det er negativt at det bor eldre i sentrum, men mer mangelen på blant annet unge og barnefamilier for å skape et mer mangfoldig samfunn (Sandnes kommune, 2017). Figur 3-11 viser alderssammensetningen i sentrum i forhold til resten av kommunen. Her blir det tydeliggjort at Sandnes sentrum har en høyere andel eldre enn sammenlignet med resten av kommunen. Det er også en markant forskjell mellom barn fra 0-15 år bosatt i sentrum i forhold til resten av kommunen.

NAL sin håndbok om aldersvennlig stedsutvikling påpeker at det bør være mer variasjon i aldersgruppene i sentrum, samtidig som det er en utvikling av en effektiv boligpolitikk. Dertil påpekes det at sentrum kan bli «dødt» og mindre interessant, både for eldre og yngre ved mangel av mangfold. Dertil går man glipp av samspillet mellom eldre og yngre (Norske arkitekters landsforbund, 2019). Regjeringens ”Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging” fremmer også et levende og mangfoldig samfunn som skaper variasjon i sentrum med tilgang til forskjellige tilbud som møteplasser, handel og kultur (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2019). Dette er med på å skape et aldersvennlig samfunn, som er et samfunn for alle.

I 2015 ble det gjennomført en levekårskartlegging i Sandnes kommune. Dette er en rapport som gir et kunnskapsgrunnlag om ulike levekårsfaktorer som utdanning, kriminalitet og helse og sosiale forhold (Sandnes kommune, 2015). Det ble også kartlagt hvor forskjellige grupper bodde, deriblant eldre. Figur 3-12 viser resultatet fra denne kartleggingen hvor de mørkeste områdene representerer den høyeste andelen over hvor eldre bor. På det høyeste er det mellom 18,2 – 27,9% som er 65 år eller eldre, hvor nesten 1/4 av de som bor i disse områdene er eldre (Sandnes kommune, 2015).

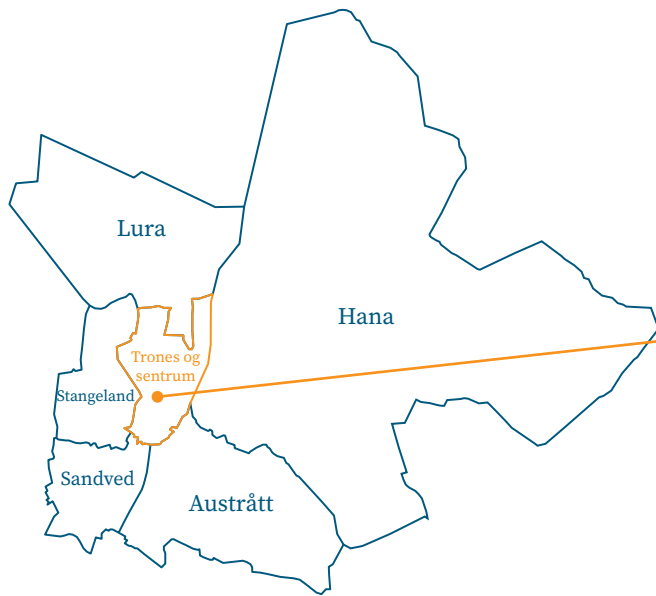


Figur 3-11 // Alderssammensetning i sentrum og Sandnes kommune (Sandnes kommune, 2017)

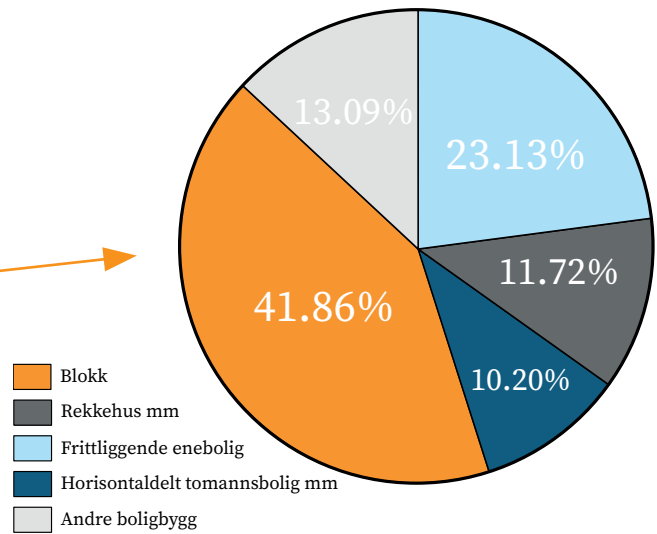


Figur 3-12 // Hvor stor prosentandelen som er 65 år og oppover bor i Sandnes sentrum (Sandnes sentrum, 2015).

3.1.6 BOLIGFORDELING

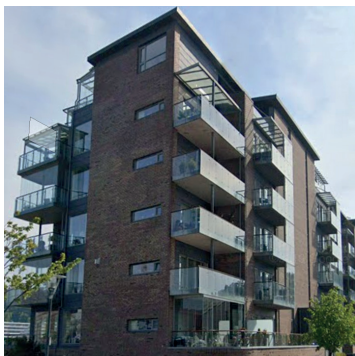


Figur 3-13 // Fordeling av boligtyper i sentrum av Sandnes (Sandnes sentrum, 2020).



Sandnes er inndelt flere bydeler, og sentrumsavgrænsingen fra kapittel 3.1.3 befinner seg i bydelen Trones og sentrum. Per 20. mai 2020 er det i Sandnes kommune totalt 3.124 boliger, hvorav 4.294 av disse befinner seg i bydelen Trones og sentrum (Sandnes kommune, 2020). Boligtypologien består i hovedsak av blokker/leiligheter, som vist i figur 3-13. Over 40% av boligene i denne bydelen består av leiligheter, hvilket utgjør om lag 1.800 boliger (Sandnes kommune, 2020). Etter blokker kommer eneboliger (993 boliger) før andre boligbygg (562 boliger). Ifølge "Sentrumsplanen" kommer antallet av boliger til å stige i årene fremover.

Boligtypologikartet (figur 3-17) viser hvilke typer boliger som finnes innenfor sentrumsavgrænsingen. Her vises det blant annet at sentrum er dominert av blokker og det som blir kalt hybrid boliger. Hybrid boliger vil si at næring, som butikker, kontorer osv., opptar en eller flere etasjer, hvor det er leiligheter i etasjene over. Ofte blir denne boligtypologien benyttet i byer, og da spesielt sentrum, i og med at det er et arealbesparende alternativ (KAP, 2017)



Figur 3-14 // Boligblokk i sentrum (Google Maps, tatt 16.04.20).

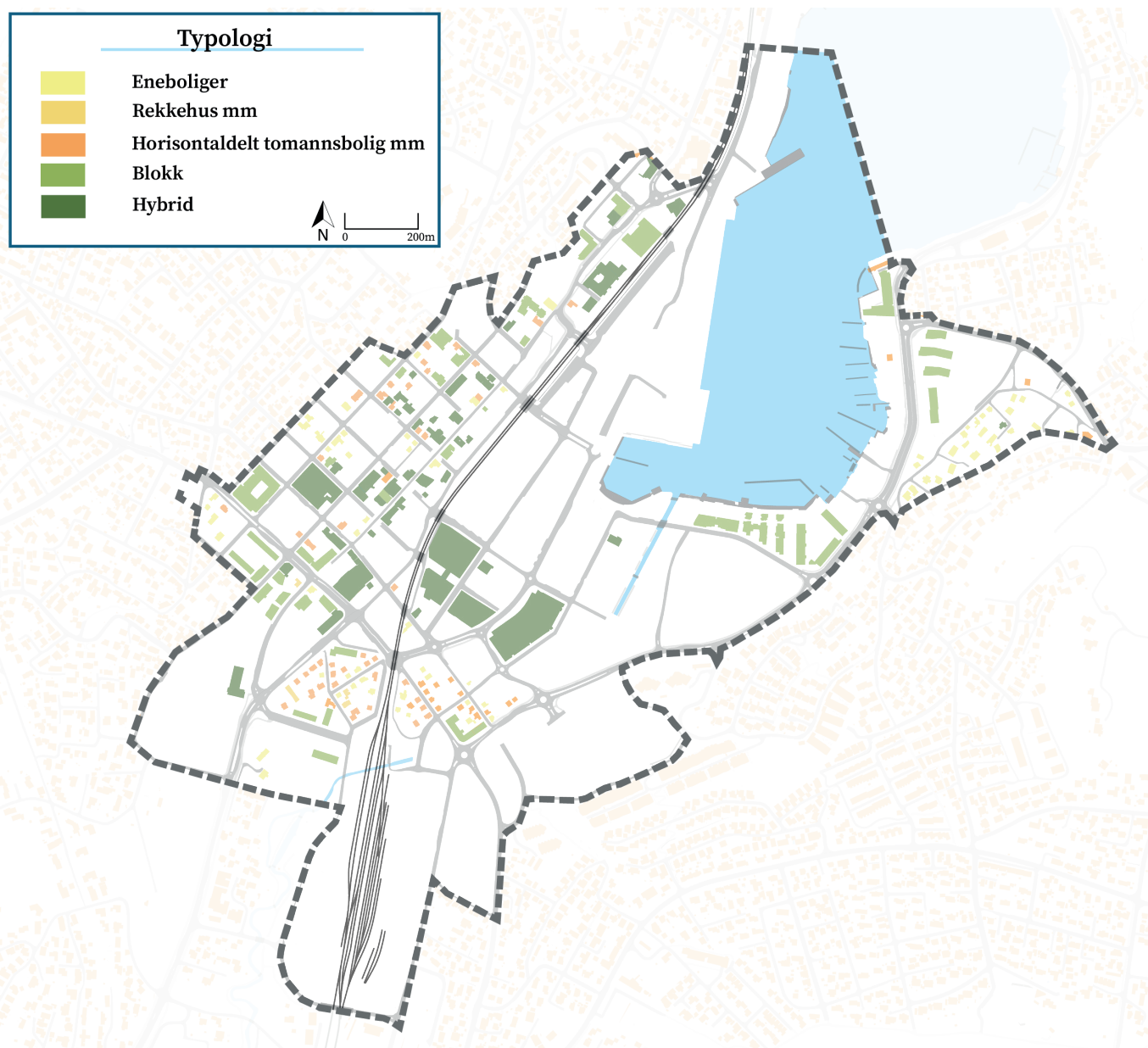


Figur 3-15 // Eneboliger (Google Maps, tatt 16.04.20).



Figur 3-16 // Horisontaldelt tomannsbolig (Google Maps, tatt 16.04.20).

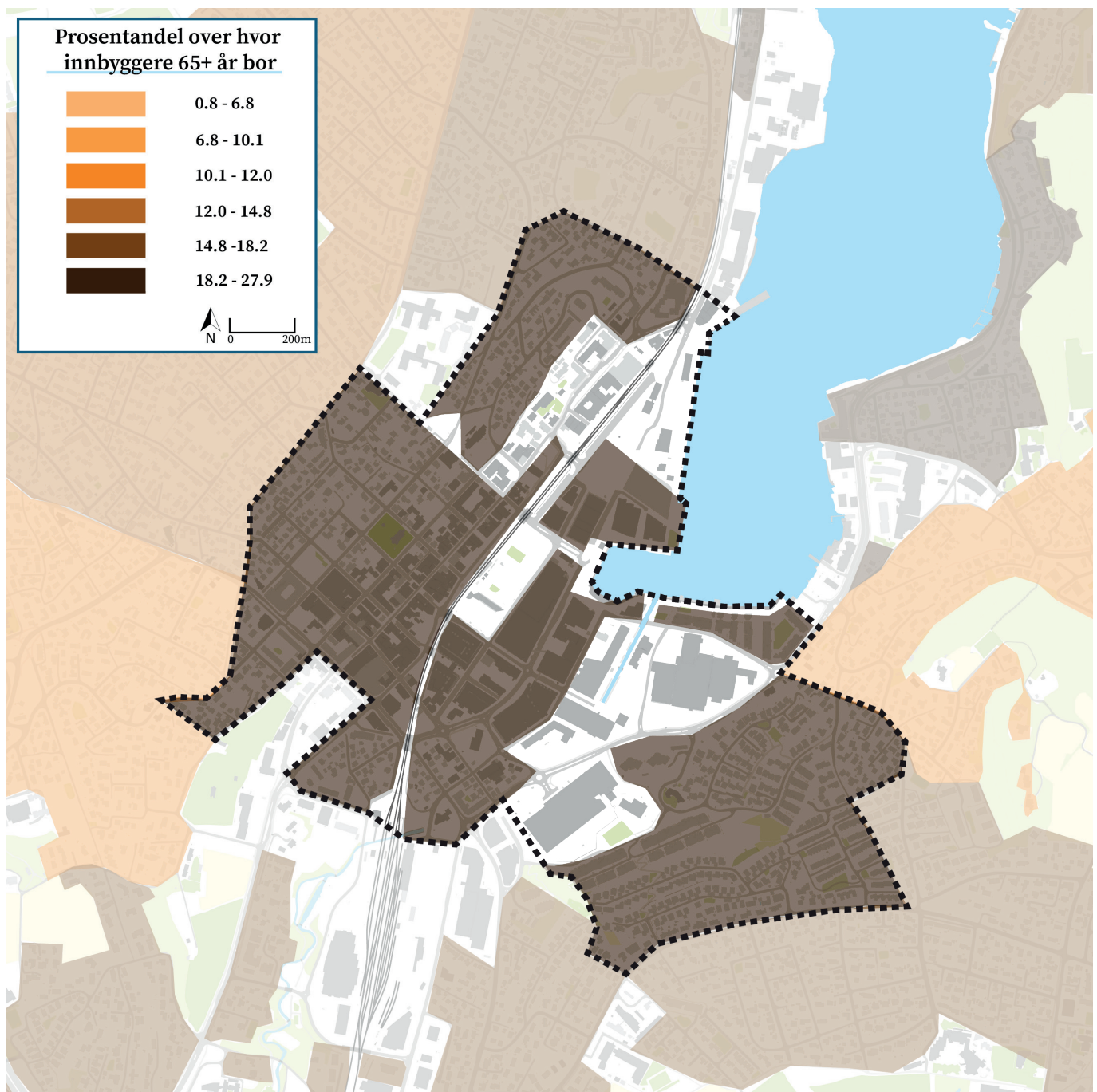
Boligtypologien i sentrum antyder til at det er stor sannsynlighet for at de eldre bosatt her bor i en blokk eller hybrid bolig. Dette kan være en positiv ting med hensyn til forskning og strategier som viser til at eldre har et mer sosialt og aktivt liv når de bor i mindre, sentrale boliger (Schmidt, Holm, Kvinge, & Nørve, 2013). Det kan med dette virke som en positiv faktor for strategien til Sandnes med å bo hjemme og klare seg selv lengst mulig. Dermed fokuseres det videre i denne oppgaven på å analysere hvor aldersvennlig uteområdet og offentlig bebyggelse er i sentrum.



Figur 3-17 // Fordelingen av forskjellige boligtyper i Sandnes sentrum.

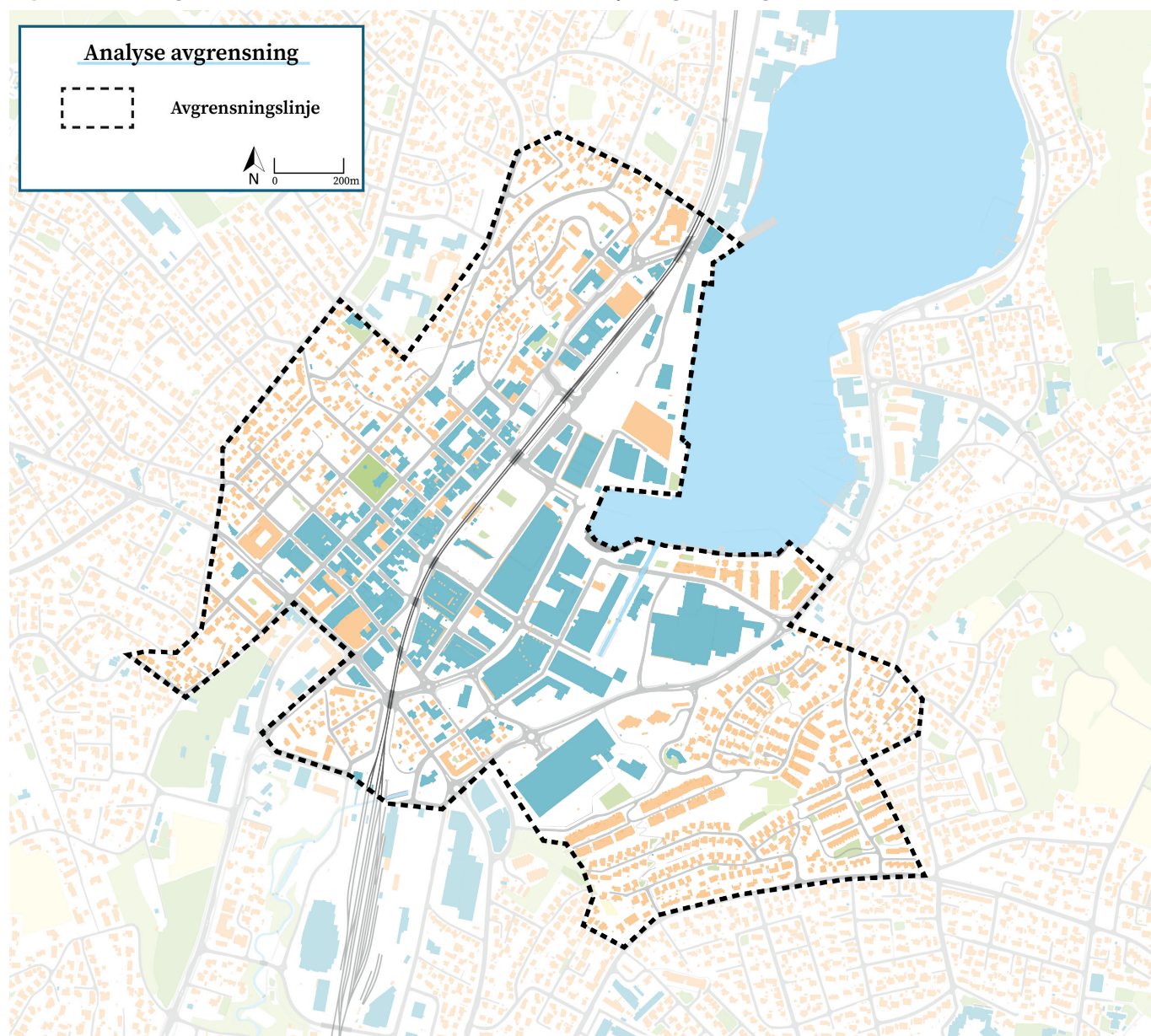
3.2 ANALYSEAVGRENSNING

Sentrumsavgrænsingen hvor Sandnes sentrum skal videreutvikles de neste årene, er bakgrunnen for analyseområdet i denne oppgaven. Ettersom denne oppgaven fokuserer på aldersvennlig planlegging i Sandnes sentrum, er også bosetting av eldre fra Figur 3-10 anvendt som bakgrunn for analyseområdet. I oppgaven vil aldersvennlig uteområder og offentlige bebyggelse i forhold til hvor de eldre bor i sentrum utdypes, samt hvor mobilt området er. Resultatet for denne analyseavgrænsningen er illustrert i Figurene 3-17 og 3-18. Figur 3-17 viser avgrænsningen i forhold til bosetningen av eldre, mens Figur 3-18 viser bakgrunnskartet for den videre stedsanalysen av sentrum.



Figur 3-18 // Levekårkartet over hvor eldre bor i Sandnes med analyseavgrænsning (Sandnes sentrum, 2015).

Figur 3-19 // Bakgrunnskartet for Sandnes sentrum med analyseavgrænsningen.



Figur 3-20 // Gågaten i Sandnes ved Lanteren.



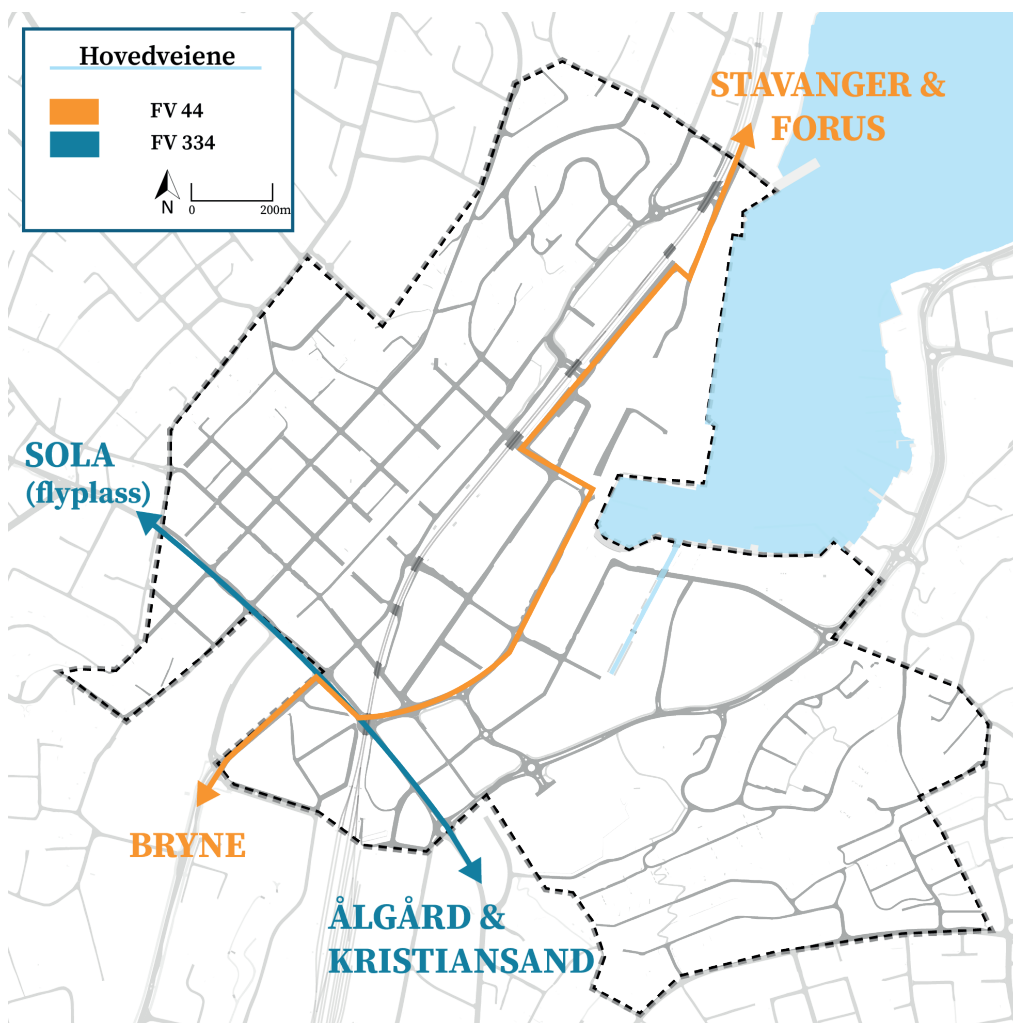
Figur 3-21 // Kulturhuset ved kaien.

3.3 TRANSPORT OG TILGJENGELIGHET

Behovet for transport er et av de viktigste temaene for aldersvennlig planlegging, faktisk er behovet for transport større enn omsorgstjenesten (Høyland, Denizou, Baer, Evensmo, & Feragen, 2018). Gjennom transport og tilgjengelighet får flere eldre anledning til å delta i samfunnet og holde seg sosiale, aktive og uavhengige. Dette kapitlet skal fokusere på hvordan transportmuligheten er i Sandnes sentrum og hvor tilgjengelig sentrum er.

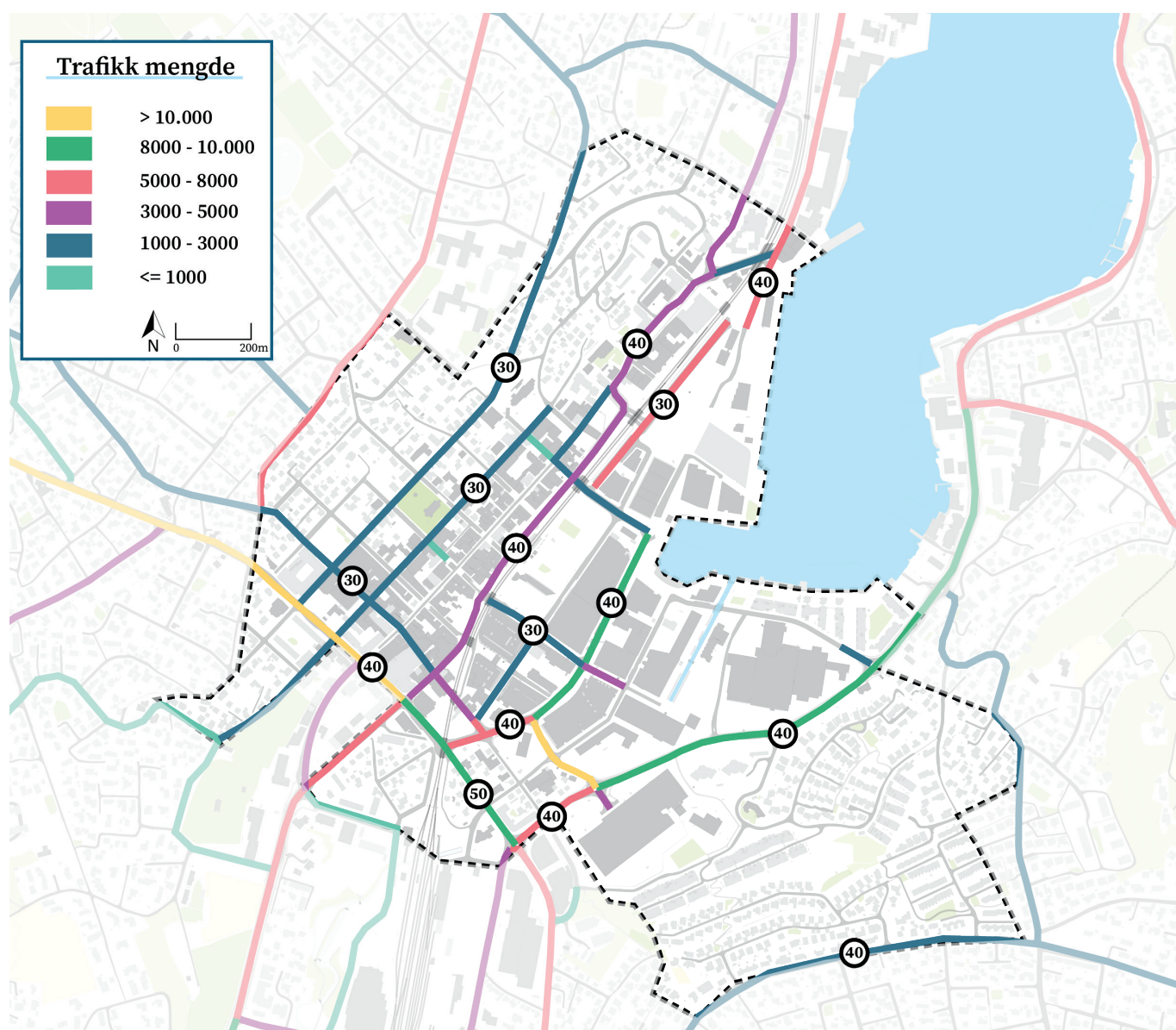
3.3.1 TRAFIKKMENGDE

Som nevnt tidligere, er Sandnes sentrum et knutepunkt for både kollektivtrafikk og for veinettet. Sandnes som by vokste rundt hovedveiene FV 44 og FV 334 (tidligere FV 509) i og med at disse veiene knytter byen til store deler av regionen. Figur 3-22 fremhever disse to veiene fra resten av veinettet i sentrum. E39 er også lokalisert i nærheten av sentrum, sør-vest fra analyseområdet. Fra denne figuren kan man se at veinettet dominerer i store deler av sentrum. For dem som kjører egen bil, er det gode muligheter å komme seg rundt og ut av nærområdet til store deler av regionen. Hovedveiene leder som sagt til E39, men også til blant annet Stavanger, Sola, Bryne, Forus, Kristiansand og Ålgård.



Figur 3-22 // Veinettet i sentrum, hvor to hovedveier er fremhevet.

Videre viser neste figur, Figur 3-23, den årlige trafikkmengden (ÅDT), samt fartsgrensen disse veiene har. Store trafikkmengder og høy fart er med til å påvirke hvor tilgjengelig og trygt et område er. Hvis det er mye trafikk som har høy fart kan det blant annet være skummelt å krysse veien på grunn av redselen for ulykker. Fra Figur 3-23 kan man se at det er hovedveiene som har høyest trafikkmengde med en ÅDT mellom > 10.000 og 8000-10.000 (Statens vegvesen, u.d.). Fartsgrensene ligger mellom 30-50 km/t på veiene i analyseområdet. Norge er et bilavhengig samfunn, og fra figuren kan man se at også bilen dominerer i Sandnes sentrum. Det er en høy ÅDT på alle de store veiene, med opptil 15.000 biler i døgnet på FV 334 (Statens vegvesen, u.d.). I de mindre gatene som går ved gågaten og oppover mot boligstrøkene er ÅDTen noe mindre, med mellom 1000-3000 kjøretøy i døgnet. Det ble påpekt av en noen deltakere fra intervjuet med Eldrerådet at det føltes som om det er mye trafikk i sentrum, som var med å skape en utrygghet ved å blant annet krysse veiene.



Figur 3-23 // ÅDT i Sandnes sentrum, med fartsgrensen på veiene (Statens vegvesen, u.d.).

Når man som fotgjenger blir påkjørt av en bil som kjører i 30 km/t, er det 80% sjanse for å overleve, men blir man påkjørt i 50 km/t er det 80% sjanse for å omkomme (Trygg Trafikk, u.d.). Fra intervjuet var det divergerende meninger om hvordan hastigheten var i sentrum. Noen følte seg utrygge på grunn av at bilister har høy hastighet, mens andre ikke synes dette er et problem, og opplever bilister som hensynsfulle for fotgjengere.

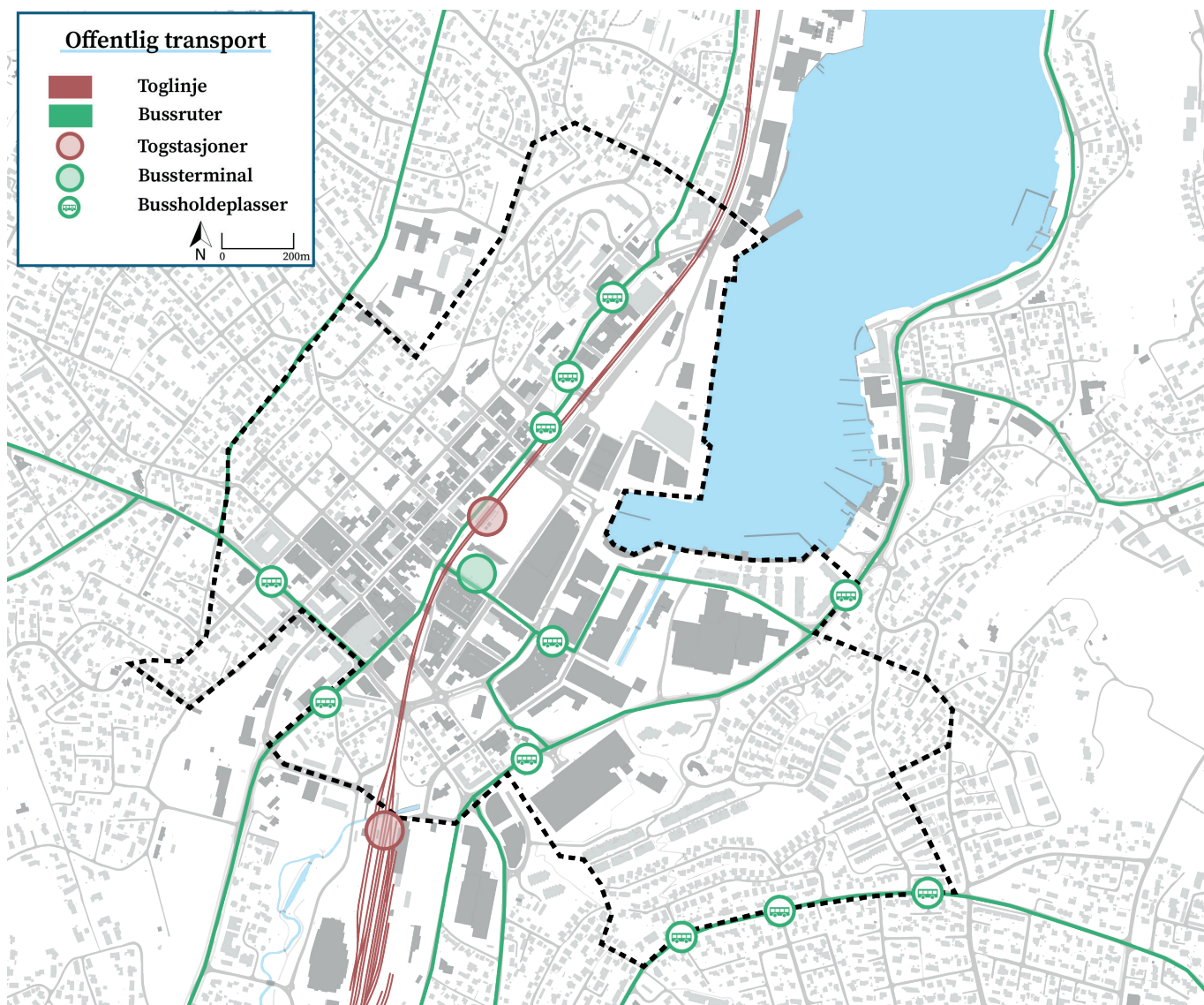
3.3.2 OFFENTLIG TRANSPORT

I tillegg til at sentrum er knyttet tett til biltrafikk, er også Ruten et viktig knutepunkt i sentrum. Her møtes både hovedbussterminalen og togstasjonen Sandnes sentrum. Her går det 18 forskjellige bussruter til store deler av regionen hele døgnet (Kolumbus, 2018). Tabell 3-1 viser åtte av disse rutene som eksempler hvor man kan reise med buss fra Ruten og hvor lang tid det kan ta. Her er kun de største stoppene nevnt, det er flere småstopp mellom dem. Det er også varierende hvor ofte bussene kjører, bussene kjører oftest om morgenen og på ettermiddagene rundt når skole og jobb begynner og slutter.

Figur 3-24 viser hvor de forskjellige bussrutene kjører, samt hvor det er busstopp i analyseområdet. Den grønne, litt større sirkelen, er Ruten bussholdeplass. Det foregår i dag et byggeprosjekt som skal fornye Ruten. Nye Ruten skal stå ferdig i løpet av 2021. De mindre grønne sirklene med buss inni er mindre bussholdeplasser. Sammenlignet med veinettet fra Figur 3-22 ses det tydelig at bussrutene kjører langs de største veiene inni analyseområdet og ut til mot andre steder i regionen. Fra tabellen ser man at man kan ta buss til kjøpesenteret Kvadrat, Stavanger universitetssykehus (SUS) og Universitetet i Stavanger (UiS), samt flere andre byer, tettsteder og bydeler. Rutene 02 og X60 kjører hele døgnet, i tillegg kjører det flere nattbusser i helger.

Rute	Stoppsteder	Avganger	Reisetid
02	Sandnes – Kvadrat – Hinna – Stavanger – Tananger – Risavika	4-8 ganger i timen	1 time 20 min
06	Sandnes – Gausel – UiS – Stavanger	2-4 ganger i timen	38 min
21	Sandnes – Vatne – Hommersåk	2-4 ganger i timen	18 min
23	Sandnes – Figgjo – Ålgård – Fiskebekk	2-5 ganger i timen	38 min
28	Sandnes – Austrått – Skaarlia	2 ganger i timen	11 min
52	Sandnes – Ganddal – Klepp – Bryne	1-2 ganger i timen	31 min
X60	Sandnes – Kvadrat – Forus – UiS – SUS – Stavanger	1-2 ganger i timen	39 min
E90	Sandnes – Ålgård – Vikeså – Bjerkreim – Egersund – Hauge	7 ganger til dagen	1,5 time

Tabell 3-1 // Et utdrag av noen av bussrutene som går fra Sandnes sentrum, med noen av hovedstoppene, hvor ofte de går og hvor lang tid det tar fra Sandnes til endestasjon (Kolumbus, 2018).



Figur 3-24 // Buss og togruter med stopp og holdeplasser markert i Sandnes sentrum.

Fra intervjuet med Eldrerådet ble det påpekt at det var god informasjon ved de større bussholdeplassene som Ruten og de var for det meste generelt fornøyd med busstilbudet som finnes i Sandnes sentrum. Det som ofte oppleves som et problem er at mindre busstopp har noe dårligere informasjon angående når bussen ankommer busstoppet, både i sentrum og generelt. I tillegg ble det fremmet litt misnøye angående busstilbudet til og fra bydelene i kommunene, altså at bussene fra bydelen reiste til andre bydeler uten å måtte reise til sentrum først. Det kunne oppleves som vanskelig å forflytte seg raskt og enkelt innad i Sandnes kommune, og en av deltakerne skulle ønske det var mindre bydelsbuss eller andre former for transport for å kunne forflytte seg lettere mellom bydelene. UU ved noen busstopp kunne vært bedre med tanke på at ved noen stopp er bussen mye høyere enn det fortauet er, som gjør det vanskelig å stige på, på bussen.



Figur 3-25 // Billett automat for buss.



Toglinjen er fremhevet i rødt og de to stasjonene er markert med røde sirkler i Figur 3-24. Stasjonen midt i sentrum er Sandnes sentrum, mens stasjonen sør for analyseområdet er Skeiane. Lokaltoget kjører vanligvis til Stavanger fire ganger i timen, og til Bryne og Egersund to ganger i timen, i tillegg kjører det regional tog til Oslo og Kristiansand flere ganger om dagen. Toget er et raskere fremkomstmiddel enn buss hvis en skal til blant annet Egersund, Stavanger eller Bryne. Det tar 16 minutter fra Sandnes sentrum til Stavanger med tog og 55 minutter til Egersund. Til sammenligning, fra tabell 3-1, bruker bussruten mellom Sandnes og Stavanger litt mindre enn 40 minutter og nesten 1,5 time til Egersund. Fordelen med buss er at den kjører til flere, mindre steder i og utenfor Sandnes sentrum.

Toget kjører relativt ofte mellom Stavanger og Sandnes, men det er enda mulighet for at det kjører enda hyppigere. En ulempe som ble nevnt under intervjuet er at det ofte er langt å gå til togstoppene, om man bor lenger nord for Sandnes sentrum. Foruten om de to togstoppene som er illustrert i figur 3-24, er neste stopp nordover Gausel. Strekkningen mellom Sandnes sentrum og Gausel er nesten dobbel så langt som strekkningen mellom Skeiane og Ganddal. I tillegg ble det ytret litt kritikk mot utformingen av Sandnes sentrum stasjon. Stasjonen ligger over bakkeplan, og man er da nødt til å gå opp en trapp eller en rampe for å komme på perrongen. Både rampene og trappene oppleves som lange og bratte å gå på. Det ble ytret et ønske om å etablere heis opp til perrongen av en deltaker for å gjøre stasjonen bedre tilgjengelig.

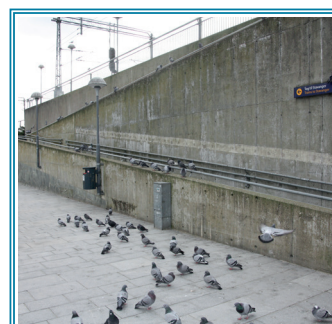
Billettssystemet til både tog og buss fungerer oftest over apper i dag, men det er også mulig å kjøpe reisekort eller billetter manuelt. Selv om det er flere muligheter for å kjøpe periodebilletter og enkeltbilletter, ble det påpekt at billettssystemet kunne vært forbedret gjennom intervjuet. Dette er i hovedsak på grunn av at den mest brukte billettformen er knyttet til mobilen eller nettet, som ikke alle eldre har tilgang til. Andre steder man kan kjøpe billetter med kort eller kontant er via et kundesenter, billettautomater, Narvesen kiosk eller om bord på buss eller tog. I Rogaland finnes det kun kundesenter i Stavanger hvor det er ansatte som kan hjelpe passasjerer å kjøpe billetter, mens om man kjøper ombord koster det ekstra. Det er også forskjell på hva slags type billett man skal ha og hvor man kan kjøpe dem. For eksempel kan man ikke kjøpe enkeltbillett hos kundesentrerende eller i kiosk, kun på mobil, automat eller om bord. Derfor kan være forvirrende for eldre som ikke er vant med å bruke telefonen til å kjøpe billett. Fordelen er at det Rogaland har billige kollektivbilletter som begynner på 19 kr for enkeltbillett til honnører (1 sone) for både buss og tog.



Figur 3-26 // Rampen opp til togstasjonen. Går opp til en 90 graders sving på toppen av bildet og videre oppover.



Figur 3-27 // Trapp ned fra platformen, rekkverk i to høyder langs begge sidene nedover.



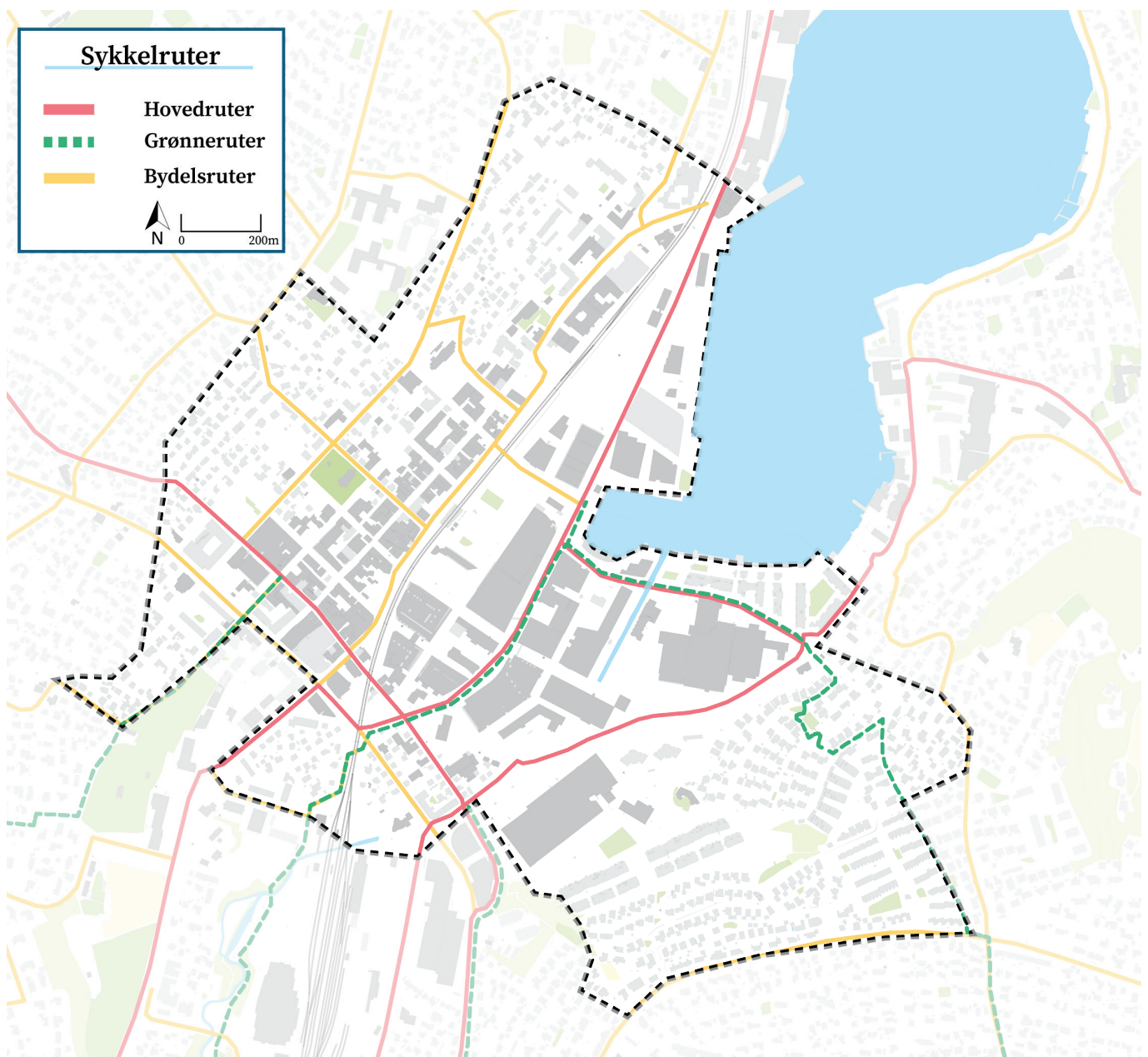
Figur 3-28 // Rampen på langs. Viser også hvordan den går videre etter svingen.



Figur 3-29 // Trappe opp til plattformen. Trappen tar også en 90 graders sving.

3.3.3 AKTIV TRANSPORT

Det var flere som brukte sykkelen som sin hovedtransport for å bevege seg i Sandnes sentrum av de eldre som ble intervjuet. Sandnes kaller seg selv en sykkelby, mye på grunn av historien sykkelen har i Sandnes, men også på grunn av hvordan sykkelen har blitt satt i fokus de siste årene. Sandnes kommune har som mål å få sykkelandelen opp til 10% innen 2021, mot dagens 5% (Sandnes kommune, 2018). Sykkelnettet i Sandnes kan deles opp i fire kategorier: sykkelstamveien, hovedrutene, bydelsrutene og grønne ruter. Sykkelnettet er illustrert i Figur 3-30. Sykkelstamveien er den eneste kategorien som ikke er vist i Figur 3-30, i og med at denne går langs E39 og er utenfor analyseområdet. Hovedrutene er illustrert i rødt og fungerer på samme måte som fylkesveier. Disse leder ut av nørområdet til andre bysentra og har et minimum krav på 1,8 meter i bredde. De gule linjene representerer bydelsrutene som fungerer som



Figur 3-30 // Tre forskjellige typer sykkelruter i Sandnes sentrum (Sandnes kommune, 2018).

kommunale veier og binder bydelene i Sandnes kommune sammen. Disse veiene har et minimum krav på 1,2 meter i bredde (Sandnes kommune, 2018). Til slutt er det de grønne rutene som er ruter hvor en stor del av ruten skal være fri for bilister. De kan ses på som turruter som går i naturlige omgivelser og er familievennlige. Den grønne ruten fra sentrum er 15 km lang og begynner ved Kulturhuset, går sørover til Ganddal, rundt Stokkalandsvannet før turen går tilbake til Austrått og til Kulturhuset (Sandnes kommune, 2020).

Det er kommunen og Statens vegvesen som har ansvar for vedlikehold av gang- og sykkelveiene, fortauene samt sykkelveien. Dette vil si de har ansvar for blant annet å reparere dem, skilting og vintervedlikehold som salting. For å fremme sykling i byen, er det viktig å prioritere sykkelnettet i kryss samt separere syklistene fra fotgjengere og bilister. Dette var også noe deltakerene til intervjuet selv syntes kunne vært bedre. I rundkjøringer kunne det oppleves forvirrende og utrygt både som bilist og som myk trafikant med overgang før eller etter rundkjøringer. I tillegg er syklistene sett på som en utfordring i gågater eller fortau som syklistene og fotgjengere deler. Det blir opplevd som at syklistene tar seg til rette og tar for mye plass slik at fotgjengere må vike. Det ble også fremmet misnøye i forhold til vedlikehold av gang- og sykkelveiene, de opplevdes hullete og generelt dårlig skiltet. Dette viser at det bør være et bedre skille mellom syklistene og fotgjengere og mer fokus på myke trafikanter i rundkjøringer og andre kryss, samt overse vedlikeholdet av veiene og om skiltingen er optimal for å fremme en aktiv aldring.

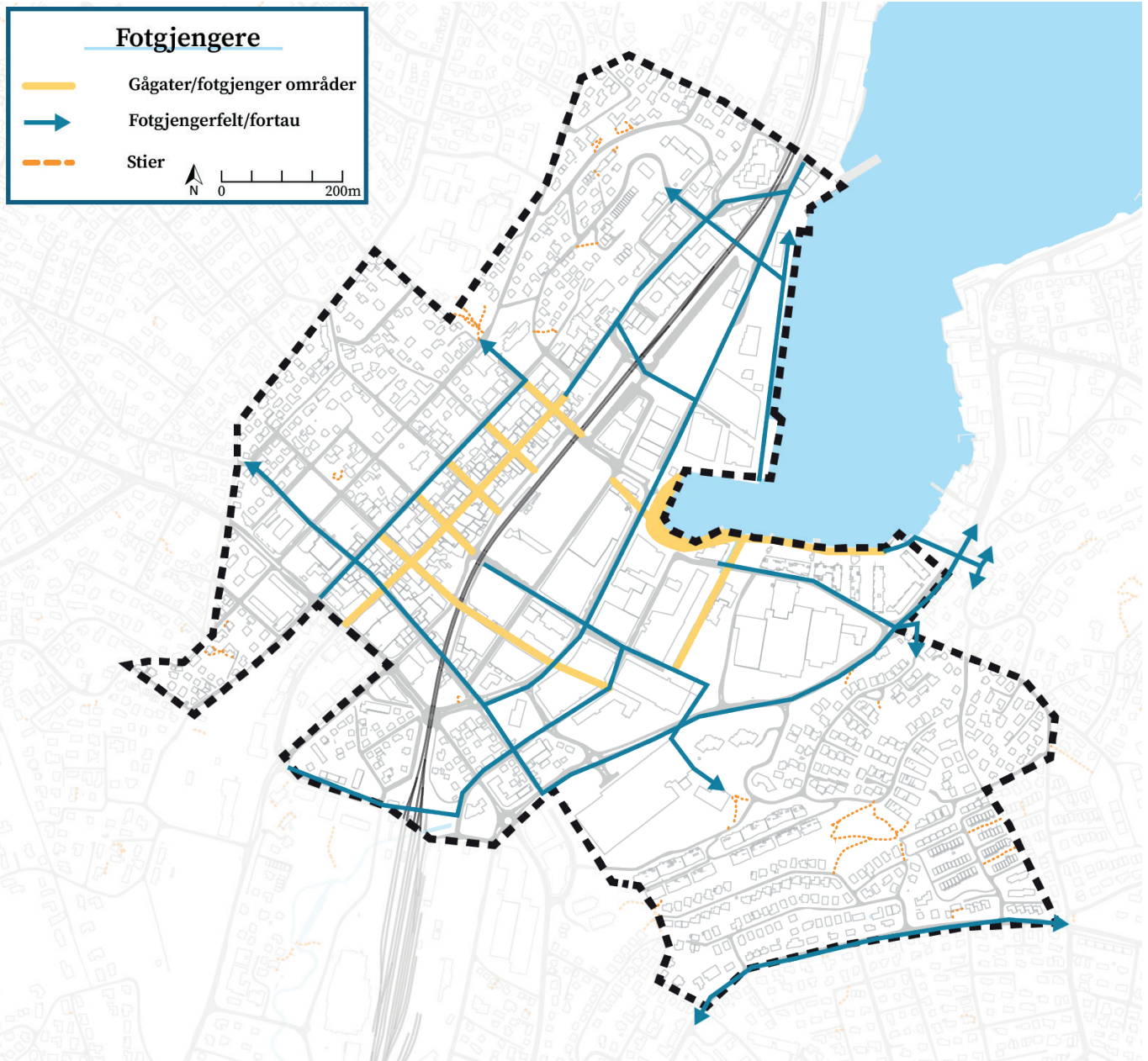


Figur 3-31 // Skiltet til en grønn rute ved FV44.



Figur 3-32 // Sykkelparkering i sentrum, ved kaien.





Figur 3-33 // Hvor det er lagt opp for fotgjengere å bevege seg i sentrum.

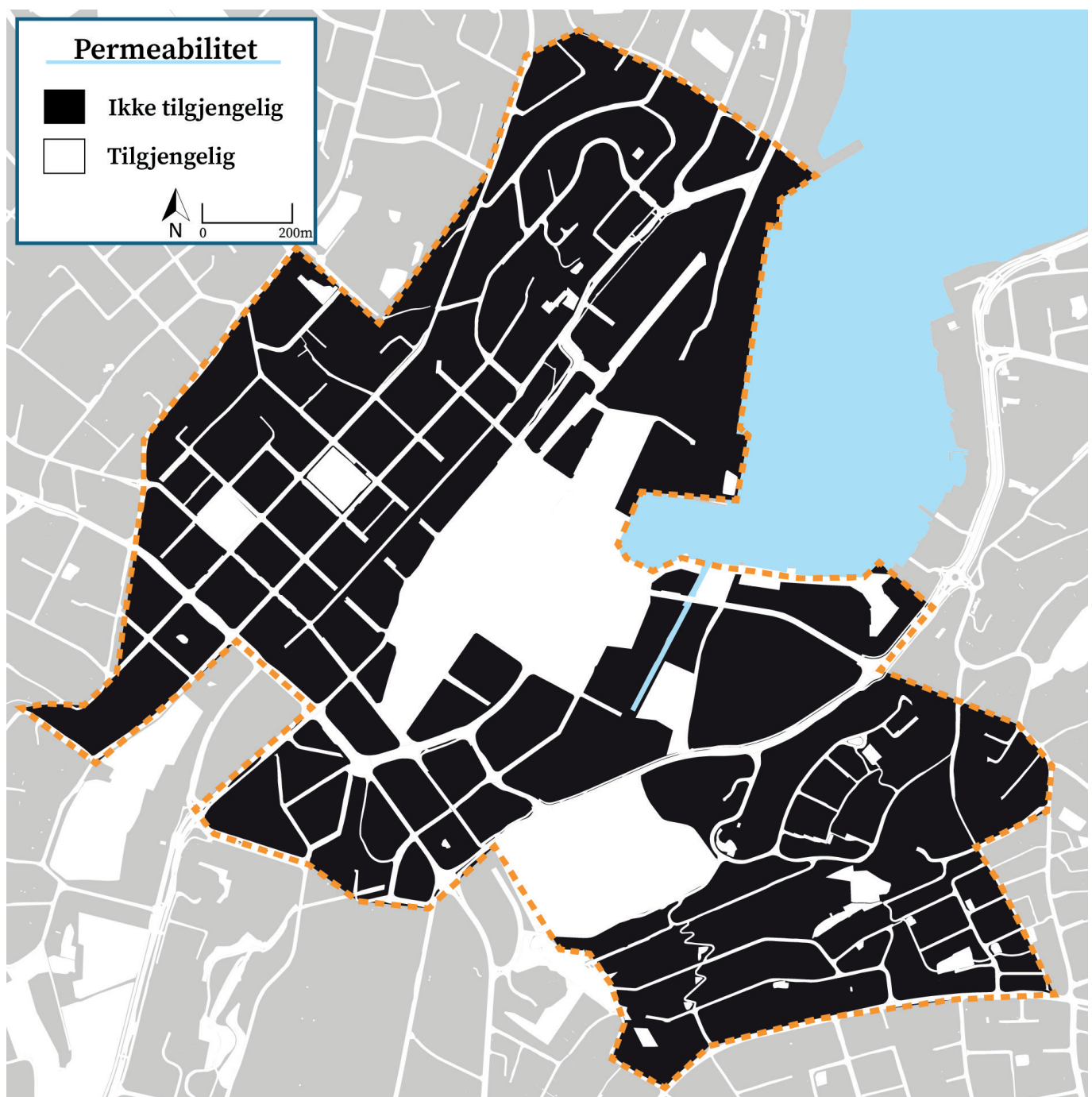
Når det kommer til fotgjengertilgang, er de på samme måte som store deler av sykkelnettet, knyttet til veinettet. Figur 3-32 viser hvor fotgjengere kan bevege seg i sentrum. De blå linjene illustrerer fortau langs veinettet, her kan også sykklister ferdes. Gult representerer gågater, som for det meste er Langgaten og langs kaien. De oransje linjene illustrerer stier som befinner seg i rekreasjonsområder. Gågaten er stedet i nærmiljøet hvor man kan ferdes fritt for kjøretøy, men som nevnt kan sykklister oppleves som et utrygt element her. Fortauene blir ofte opplevd som smale med høye kanter av eldre. Det er positivt med gater hvor man kan ferdes fritt for trafikk, men hvis man ønsker å gå lenger eller utenfor nærområdet, bør fortau og gangstier prioriteres når det kommer til bredde og høyde. I tillegg bør overganger over veiene sikres.



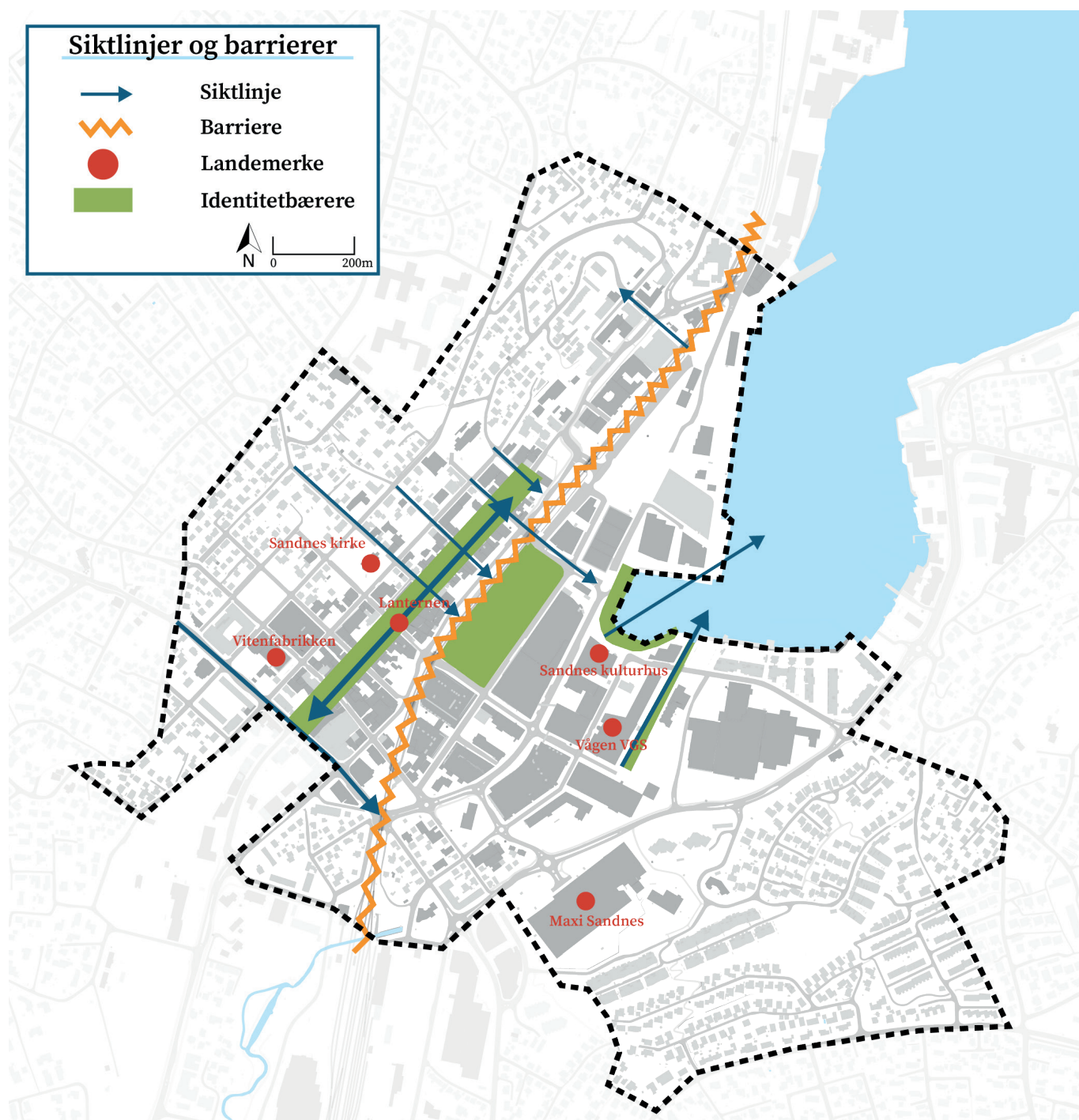
Figur 3-34 // Oppmerket fotgjenger overgang over en parkeringsplass bak Vågen vgs.

3.3.4 PERMEABILITET

Permeabilitet beskriver i hvilken grad byformen tillater eller begrenser bevegelse av mennesker eller andre typer transport. Figur 3-35 viser permeabiliteten innenfor analyseområdet. Det er først og fremst transportnettet som er illustrert i hvitt som er offentlige, tilgjengelige områder som gir bevegelsesfrihet. I tillegg er offentlige grøntområder, samt åpne områder som Ruten, større parkeringsplasser, shoppingssenter, kulturhuset og rådhuset definert som åpne områder som alle kan benytte. De svarte områdene illustrerer næringsbygg, private boliger og private uteområder hvor ikke alle har mulighet til å bevege seg. Fra figuren kan man se at sentrum i området er ganske åpent og tilgjengelig sammenlignet med de omliggende områdene.



Figur 3-35 // Permeabilitet, tilgjengelige veier og rom mot mer utilgjengelige rom.



Figur 3-36 // Siktlinjer, barrierer og identitetsbærere i sentrum, basert på Kevin Lynch konsept.

En annen ting som er viktig når det kommer til tilgjengelighet og bevegelse, er basert på Kevin Lynch sitt tankekart fra *"The Image of the City"* (1960). Lesbarheten til et område er med å bestemme tilgjengeligheten, som nevnt i kapittel 2. Stier, identitetsbærere samt landemerker er viktig for å kunne orientere seg i et nærområdet. Dette er særs viktig for eldre som har demens for å kunne oppholde seg hjemme lengst mulig. Figur 3-36 viser et forslag til et slikt tankekart. Her er jernbanelinjen sett på som en barriere i og med at den er hevet over bakkenivå og lager en mur rett gjennom området. Siktlinjene er ofte ved større veier og ut mot fjorden. Fra disse linjene får man god oversikt over området i den retningen pilene peker. Identitetsbærere

i analyseområdet er Ruten, kaien, elven og gågaten, som er områder som er med til å skape identiteten til Sandnes sentrum. Landemerker er objekter som bygninger som skiller seg ut. Eksempelvis Vitenfabrikken, Lanternen og Sandnes kulturhus. Man kan se fra figuren at det meste man finner av landemerker og identitetsbærere er lokalisert i sentrum av analyseområdet.

3.3.5 NØKKELFUNN

Transport og tilgjengelighet i Sandnes sentrum er relativt bra. Det er et bredt veinett, god tilgang til offentlig, prisvennlig og frekvent transport, samt god tilgang for sykkel og fotgjengere både i og utenfor nærområdet. For å dra frem noen ulemper som kan forbedres er først og fremst at sentrum er lagt opp for bilister med store trafikkmengder hver dag. For å fremme et mer bærekraftig og helsevennlig sentrum bør andre transportmiddel bli et høyere fokus i norske byer, og da spesielt bysentrum. I tillegg vil dette øke trygghetsfølelsen for eldre å ferdes rundt i sentrum. For det andre må tilgang til spesielt togstasjonen bli bedre. Det ble fremmet et ønske om heis som kan være en god løsning. I tillegg bør billettinformasjon fremmes bedre samt sikre god overgang fra holdeplass til buss ved mindre busstopp. Busstilbudet i sentrum er bra, busstilbudene til og fra distriktene kunne vært bedre.

Når det kommer til gang- og sykkelveier bør bredde, kanter og vedlikehold være et fokus når det kommer til aldersvennlig planlegging. Å skille mellom de aktive transportmetodene kan også være en fordel ved smale fortau og i gågater. I sentrum er det relativ god permeabilitet og det er viktig å utnytte den til det fulle. Permeabiliteten viser også til at det er god tilgjengelighet innenfor analyseområdet med veisystemer for både kjøretøy og myke trafikanter. Det finnes også flere landemerker og siktlinjer som kan gjøre det lettere å orientere seg i sentrum.



Figur 3-37 // Nye busstoppene ved Ruten.



Figur 3-38 // Skilting til hvor man skal gå etter hvilket tog man skal ta, samt hvor bussene og stasjonshallen er.



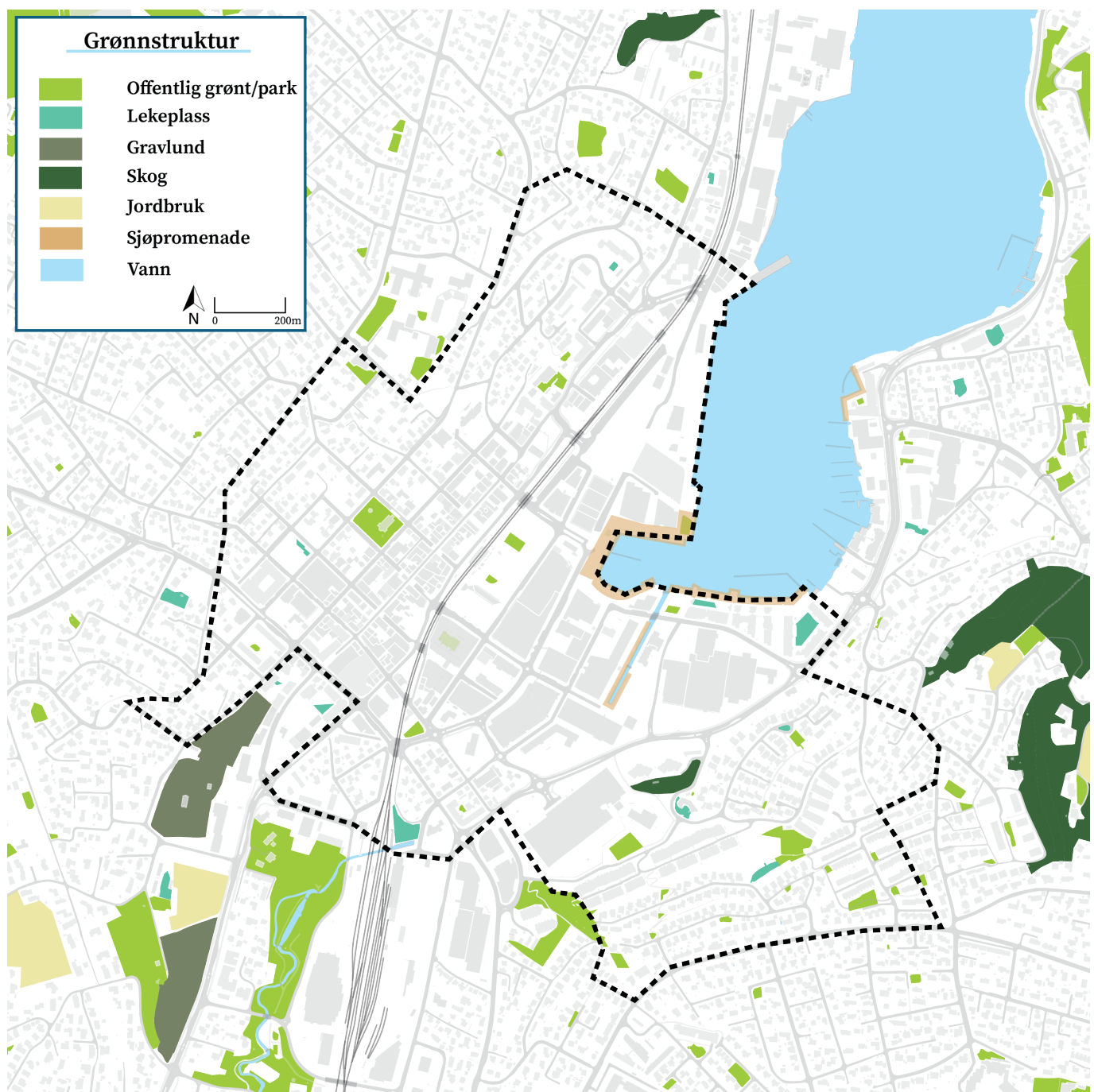
Figur 3-39 // Begynnelsen av gågaten med sykkelparkering.

3.4 GRØNN- OG BLÅSTRUKTUR

Offentlige uteområder er et av de viktigste områdene når det kommer til helsefremmende og aldersvennlig planlegging. Grønnstruktur, blåstruktur og harde flater er områder som fremmes som sosiale møtesteder samtidig som de kan fremme fysisk og mental helse gjennom aktivitet og frisk luft. Dette kapittelet skal se nærmere på hvordan fordelingen mellom grønnstruktur og harde flater er, og hvor tilgjengelige de er for nærmiljøet.

3.4.1 GRØNNSTRUKTUR

Grønnstruktur er som sagt en faktor som kan påvirke helsen både positivt og negativt, samt kan brukes som sosiale møtesteder for å motvirke ensomhet og stress. Fra Figur 3-40 vises de forskjellige typene



Figur 3-40 // Forskjellige type offentlig og semi-offentlig grønnstruktur i Sandnes sentrum.

grønnstruktur i og utenfor området. Dette er i hovedsak offentlige og semi-offentlige grønnstrukturer av forskjellige typer. Fra figuren kan man se at det flere større grøntområder utenfor analyseområdet som parker, gravlund, jordbruksområder og skog. Innenfor analyseområdet er det få større grøntområder. Figuren viser ikke mindre grønnstruktur som beplantning langs vei o.l. Det største grøntområdet er rundt Sandnes kirke, dette er også det mest brukervennlige grøntområdet.

Når det kommer til de eldres synspunkt, vra de uenig om det for lite grønnstruktur eller passe. Det de var enige om at den grønnstrukturen som finnes på området er godt vedlikehold når det kommer til oppdatering av blomster i blomsterbed, klipping og lukking. Det grønne som finns er fint og attraktiv, men de fleste skulle ønske det var mer. Som figuren viser og som kommunen selv kommentere i sine planer, er grønnstrukturen noe som bør og skal prioriteres i sentrum fremover.



Figur 3-41 // Et lite grøntområde med blomsterbed på baksiden av gågaten.



Figur 3-42 // Grønne parken bak Sandnes kirke, med stier av stein for bedre fremkommelighet.



Figur 3-43 // "Her bygger vi ny park på Ruten" skilt. Pågående prosjekt som skal stå ferdig snart.



Figur 3-44 // Finner mest grønt langs bilveiene.

3.4.2 BLÅSTRUKTUR

Gandsfjorden er en del av identiteten til Sandnes sentrum og den største blåstrukturen i området. Elven som går fra fjorden har også blitt en identitetsbærer for nærområdet, og denne elven fortsetter sørover mot Skeianeparken. De siste årene har utviklingen i sentrum blitt mer knyttet til fjorden og den har blitt mer tilgjengelig med utbyggingen av stier og sittemøbler langs kaien, samt en lekeplass ved boligblokkene på østsiden av området, som vist i Figur 3-40. En ulempe med kaien er at den er utformet i forskjellige nivåer og det er ofte store trappetrinn, ofte uten rekkverk. Dette er en ulempe for eldre som er blitt dårlig til beins til å benytte kaien og sitteplassene som befinner seg der. En annen ulempe som ble ytret under intervjuet med Eldrerådet var at tilgjengeligheten til fjorden og blåstrukturen er kun på nært hold. Sikt mot fjorden blir hemmet av store bygninger som sperrer for utsikten lenger bak i området. Man bør kunne ha utsikt til blåstruktur på lik linje som grønnstruktur fra større deler av området enn kun når en er rett ved den. I tillegg ble det ytret et ønske om å fremme den blå-grønne traséen med elven som kommer fra fjorden, som ligger bak Vågen vgs. Den har hatt en positiv utvikling de siste årene når det kommer til utforming, og bør utnyttes mer som et sosialt sammenkomst sted og turmål.



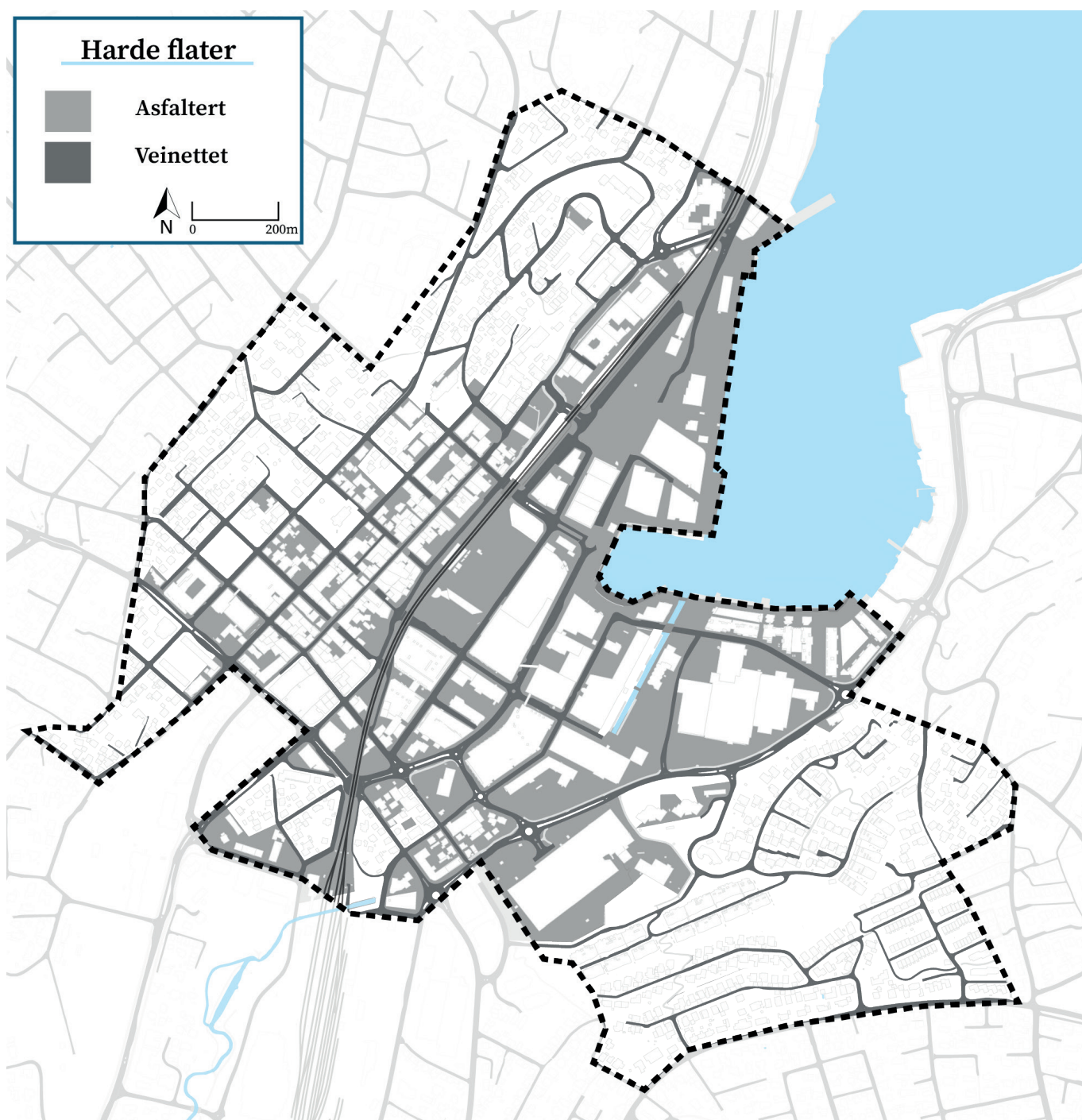
Figur 3-45 // Utsikten fra den ene siden av fjorden til den andre. Kan se de større byggene som hindrer litt utsikt.



Figur 3-46 // Siktlinjen oppover elven fra fjorden, opp mot Vågen vgs.



Figur 3-47 // Havnen med kulturhuset. Mye båter og sittemuligheter her.



Figur 3-48 // Harde flater fordelt på veinettet og asfalterte områder som er blant annet parkering.

3.4.3 HARDE FLATER

Harde flater er i dette nærmiljøet for det meste veinettet og større parkeringsplasser. Figur 3-48 viser de største harde flatene i analyseområdet hvor størstedelen befinner seg i sentrum. Ved å sammenligne Figur 3-48 med Figur 3-40 kan man se at harde overflater som asfalt tar mye mer plass i Sandnes sentrum enn det grøntområder gjør. Noe Eldrerådet var enig i. De synes at sentrum er for grått og savner innspill med grønt. Som nevnt i kapittel 2 kan det være en fordel med harde flater i og med at de ofte kan være mer tilgjengelige og brukervennlig for blant annet bevegelsehemmede. Harde overflater kan utnyttes som møtesteder og bli mer attraktive for å bli brukt mer

av mennesker enn kun være parkeringsplasser. Gode eksempler på harde overflater i sentrum for fotgjengere er kaien, gågaten og rommet mellom kjøpesenteret Bystasjonen.



Figur 3-49 // Forskjellige veityper. Her er bil, sykkel og fotgjenger fordelt til hver sin vei.



Figur 3-50 // Harde overflater kan også være møteplasser, her er et eksempel fra gågaten.

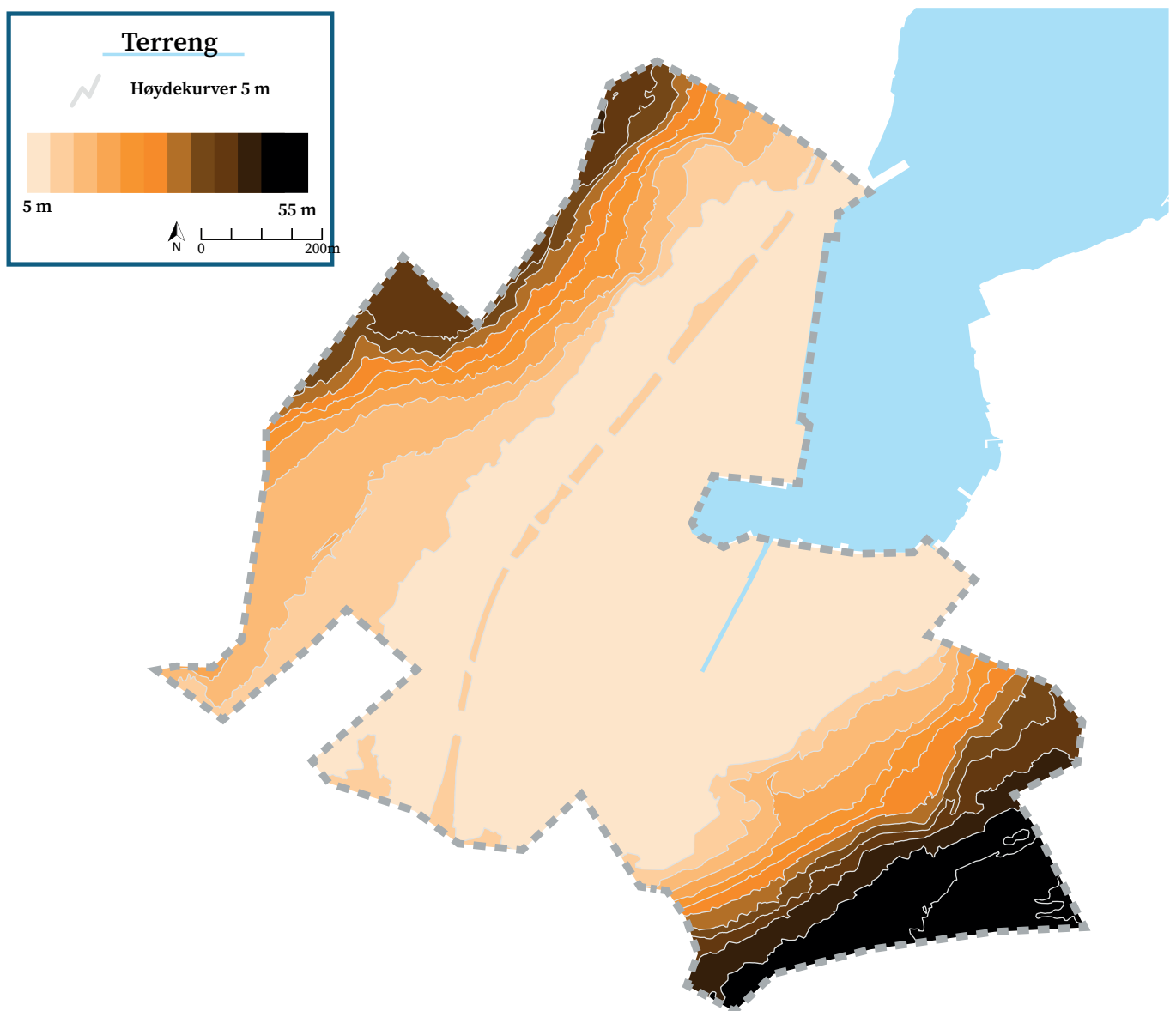


Figur 3-51 // Parkering tar opp mesteparten av de harde flatene. Her er en stor, åpen parkeringsplass for kunder i et næringsområde.

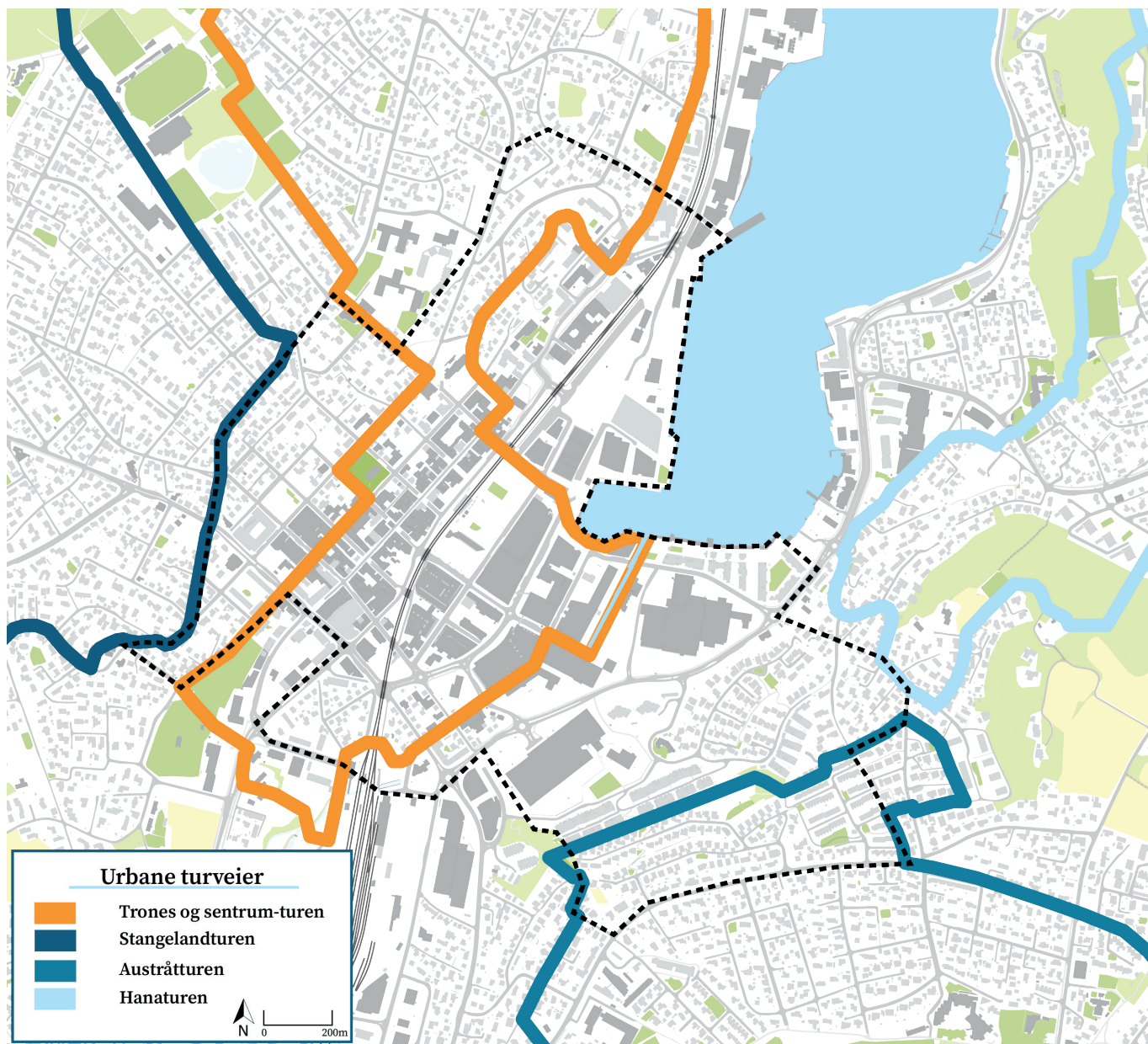
Når det kommer til parkering er det flere større parkeringsplasser ved Maxi og bak Vågen vgs ved industri og næringsområdene (flere større bygg i midten av området). Ruten pleide også å være en stor parkeringsplass, men er nå under ombygging til å bli park. Det skal etableres en parkeringskjeller her. I tillegg til åpne parkeringsområder er det også flere parkeringshus til blant annet Amfi. I tillegg finnes det mindre parkeringsplasser mellom gågaten og jernbanelinjen og ved noen restauranter og butikker, spesielt matbutikker. Det er flere parkeringsmuligheter i sentrum, og som nevnt er det ønskelig å ha gode parkeringsmuligheter til dagligvarehandler for å få varer hjem. Det ble ytret et ønske om å ha mer parkering som var rettet mot eldre, på samme måte som handikapp parkering. Spesielt ved essensielle funksjoner.

3.4.4 STIGNING

En ting som ble kommentert i intervjuet, var at det er ganske bratt fra sentrum og til andre bydeler. Figur 3-52 viser denne stigningen i 5 meters intervaller. Terrenget i sentrum starter på 5 moh. og går oppover på begge sider, helt opp til 55 meter på det bratteste mot Austrått. Linjen i midten som er litt høyere enn sentrum, er jernbanelinjen. Figuren viser at det er flere steder hvor terrenget går noe brattere opp, som kan påvirke fremkommeligheten. En fordel er at store deler av sentrum er flat, og med det enklere å benytte som fotgjenger. Det er noen områder hvor terrenget er noe brattere hvor det er satt opp rekkverk og trapper for å lettere komme seg opp, mer om dette i kapittel 3.6.



Figur 3-52 // Terrengkart som viser hvor mye terrenget stiger fra sentrum i 5 meters intervall.



Figur 3-53 // Urbane turer fra sentrum.

3.4.5 URBANE TURVEIER

Foruten om fotgjengertilgang gjennom fortau og gang- og sykkel felt, er det flere urbane turer i Sandnes sentrum som fremmer fysisk aktivitet. Figur 3-53 viser deler av fire tilgjengelige fra analyseavgrensningen; Trones og sentrum turen, Stangelandturen, Austråttturen og Hanaturen. Disse turene er sett på som veldig positive, spesielt de gangene det er lagt opp til fellesturer med guide. Turene er mellom 1-5 km lange. Kommentarer på forberedelse av disse turene er tilgang til benker langs dem og bedre skilting. I tillegg til disse urbane turene, går det også en nærtur på 6,4 km fra Ruten og opp mot Gramstad, nord-øst fra figuren. De urbane turene som er illustrert i figuren skal være tilrettelagt for å kunne benyttes av rullestolbrukere og barnevogn.

Den mest sentrale av disse turene er Trones og sentrum turen. Dette er en enkel fottur på 7,3 km og starter ved Ruten. Videre går den videre opp mot Trones og Gisketjernet og Varatun. Turen tar for seg mange av høydepunktene i Sandnes sentrum som bryggen, kulturhuset og Skeianetunet. Her får man en god blanding av bylivet og større grøntområder i Trones. Austrått turen er en annen tilrettelagt turløype som starter ved Tronsholen eller Høyland kirke. Dette er en lengre tur på 8,6 km, men det finnes en tilrettelagt familietur på 2,4 km om man ønsker en litt kortere tur gjennom jordbruksområder. Dette er den grønneste turen fra sentrum. I kanten av analyseområdet ligger Stangelandturen. Dette er en 8 km lang fottur som starter ved Giskehallen. Langs denne turen får man oppleve en del av Sandnes historie gjennom gamle fabrikkbygg som Nygårds Barkmølle, Stangeland Trewarefabrikk og Stangeland Mølle. Til slutt ligger Hanaturen et lite stykke utenfor avgrensingsområdet. Dette er også en 8 km lang tur, men er noe vanskeligere enn de andre turene i og med den går litt opp i fjellene. Denne turen gir fine utsiktspunkt om man er i form til det. I tillegg til fine utsiktspunkter er det også en del historie på denne turen med bygg som «Tyskerhåla», Lunds keramikk og AS Sandnes mek. Verksted & Slip.

Disse turene gir noe for enhver smak og aktivitetsnivå. Det er enkle turer i sentrum om man er dårlig til beins, tilrettelagte turer i grøntområder, historiske turer og noe mer krevende turer hvor må går litt opp i fjellet. Og når turistforeningen arrangerer felles turer blir turene mer sosiale, samt at man føler seg tryggere om noe skulle skje, som at man snublet og slo seg så er det folk i nærheten til å hjelpe. De urbane turene er et positivt tilbud for å fremme fysisk aktivitet for innbyggere og besøkende i alle aldre og med forskjellige behov.

3.4.6 NØKKELFUNN

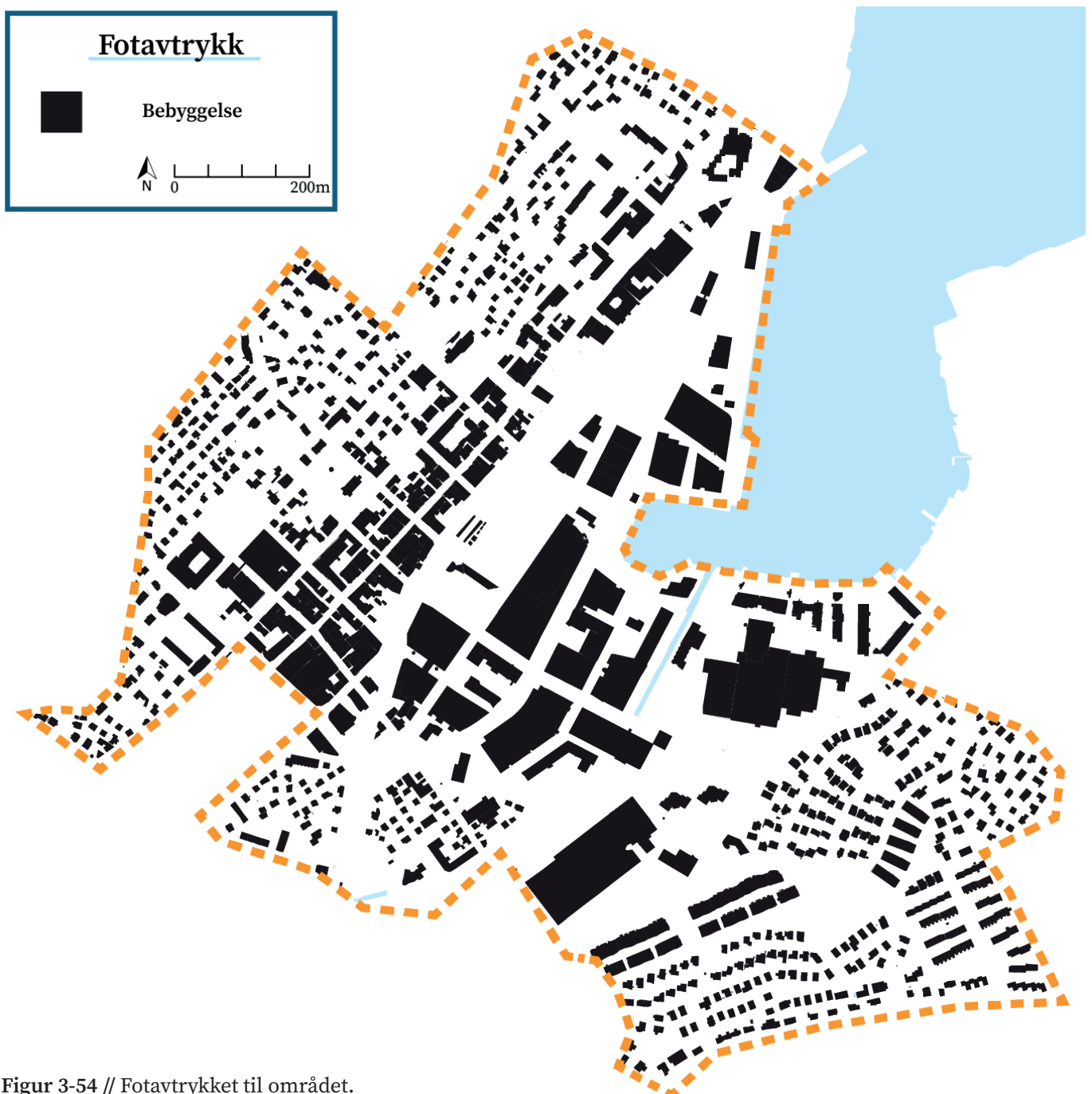
Gjennom dette kapitlet er det funnet at sentrum i hovedsak er grått og har for lite grønne områder innbyggerne kan benytte innenfor avgrensningen, men det er flere større grøntområder utenfor analyseområdet. Å benytte blåstrukturen har blitt en høyere prioritet i Sandnes sentrum de siste årene, som er positivt, men synligheten eller utsikten til blåstruktur kan forbedres. Det samme gjelder grønnstrukturen. Sentrum er relativt flat i midten, men det kan være en utfordring å bevege seg mot Trones eller Austrått som fotgjenger når terrenget begynner å stige kraftigere, dette er noe som man bør ta hensyn til. Til slutt er det flere turmuligheter fra sentrum, som er veldig positivt og fra for byen ved å fremme fysisk aktivitet, benytte grøntområdene som finnes, samt så påvirker det den mentale helsen ved å redusere stress og sjansen til å være sosial gjennom arrangerte turer. Som kapittel 2 påpeker er det mange fordeler med grønnstruktur i byen som gjør at mennesker kan leve lenger og holde seg friskere, derfor er det noe som bør bli prioritert mer i sentrum av Sandenes fremover.

3.5 TILBUD OG FUNKSJONER

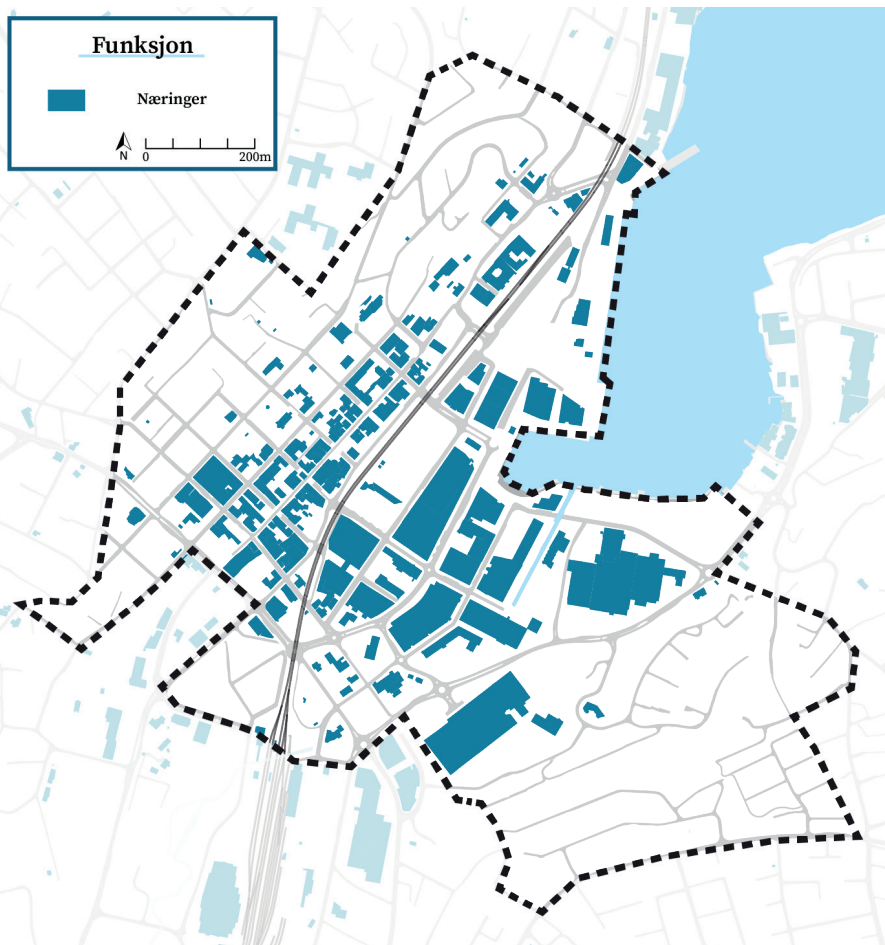
Noen tilbud og funksjoner er essensielle for at eldre skal kunne bo og klare seg selv hjemme lengst mulig. Dagligvarehandel, apotek og legetilbud er noen av dem. Andre tilbud er viktige for sosiale grunner som caféer og kulturtilbud som påvirker den mentale helsen. Dette kapittelet skal gå nærmere inn på hvilke funksjoner som finnes i området og hvor tilgjengelige de er.

3.5.1 FORTETTING

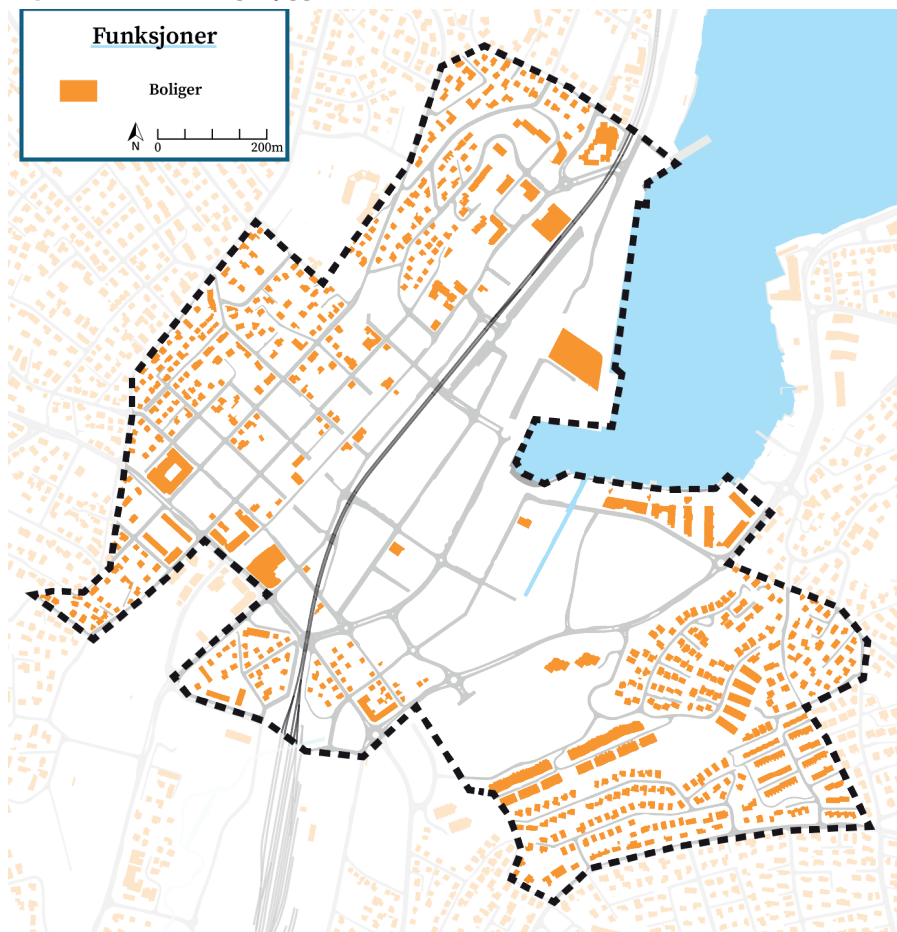
Først av alt viser Figur 3-54 hvor stor del av området som består av bebyggelse, altså fotavtrykket til analyseområdet. Fra figuren ser man at det er flere større bygg som dominerer i midten og mindre bygg i kantene, men det er også flere åpne områder mellom bygningene. Fra tidligere



Figur 3-54 // Fotavtrykket til området.



Figur 3-55 // Næringsbygg.



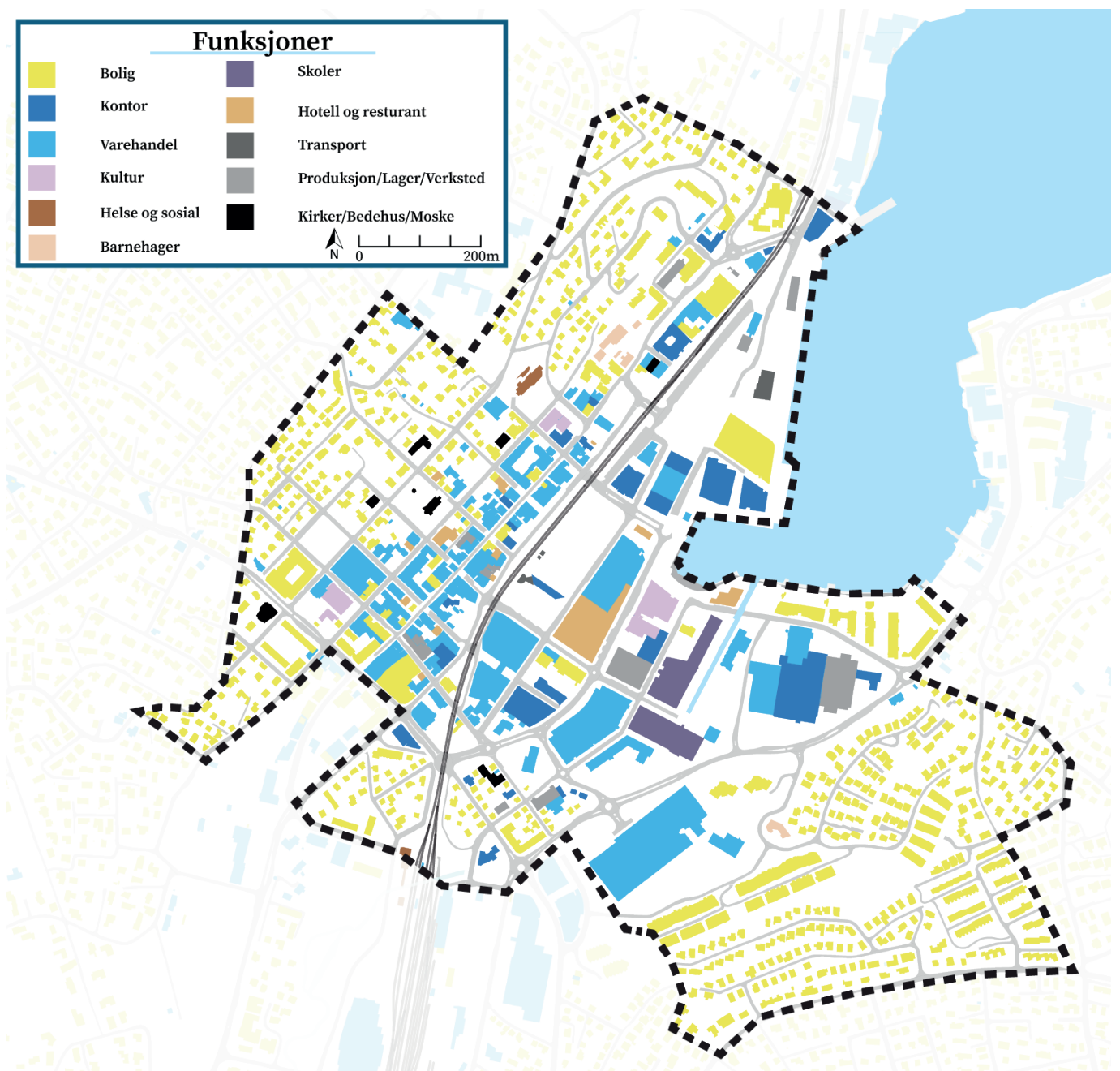
Figur 3-56 // Boligbebyggelse.

delkapittel vett vi at de åpne områdene for det meste består av veier, harde overflater og litt grønt. Figur 3-55 viser at de største byggene på området er i hovedsak næringsbygg som industri, offentlige bebyggelse og handel. Figur 3-56 viser at de mindre byggene er eneboliger og blokker. Disse to figurene viser en enkel fordeling av byggene i området, noen av dem kan være multifunksjonelle med bolig og næring fordelt i samme bygg som ikke er illustrert i disse figurene.

Det er godt med mellomrom mellom de største byggene samt boligbebyggelsen i området. Gågaten er der hvor bebyggelsen er tettest. For at det ikke skal føles for innestengt her, må det være variasjon i høyden på byggene samt utnytte de åpne rommene som er der. Dette var noe som ble nevnt under intervjuet med Eldrerådet at høye, tette bygg kan gjøre et område mer innestengt og føles utrygt å oppholde seg i, da spesielt i gågaten.

3.5.2 FUNKSJONER

Det finnes flere forskjellige typer funksjoner i Sandnes sentrum. Innenfor analyseområdet kan man finne blant annet kontorer, varehandel, kultur, barnehager, skoler, hotell, bolig, lager, kirker osv. Disse er illustrert i Figur 3-57. Figuren viser at det ikke er mangel på funksjoner i området. Det er mulig å finne de funksjonene man trenger i løpet av en dag samt litt til. Videre ser man at fra Figur 3-55 og Figur 3-56 at det enda er mest boliger i kantene av området og litt i gågatene som er multifunksjonelle bygninger. De varierende funksjonene er for det meste lokalisert i midten av området samt langs FV 334. Dette gjør at de fleste som bor i analyseområdet har god tilgang til de fleste funksjonene. Foruten boliger er det varehandel



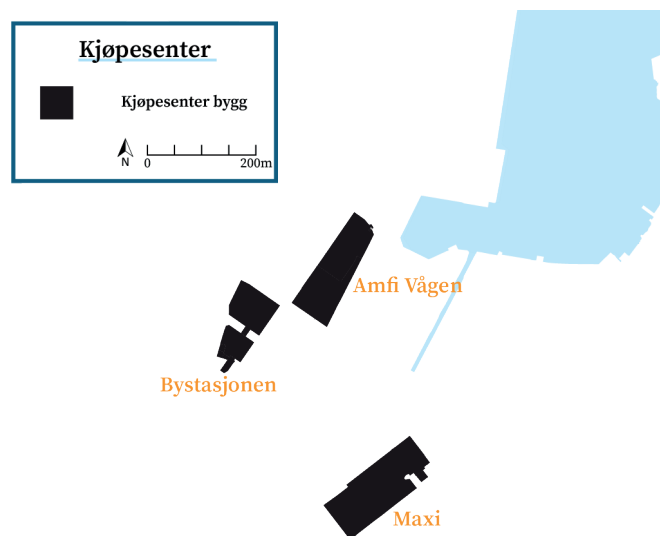
Figur 3-57 // De ulike funksjonene som finnes i Sandnes sentrum.



Figur 3-58 // Hva som er innenfor 500 meters radius fra Ruten.

som er mest dominerende på området, som i hovedsak er forskjellige typer handel. I tillegg finnes det flere mindre religiøse bygg som kirker og moskeer, samt flere kulturtilbud og et hotell. Store deler av området er innenfor 500 meters avstand til Ruten, utenom Austrått, illustrert i Figur 3-58. Dette viser at de fleste som bor innenfor analyseområdet har god tilgang til de fleste funksjoner som trengs i hverdagen, samt andre funksjoner for underholdning, sosial samhold og helsehjelp.

Det er ikke mindre enn tre forskjellige kjøpesentere i sentrum, i tillegg til handlegaten Langgata. Bystasjonen, Maxi og Amfi Vågen er kjøpesentrene som man finner i Sandnes sentrum, og de lokalisert i nærhet til hverandre. Figur 3-59 viser hvor nærme disse kjøpesentrene ligger hverandre. Et kjøpesenter har ofte flere funksjoner som man trenger herunder apotek, dagligvarehandel og flere andre.



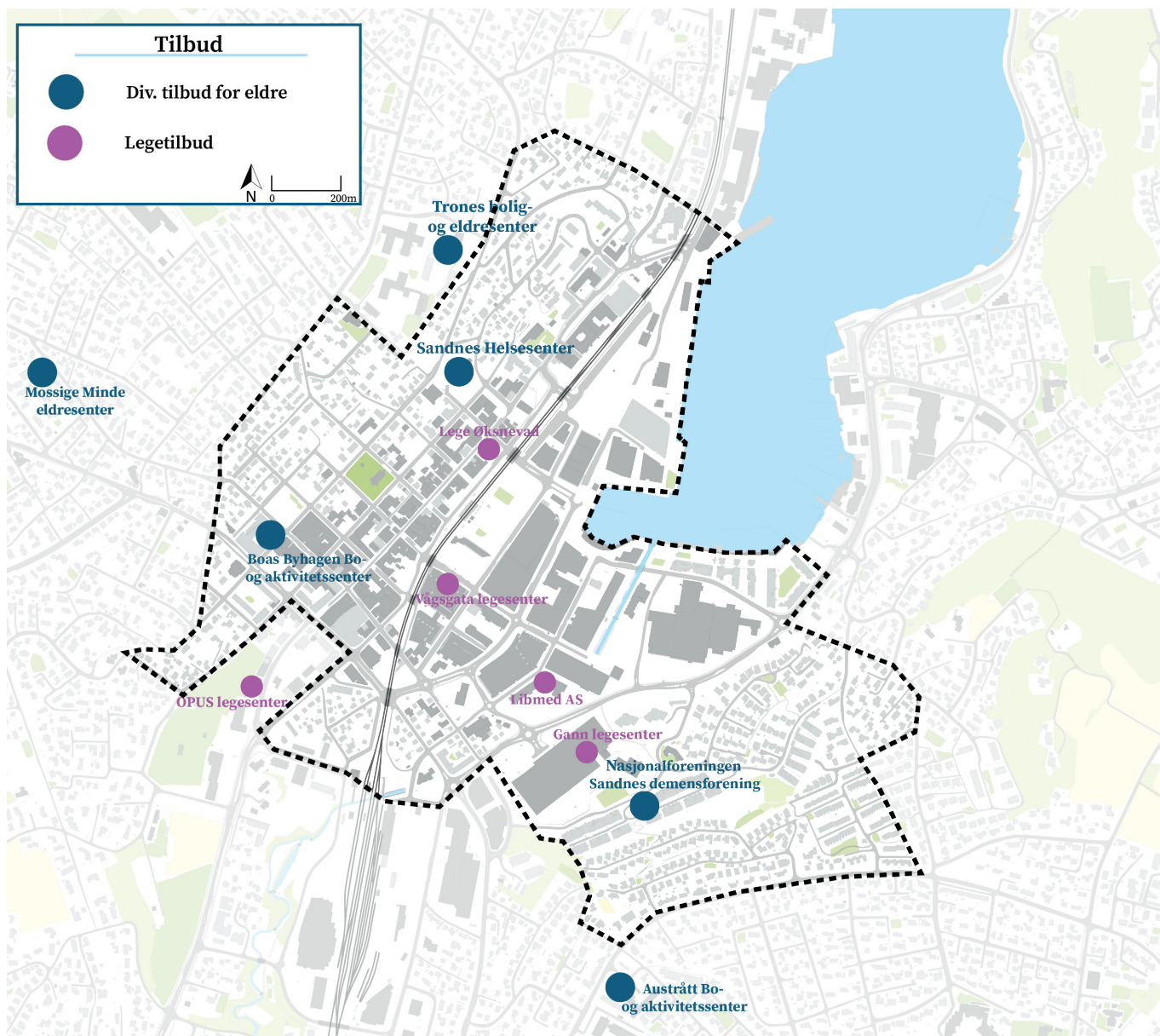
Figur 3-59 // De tre kjøpesentrene i Sentrum

3.5.3 TILBUD

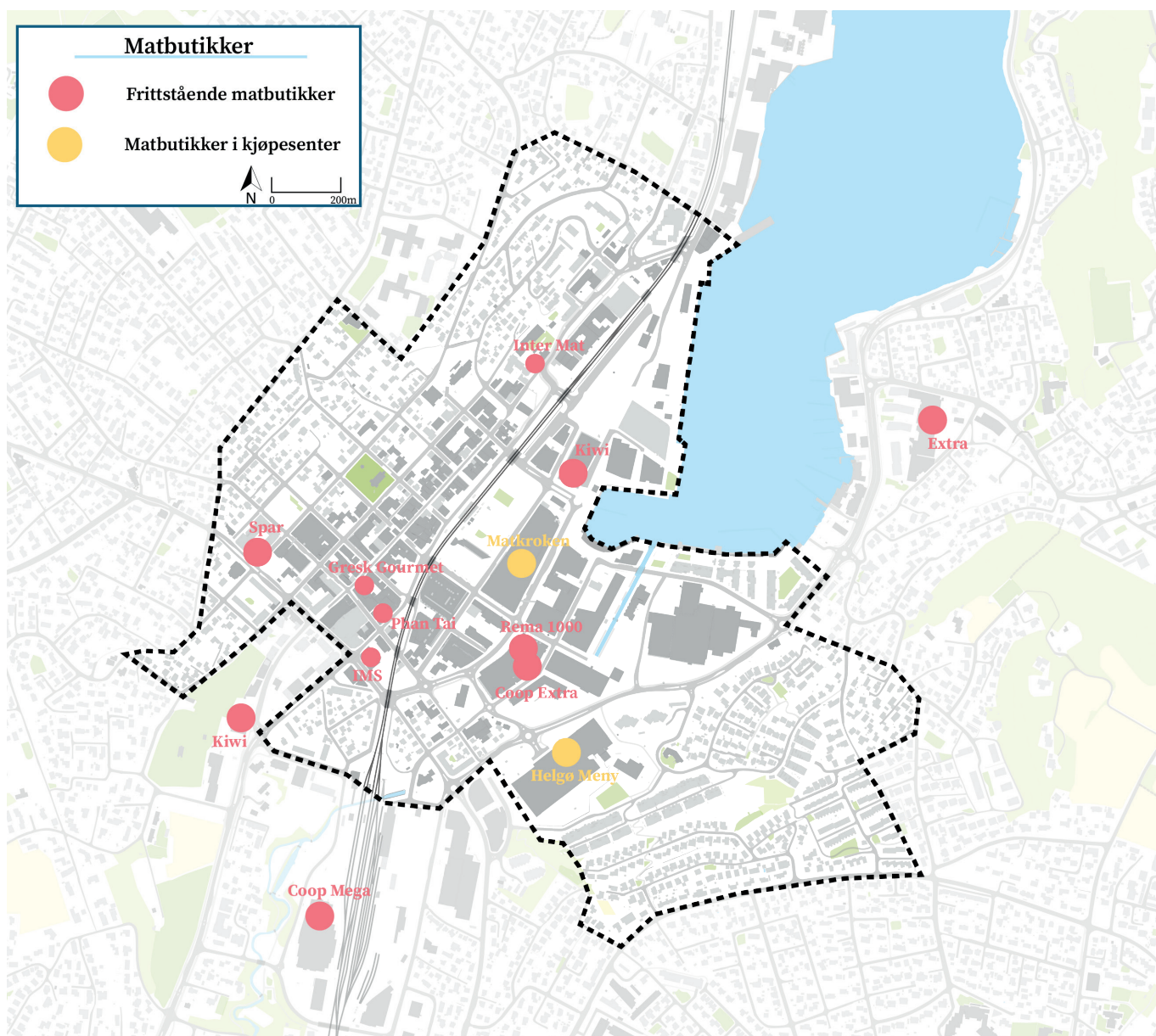
Essensielle tilbud som lege, apotek og dagligvarehandel er noen tilbud eldre bruker ofte og bør ha god tilgang til. Som nevnt i kapittel 2 så blir eldre mer selvstendig om man klarer å komme seg til disse tilbudene selv. I tillegg kan kulturelle tilbud hjelpe på den mentale helsen med å gi tilgang til aktiviteter i hverdagen. Selv om eldre kan bo hjemme og klare seg selv, er det greit å ha muligheten til å benytte og besøke eldresenter og aktivitetssenter for det sosiale når det blir arrangert forskjellige typer arrangement o.l. Man må og til legen oftere når man blir eldre og derfor er det greit å kunne reise dit selv. Figur 3-61 viser hvor forskjellige legekontor og senter er lokalisert i og utenfor området samt eldresenter, aktivitetssenter, demensforening og helsesenter. Flere legesenter er lokalisert i sentrum av analyseområdet, mens eldre- og aktivitetssenter er lokalisert litt mer mot grensene. Fra Figur 3-52 er Sandnes Helsesenter, Boas Byhagen bo- og aktivitetssenter og Trones bolig- og eldresenter lokalisert der terrenget går noe brattere oppover, som kan gjøre det mer utfordrende for eldre å gå til disse tjenestene.



Figur 3-60 // Stigningen opp til Sandnes Helsesenter



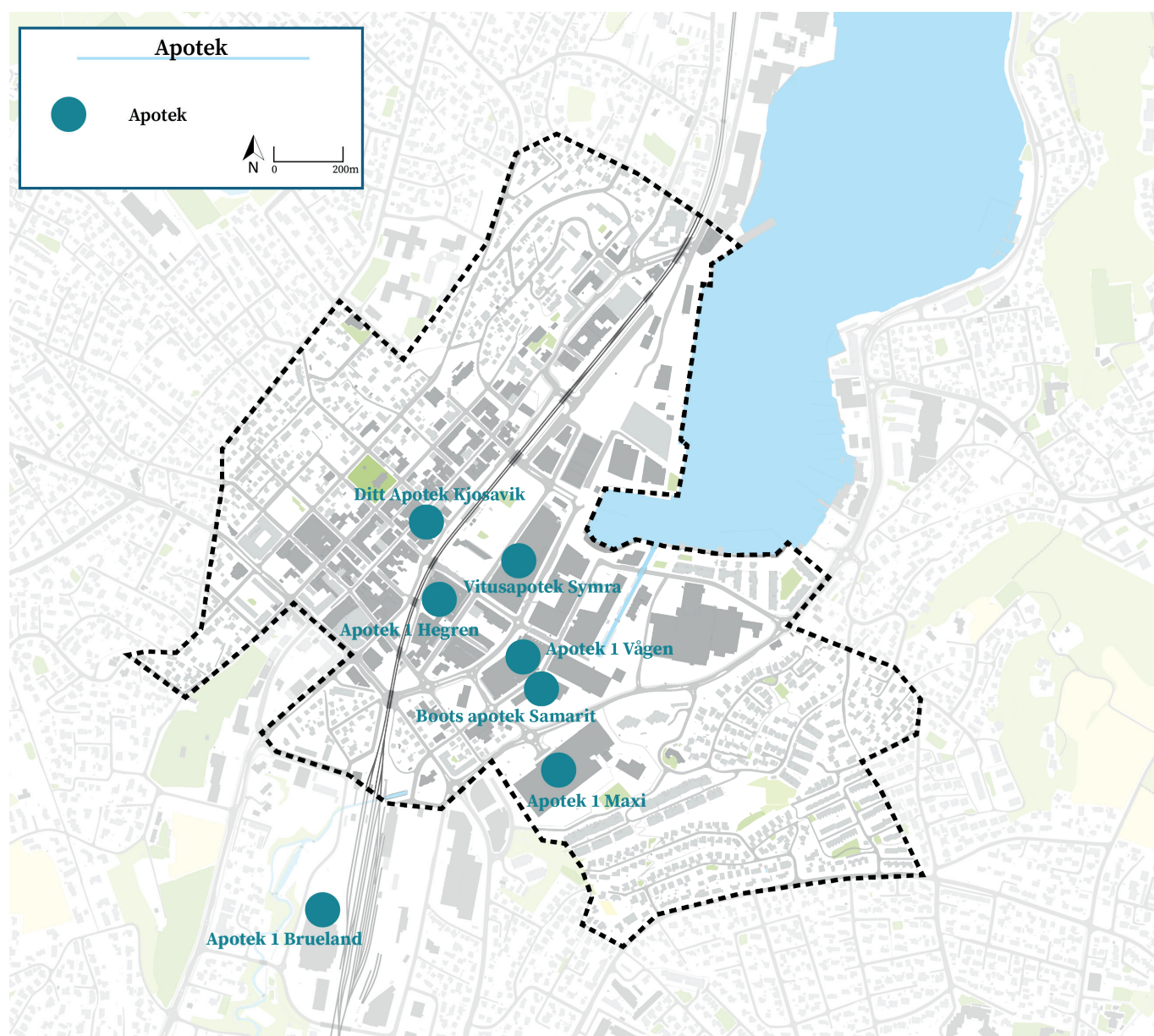
Figur 3-61 // Lokasjon av legesenter og andre tilbud for eldre.



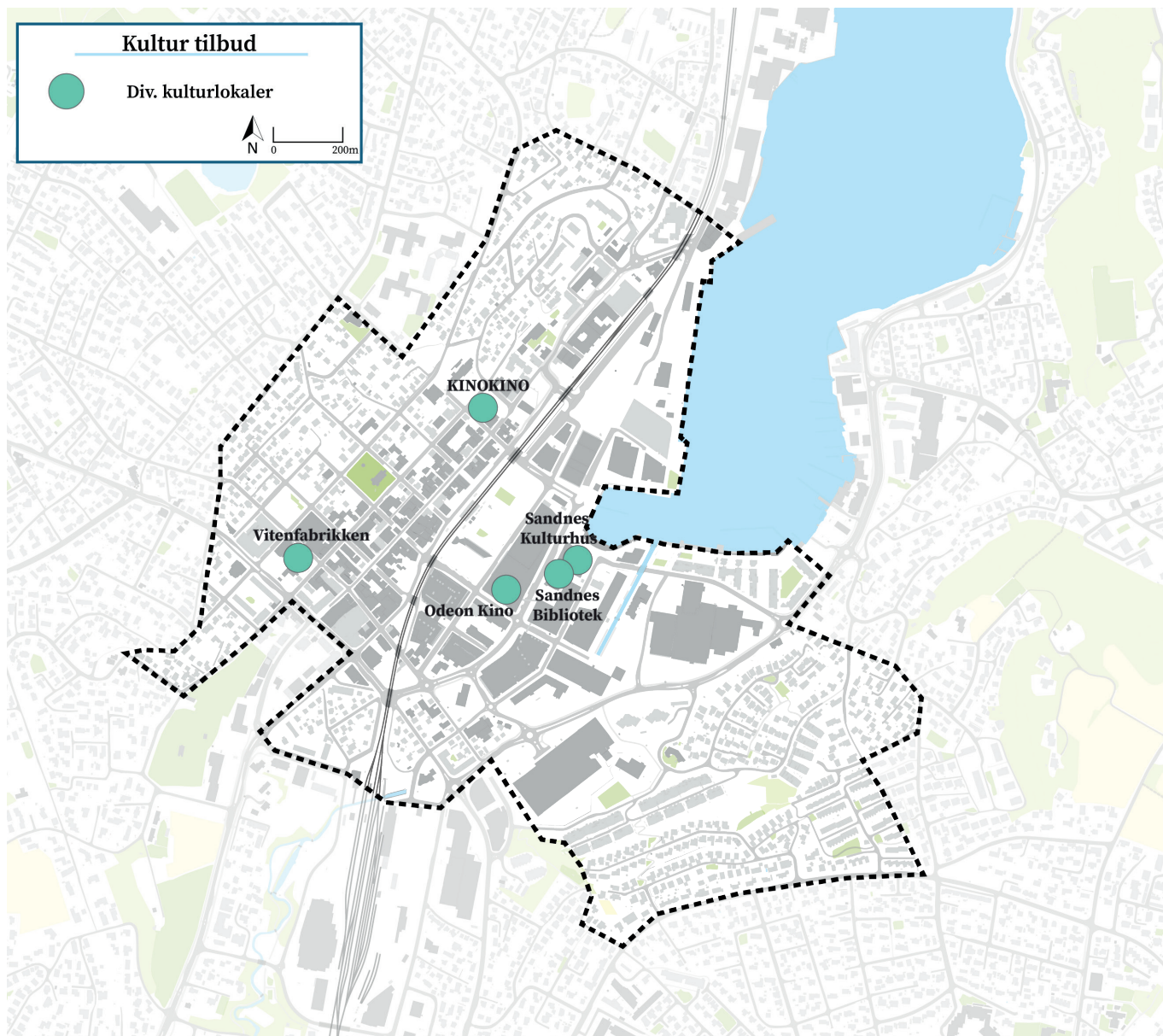
Figur 3-62 // Lokasjon av forskjellige dagligvarehandlere.

I relasjon til dagligvarehandel, eller matbutikker, finnes det flere i nærmiljøet for de som bor i og rundt analyseområdet. Det er også forskjellige typer matbutikker, fra store kjeder som COOP og Meny til mindre, utenlandske dagligvarebutikker som IMS og Inter mat. Figur 3-62 viser de forskjellige matvarebutikkene man kan finne både i analyseområdet, samt utenfor. Her er det like god tilgang til en dagligvarehandel uansett hvor man bor i området. Det er også en matvarebutikk i to av de tre kjøpesentrene. Det er ofte bedre parkeringsmuligheter ved kjøpesentrene om man ønsker eller trenger bil for å frakte varer hjem. Men det er også gode parkeringsmuligheter ved de større kjedebutikkene som Kiwi ved Gandsfjorden eller Coop Mega ved Skeiane stasjon.

En annen varehandel som er essensiell for alle, er apotek. Fra Figur 3-63 ser man at også denne tjenesten er godt dekket i nærmiljøet. Det er for det meste større kjeder som finnes her, og det finnes et apotek i hvert av kjøpesentrene, samt et i gågaten. I likhet med dagligvarehandelene har også største delen av nærområdet tilgang til et apotek fra egen bolig. Fra analysen av funksjoner ser man at Sandnes sentrum har det meste eldre trenger av funksjoner og tilbud for det daglige livet. Når det kommer til det kulturelle og mer frivillige aktiviteter som er med å påvirke den mentale helsen, finnes også dette i nærmiljøet. Figur 3-64 viser hvor diverse kulturelle tilbud er lokalisert i sentrum som museum, kino, bibliotek og kulturhuset. Også disse er veldig sentrale og tilgjengelig å benytte, både for dem som bor i nærmiljøet og utenfor.



Figur 3-63 // Apotek innenfor og i nærheten av analyseområdet.



Figur 3-64 // Diverse kulturtilbud som finnes i analyseområdet.

Fra intervjuet ble det fremmet et ønske om å etablere en svømmehall eller et badeanlegg som eldre kan benytte nærmere Sandenes sentrum. På nåværende tidspunkt reiser eldre ofte til Klepp og rundt der for å kunne bade i fred. Det vil si at i en tidsperiode er det kun eldre som får benytte svømmehallen uten at barn eller andre aldersgrupper er til stedet og forstyrrer. Det skal opprettes et badeanlegg i Austrått hvor det skal tilbydes en stillesone som eldre kan benytte. Dette vil gi en til aktivitet for eldre å benytte i nærheten av analyseområdet i fremtiden. Det ble også påpekt at det er ønsket mer åpne rom hvor man kan sette seg ned på en bar eller café for å møte andre.

3.5.4 NØKKELFUNN

Dette kapitlet har analysert hvilke funksjoner og tilbud bygningene har og hvor tilgjengelige viktige tilbud er i området. Fra analysen ble det fokusert på at det er flere, større åpne rom mellom de største bygningene, men litt mer innestengt i gågaten. Videre er det en god kombinasjon mellom næring og boligbebyggelse. Boliger er i hovedsak lokalisert i utkanten av analyseområdet, men det blir mer multifunksjonelle bygg i sentrum. Store deler av det bebygde området er tilgjengelig innenfor en 500 meters radius fra Ruten. Fra kapittel 2 ble det påvist at området og bygg innenfor en til tre km avstand, er innenfor gåradius. Videre er det en god kombinasjon med forskjellige funksjoner for ethvert behov, samt tilgang til og antall av essensielle tilbud er god. Det er eldresenter og aktivitetssenter som er lokalisert i litt brattere terreng, som kan være vanskelig for eldre å komme seg frem til fots. Det er og en god variasjon av kulturtilbud eldre kan benytte i sentrum om de ønsker det. Alt i alt har Sandnes sentrum et godt variert tilbud som er aldersvennlig og tilgjengelig for de aller fleste i nærmiljøet.

3.6 UTFORMING

Utforming er også et viktig tema når det kommer til aldersvennlig planlegging. Hvilke materialer som blir brukt, fargekontrast, skilting, møbler og belysning er med å skape en trygghetsfølelse og gjør det lettere å bevege seg i nærmiljøet når man blir eldre og helsen reduseres. Dette kapittelet skal se nærmere på hvilke materialer som blir brukt som underlag, hvor godt belyst nærområdet er samt hvor godt møblert det er basert på aldersvennlighet.

3.6.1 MATERIALITET

Som sett tidligere, består store deler av analyseområdet av harde overflater som asfalt o.l. Andre harde overflater man kan finne utenom asfalt er brostein og heller. Brostein er ikke det beste materialet å bruke når det kommer til fremkommelighet, i og med at det er en ujevn overflate som man lett kan snuble i. Men det blir nå lagt mer heller i stedet for brostein, som er et mye bedre material for fremkommelighet. Heller finner man i Langgata og ved kulturhuset. Kaien er en kontrast mellom alt det grå når den er utformet i tre. Taktile objekter for svaksynte finnes også langs fortau i Ruten og ved fotgjenger overganger. Det er en «matgate» i midten av Bystasjonen som har malt og brukt farger for å



Figur 3-65 // For det meste heller langs gågata.



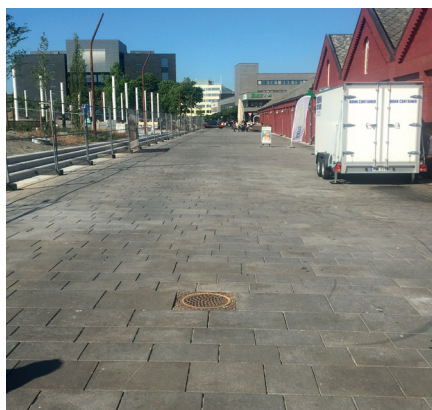
Figur 3-66 // Midten av Bystasjonen er det malt på asfalten i forskjellige farger. Gir området litt mer liv og kontrast mot all det gråe.



Figur 3-67 // Finnes noe brostein enda, her ved inngangen til kinoen, ikke langt fra Ruten.



Figur 3-68 // Taktile objekter ved overgangsfelt for svaksynte.



Figur 3-69 // Heller ved Ruten og Vågen Amfi.



Figur 3-70 // Kontrast mellom bilvei og fotgjenger felt hvor det ikke er noe særlig med kantstein.

skape kontrast mellom alt det grå. Farger er med til å påvirke humøret. Grått og ensformigt kan ha en negativ påvirkning av humøret, mens innslag av farger, kontrast og grønnstruktur kan ha en positiv effekt. Det gjør det også lettere å orientere seg når det er kontrast på underlaget.

Høydeforskjell blir også brukt for å skape variasjon i omgivelsene. Her blir det ofte brukt trapper eller høye trinn for å skape variasjon i terrenget. Da er det viktig å markere dem med farge eller annen type material slik at trinnene er synlig for alle og for å unngå fall. Som nevnt, er også høye fortauskanter en snublefare. Om det blir brukt trapper for å overkomme slike høydeforskjeller er det viktig at det er alternative ruter for fremkommelighet, som ramper, og i det minste rekkverk som kan brukes til støtte. Langs kaien er det steder hvor det kun er trapper som kan bli brukt for å komme seg fra A til B. Man finner også trapper med rekkverk på noen av de bratteste stedene fra Langgata og opp mot Trones. Dette kan være til hjelp på de bratteste partiene som illustrert i Figur 3-52. Alt dette er med å påvirke UU på området. I analyseområdet er det flere gode eksempler, men enda mye som kan forbedres for å gjøre det enda mer tilgjengelig for alle.



Figur 3-71 // Her må man ned to trinn for å komme på brygga, ingen rampe.



Figur 3-72 // Her er det en trapp som ikke er veldig synlig i en sidegate fra gågaten.



Figur 3-73 // Eneste stedet med rampetilgang på denne siden av bryggen.

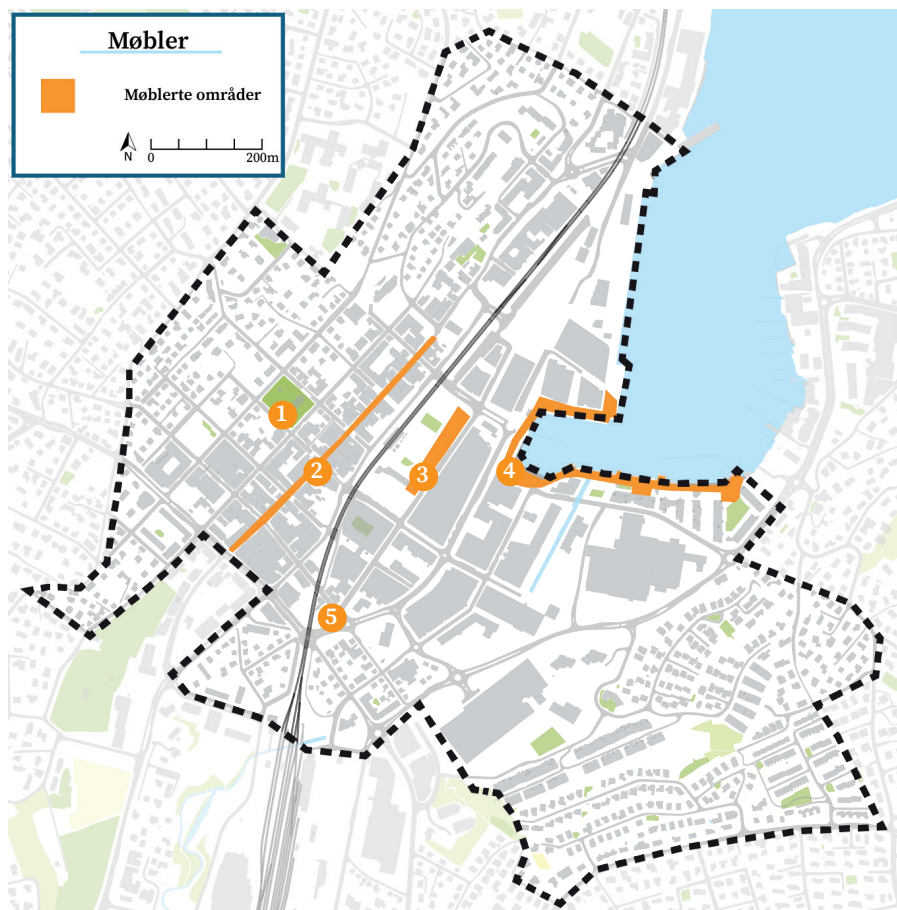


Figur 3-74 // Eksempel på høy kantstein.

3.6.2 MØBLER

For eldre er det viktig å ha benker med ryggstøtte når de er ute og benytter et område for å kunne hvile og bli brukt som et endepunkt for ferden. Innenfor analyseområdet er det for det meste to store områder hvor det er godt møblert med benker, det er kaien og gågaten, illustrert i Figur 3-75. Dette ble bekreftet av Eldrerådet i Sandnes at det finnes veldig få områder med benker og benker med ryggstøtte. Det er sitteplasser ved større busstopp som Ruten, men dette er steder man setter seg ned når man venter på bussen, ikke når man er ute og går en tur eller trenger en hvil når man er ute og handler. Det er også et par mindre områder hvor det er etablert mindre sittegrupper ved blant annet kirken og i krysset mellom FV 44 og FV 334. Ellers er utemøbler noe som kan fremmes mer i området, spesielt langs turveier.

Offentlige toalett ble også nevnt som viktig for et aldersvennlig samfunn. Det finnes ikke noen offentlige toalett ute i analyseområdet, men det finnes tilgang til dem gjennom kjøpesentrene og andre funksjoner som dagligvarehandel, restauranter og kaféer som kan bli benyttet om nødvendig. Det bør kanskje være tilgang til et toalett ved Ruten når man skal reise lengre med buss eller tog for eksempel, og ved større grøntområder, som det ikke finnes foreløpig i analyseområdet.



Figur 3-75 // Områder hvor det er godt møblert med benker.



Figur 3-76 // Sitteplass ved kirken.



Figur 3-77 // Ryggløs benk i gågaten.



Figur 3-78 // Benk med ryggstøtte i gågaten.



Figur 3-79 // Benker ved bussholdeplassen.



Figur 3-80 // Ryggløse benker langs denne ferdselsåren.



Figur 3-84 // Benk med grønt ved Bystasjonen.



Figur 3-81 // Sittegrupper ved Rådhuset og bryggen.



Figur 3-85 // Moderne benk langs elven.



Figur 3-82 // Benk ved kaien ved kulturhuset.



Figur 3-86 // Ryggløs benk langs kaien ved boligene.



Figur 3-83 // Sittegruppe området ved boligene.



Figur 3-87 // Sittegruppe ved veikrysset mellom FV44 og FV334.

3.6.3 BELYSNING

Belysning har mye å si for sikt og gjenkjennelse, men også trygghetsfølelsen i byen. Det er mye belysning både langs veinettet for biler og fotgjengere, samt større områder som parkeringsplasser og møtesteder. Figur 3-88 til Figur 3-90 viser hvordan kaien, Ruten og gågaten blir opplyst. Disse er noen av de største møtestedene i nærområdet, og er da viktig at de blir godt opplyst. Her er belysning også brukt som dekor på området og er med å skape en egen identitet i tillegg til å belyse.



Figur 3-88 // Større lysmaster ved alle busstopp i Ruten.



Figur 3-89 // Mindre lysstolpe langs kaien.



Figur 3-90 // Nye, kreative former på lysmaster i gågaten som skaper variasjon samtidig som det lyser opp området.

3.6.4 NØKKELFUNN

Utformingen av et sentrum bør være så universell som mulig slik at alle har like store muligheter til å benytte sentrum. UU er ikke bare viktig for eldre, men for alle. Det skaper tilgjengelighet og samhold slik at alle kan bruke nærområdet sammen. Eldre med demens, svekket bevegelighet og syn har ekstra god utnytte av UU, for en slik utforming kan gjør at de kan bo og klare seg selv hjemme lengst mulig. Fra dette kapittelet er det vist at det finnes flere typer harde materialer som blir brukt i sentrum, og heler blir mer brukt i stedet for brostein. Å bruke forskjellige typer materialer kan gjøre det lettere å orientere seg om man har svekket syn. En ulempe funnet i sentrum er at trinn ofte blir brukt for høydeforskjeller uten rekkverk eller en rampe i nær tilgang overalt. Dette gjør det vanskeligere om man er rullestolbruker eller litt dårlig til beins og de må ofte ta omveier for å komme seg fra A til B. Et annet tema er at benker kan bli bedre utnyttet langs veier og turer i og med de for det meste er å finne ved større møteplasser som kaien, Ruten eller gågaten. Til slutt er det god belysning på store deler av området som gjør at flere føler seg tryggere å bevege seg ute på kveldstid eller vinterstid når dagene er kortere. Sandnes sentrum har flere gode attributter når det kommer til utforming, men det er enda noen ting som kan forbedres.

3.7 SAMMENDRAG

Gjennom stedsanalyse og intervju med Eldrerådet har det blitt funnet flere positive og negative nøkkelfunn når det kommer til hvor aldersvennlig Sandnes sentrum er. De viktigste funnene er nevnt i SWOT analysen i Figur 3-91. Noen av de største styrkene som man finner i analyseområdet når det kommer til aldersvennlig stedsutvikling er tilgangen til offentlig transport fra sentrum. Selv om den kunne vært bedre utover i distriktene, er det et godt offentlig tilbud for både buss og tog i analyseområdet. Her kan man reise innad i kommunen og byen samt lengre turer i regionen og enda lengre som Oslo og Kristiansand. I tillegg er det god tilgang og variasjon av essensielle funksjoner og tilbud. Det er dagligvarehandlere og apotek over store deler av området og utenfor. Det er også flere caféer, restauranter og kulturtilbud som kan bli benyttet for sosial interaksjon. De opplagte urbane turene fra sentrum er også veldig positivt i Sandnes sentrum siden de finnes i forskjellige vanskelighetsgrader, og de er lett tilgjengelige fra hjemmet. Når det til og med blir arrangert turgrupper for å gå disse turene får det flere til å faktisk gå ut og være fysisk aktive. Alle disse styrkene er med å fremme fysisk aktivitet, samt mer sosial interaksjoner og bedre mental helse. I tillegg er det lettere å være uavhengig med disse attributtene.

Når det kommer til noen av de største svakhetene til nærområdet, er den høye trafikkmengden en av de største. Det er nesten umulig å bevege seg i Sandnes sentrum uten at det er trafikk, enten med alle veiene eller at det er parkeringsplasser over alt. For å utvikle et mer aldersvennlig samfunn, bør fokuset være mer på aktive trafikanter og mindre på bilister i fremtidig utvikling. Det er også lite til ingen større grøntområder innenfor analysegrensen. Det meste av det grønne i området er litt dekor her og der og med parken ved Sandnes kirke som eneste større areal hvor man kan gå på gress, som er offentlig. Det er flere lekeplasser og mindre grønne områder, men dette er noe som bør prioriteres mer. Heldigvis kommer det mer grønt i pågående prosjekter som nye Ruten. En annen svakhet er snublefarene med høye fortauskanter og flere trapper og trinn uten alternative ruter rett ved eller uten rekkverk. Det er som nevnt flere steder hvor man må gå omveier eller ikke kommer til i det hele tatt på grunn av den eneste veien er en liten trapp. Dette gjelder tilgangen til togstasjonen Sandnes sentrum og med bratte ramper og trapper og ingen alternativ rute. Det er ikke kun eldre som blir påvirket av dette, men andre mennesker med en funksjonshemming, samt mennesker med barnevogn kan få litt problemer. Til slutt er det mangel på benker langs ferdselsårer for fotgjengere. Det er flere benker, både med og uten rygg, ved møtesteder, men lite til ingen langs fortau og turer. Dette er en enkel og billig løsning som vil gjøre et område mye mer aldersvennlig.

Når det kommer til muligheter og trusler på området er det flere prosjekter som er pågående eller under utvikling som fremmer mer grønt og tilgjengelighet for fotgjengere. Det finnes også flere åpne rom på området som kan bli benyttet til andre ting enn parkering. Sandnes er en by i utvikling og kommunen fokuserer mye på utviklingen i sentrum med flere arbeidsteder og bosteder, og med dette er det gode muligheter til å forbedre uteområdene og gjøre dem mer aldersvennlig i årene fremover. Truslene er at biltrafikken kan vokse med flere innbyggere som kjører fra A til B i stedet for å bruke offentlig eller aktiv transport. I tillegg kan prosjektene skape mer fortetting og med det miste de åpne rommene som kunne blitt brukt som grøntareal eller møtesteder og blir i stedet bebygd.

Videre er fokuset på styrkene som finnes i området og redusere svakhetene. Det er store muligheter for å gjøre Sandnes sentrum til et mer aldersvennlig samfunn.

STYRKER	SVAKHETER
<ul style="list-style-type: none"> • Mye offentlig transport fra sentrum. • God tilgang og variasjon til forskjellige funksjoner og tilbud. • Opplagte turer fra sentrum og andre bydeler i Sandnes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mye trafikk i sentrum. • Lite større grøntområder i analyseområdet. • Flere trinn og bratte bakker uten rampe i nærheten eller rekkverk. • Lite til ingen benker langs stier.
MULIGHETER	TRUSLER
<ul style="list-style-type: none"> • Mye prosjekter i Sandnes nå og fremover som fremhever fotgjenger, grønt og tilgjengelighet. • Mange åpne rom som kan bli bedre utnyttet. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mer trafikk, trafikken i sentrum fortsetter å vokse. • Prosjektene kan skape for mye fortetting og miste de åpne rommene.

Figur 3-91 // SWOT-analyse av funnene

KAPITTEL
STRATEGI

4

Før man kan komme med en strategi og forslag til hva Sandnes sentrum kan gjøre for å bli mer aldersvennlig, må man først se på kvaliteten på de faktorene som har blitt analysert i denne oppgaven. For å få frem hvordan den kvaliteten er på den nåværende utformingen i analyseområdet, er det brukt et avkryssningsskjema som er basert på teorien knyttet til aldersvennlig planlegging. Faktorer som transport og mobilitet, utendørsområder og sosiale møtesteder, samt noe bebyggelse og utforming er det som har vært hovedfokuset i denne oppgaven, og er dermed faktorene Sandnes sentrum blir målt i her. Det finnes flere faktorer enn de nevnte som er med å påvirke om et område er aldersvennlig eller ikke. Som nevnt i kapittel 2 er også helsesektoren, boligutforming og kommunikasjon og informasjon viktige faktorer for å fremme et mer aldersvennlig samfunn. Denne oppgaven har som sagt hatt fokus på det offentlige uteområdet og mobilitet. Basert på det er skjemaet for aldersvennlig samfunn, Tabell 4-1, delt inn i seks kategorier for å måle kvaliteten på disse faktorene. Disse er: svært godt, nokså godt, godt, lite godt, dårlig og manglende. Dette skjemaet er utfylt basert på funn fra stedsanalysen samt samtalen med eldre om hvordan de opplever Sandnes sentrum. Ut fra skjemaet og kategoriseringen av de forskjellige faktorene vil man få frem hvilke faktorer bør forbedres i Sandnes for å bli mer tilpasset en aldrende befolkning. Siden skjemaet er universelt basert på teori knyttet til aldersvennlig planlegging, kan det bli brukt for andre byer og steder som ønsker å analysere hvor aldersvennlig det er hos dem.

Denne strategien kommer med overordnede forslag til hva som kan gjøres for å forbedre de enkelte faktorene som er analysert i denne oppgaven.

FAKTORER	Svært godt	Nokså godt	Godt	Lite godt	Dårlig	Manglende
TRANSPORT & MOBILITET						
Bil tilgang Trafikkmengde Parkering Tilgang Skilting						
Offentlig transport Tilgjengelig av og på stigning Hyppige avganger God informasjon Pålitelig Prisvennlig						
Myke trafikanter Tilgang for sykkel Tilgang for gående						
UTEOMRÅDER OG SOSIALE MØTESTEDER						
Grønnstruktur Mengde Tilgang Variasjon Vedlikehold						
Blåstruktur Tilgjengelig						
Sosiale møtesteder Tilgjengelig Opphold seg						
Turmuligheter Tilgjengelig Variasjon av vanskelighetsgrad God informasjon og skilting						
DET BEBYGDE						
Funksjoner Variasjon Privat vs. Offentlige						
Tilbud Essensielle tilbud						
UNIVERSELL UTFORMING						
Utforming Stigning Kanter Bredde Trapper						
Materialitet Variasjon Gode overflater						
Møbler Sittmuligheter Offentlige toalett						

Tabell 4-1 // Skjema over aldersvennlig faktorer og hvor bra de er i Sandnes sentrum.

Transport og mobilitet

Under kategorien transport og mobilitet er det faktorene knyttet til bilister, offentlig transport og myke trafikanter som ble målt. Under hver kategori er det underliggende faktorer som sier noe hva denne faktoren innebærer.

Tilgang med bil er eksempelvis vanskelig å definere kvaliteten på. På den ene siden kommer ulempene knyttet til trafikkmengden som kjører gjennom Sandnes sentrum hver dag, samt alle parkeringsområdene som tar opp store deler av de harde overflatene i sentrum. Samtidig er det noen eldre som er avhengig av bil og trenger bilen for å kunne utføre ærender som å handle eller treffe venner. Tilgangen med bil i sentrum ble påvist i analysen at den er god, i og med at veinettet dominerer store deler av området. Siden det er nødvendig for noen eldre å kunne bruke bil og at mobiliteten med bil er god med mye skilting, kvaliteten for denne faktoren definert som god. Grunnet at trafikkmengden er en av de største svakhetene i sentrum, bør bilister bli mindre prioritert i sentrumområdet fremover. Forslag for å få til dette er å kutte ned på parkeringsarealet og heller utvikle disse områdene til grøntområder eller andre sosiale møtesteder som innbyggerene og eldre kan benytte. Samtidig bør flere veier bli steng av eller gjort om til enveiskjørte. Området rundt Ruten og opp til Langgata kan bli helt bilfritt. Å skape barrierer som gjør at bilister må ta omveier for å komme seg fra A til B i steder for at myke trafikanter må gjøre det. Med det sagt, bør man ikke kutte trafikken helt ut i området, grunnet årsakene allerede nevnt om eldre som er avhengig av bilen.

Som ble fremmet i analysen, er den offentlige transporten nokså godt utformet i sentrum. Det er prisvennlig å reise kollektiv og det går hyppig, varierende og pålitelige avganger fra sentrum til andre nærområder. Det må bemerkes at kollektivtilbud ikke er optimalt og kan forbedres, særs i utkanten av sentrum til bydelene. Grunnen til at denne faktoren blir målt som nokså god er grunnet tilgangen til blant annet togstasjonen, samt informasjon knyttet til billett kjøp. Forslag til å forbedre denne faktoren er å sette opp en heis som man kan ta opp til jernbane plattformen. Det kan bli sett opp flere billettautomater som er godt synlig fra bussholdeplassen. Det kan bli satt opp informasjon om hvor og hvordan man kan kjøpe billett ved busstopp slik at alle som benytter bussen får den samme informasjonen, om man bruker mobil eller ikke.

Til slutt ble kvaliteten for myke trafikanter i sentrum målt som nokså god, i og med at de har tilgang til mesteparten av området med tilrettelagte sykkelveier og gågater. Grunnen til at denne faktoren ikke blir målt høyer er fordi dette er transportmiddelet som bør ha hovedprioritet i planlegging fremover. Fra analysen ble det nevnt at syklistene og fotgjengere kan gå i veien for hverandre, og derfor er et

forslag å utforme egne sykkelveier i gågater og andre bilfrie områder for å skille de myke trafikantene. Dette er blant annet gjort i Trondheim og ved noen av veiene i analyseområdet, hvor sykkelveien er markert med rødt på overflaten. Flere av de åpne rommene bør også utvikles som oppholdssted for myke trafikanter og bli brukt som et sosialt møtested.

Uteområder og sosiale møtesteder

Grønnstruktur er en av faktorene som har lavest kvalitet i analyseområdet. Det er lite større grøntområder som park eller lignende, men det er en del grønne elementer som trær og blomsterbed over hele området. Selv om det meste er lokalisert rundt bilveier. Grunnen til at denne faktoren ikke er definert som dårlig er på grunn av den grønne strukturen som finnes er godt vedlikeholdt og varierende. I tillegg blir det etablert mer grønnstruktur gjennom pågående prosjekter som Nye Ruten. Forslaget her er å fortsette å utvikle grøntområder, spesielt i de åpne rommene i sentrum. Et eksempel er å omgjøre deler av større parkeringsområder til grønnstruktur med gress og busker. Grønnstruktur er en av faktorene som påvirker aldring mest og fremmer er aldersvennlig samfunn på en positiv måte. Det samme gjelder sosiale møtesteder.

Blåstruktur som Gandsfjorden er tilgjengelig og godt utformet og utnyttet i senere tid, men den kan bli bedre utnyttet sammen med grønnstruktur andre steder i området for å fremme identiteten til Sandnes sentrum. Denne faktoren er definert som nokså god i og med at det kun er Gandfjorden og elven som er blåstruktur i område. Forslag til å forbedre denne faktoren er å implementere mer vannelementer i området som fontener, mindre elever og damer. Dette kan skje sammen med grønnstruktur eller være en kontrast i gågaten.

Urbane turer er en av faktorene som får full uttelling på kvaliteten. Her er det varierende vanskelighetsgrad og turmuligheter tilgjengelig fra egen bolig og det blir arrangert felles turer med en større gruppe. Turene er med å få eldre i mer aktivitet som igjen fremmer deres fysiske og mentale helse. For å komme med noen forslag for å fremme denne faktoren enda litt til er å legge til mer skilting og benker i løypene slik at enda flere kan benytte denne faktoren i sentrum.

Det bebygde

De bebygde områdene er omhandler variasjonen mellom bolig og næring, samt hvilke funksjoner og tilbud man kan finne her. Faktoren funksjoner er målt som nokså god, mens tilbud faktoren er målt som svært god i Sandnes sentrum. Dette er fordi at alle essensielle tilbud som eldre behøver i hverdagen var godt representert i analyseområdet. Alle som bor innenfor analyseavgrensningen har kort avstand til en eller flere av disse essensielle tilbudene i og med at det fra teorien er nevnt at gangbar avstand ligger mellom en til tre km. I analysen ble en 500 meters radius brukt.

Det er også stor variasjon av diverse funksjoner i området med tilgang til kulturtilbud, shopping, arbeid, skole og barnehage. Basert på aldersvennlig planlegging har analyseområdet de fleste funksjoner både eldre og alle andre trenger i hverdagen. For å komme med forslag til å forbedre denne faktoren er å implementere andre aktivtestbygninger som eldre kan bruke, eksempelvis svømmehall.

Universell utforming

Når det kommer til selve utformingen av områder, er det flere snuble farer med trinn og høye kanter, samt områder med høye stigninger. Dette er grunnen for at utformingen ble målt som lite god. Sentrum er et veldig flat området, men det er lagt opp flere trinn og høy kantsteiner som bør gjøres noe med. I steder for å bruke trapper eller trinn over alt, kan en stigende rampe gjøre samme nytten og skape variasjon i utformingen, forskjellen er at de fleste kan benytte en rampe. Ved en av veiene opp fra Langgata er det satt opp rekkverk opp bakken. Dette er et tiltak som kan bli benyttet flere steder hvor det er bratt å gå for å gjøre området mer tilgjengelig. Bredden på gang- og sykkelvei holder for det meste breddekravet, men det kan utvikles bredere fortau for at det skal være lettere for fotgjengere og syklistene å dele veien, eller fortsette å markere sykkelvei på bilveiene, som man allerede finner noen steder i området.

Det varierende bruken av materialer i sentrum gjør noe med estetikken på ellers grå områder. Varierende bruk av materialer på samme sted kan også være med å gjøre det lettere å orientere seg i sentrum. Det er for det meste brukt gode, flate materialer i sentrum i dag som ikke er en snublefare. Kvaliteten på denne faktoren er målt som nokså god, siden det enda finnes større områder med brostein. Forslaget for å forbedre denne faktoren er å benytte brostein som den er blitt brukt andre steder i sentrum, som et kontrastskille og veideler i større gater.

Mangler mer benker langs ferdselsårer er noe som er savnet i Sandnes sentrum. Utemøbler faktoren er målt som god, i og med at det finnes flere møtesteder hvor det er godt tilrettelagt med benker, både med og uten rygg. Det blir også satt opp flere sittegrupper gjennom utviklingen av nye byrom som kaien og Ruten. Forslag for å forbedre denne faktoren er å sette opp flere tradisjonelle benker med rygg langs fortau og andre gangveier, samt de urbane turene. Dette er et mikrotiltak som er billig og vil ha mye å si for eldre benytter Sandnes sentrum.

KAPITTEL
KONKLUSJON

5

Basert på de faktorene som det er blitt fokusert på i denne oppgaven, er Sandnes sentrum relativt bra tilrettelagt for en aldrende befolkning. Gjennom strategien har kvaliteten til aldersvennlige faktorene blitt målt og kommet med overordnede forslag til hva som kan forbedre dem. Det er foreslått helt ordinære og enkle tiltak som kan forbedre de aldersvennlige faktorene som er analysert i denne oppgaven.

Oppgaven har svart på problemstillingen og forskningsspørsmålene så godt som det lot seg gjøre angående hvor godt tilrettelagt Sandnes sentrum for en aldrende befolkning og hva som kan forbedres. Videre bør det utarbeides en mer detaljert analyse for hver enkelt faktor med mer konkrete tiltak og hvor de skal implementeres i analyseområdet. Deretter bør det utarbeides en handlingsplan for hvordan disse faktorene skal fremmet et aldersvennlig samfunn i sentrum. Fra intervjuet med eldre er det andre områder utenfor sentrum i Sandnes som også bør analyseres, spesielt i bydeldistriktene hvor det er andre utfordringer knyttet til aldersvennlige faktorer enn det er i sentrum.

Om denne oppgaven skulle blitt gjort på en annen måte, ville det blitt å fokusert færre områder og heller kommet med en mer detaljert strategi med mer konkrete tiltak som ville gjort området mer aldersvennlig. Analyseavgrensningen kunne og blitt oppdelt i mindre deler eller et generelt mindre område.

KAPITTEL
REFERANSER

6

8.1 LITTERATUR REFERANSER

- Aldersvennlig Norge. (2020). Programmet. Hentet fra Aldersvennlig Norge: <https://www.aldersvennlig.no/programmet/>
- Amundsen, B. (2016). Europa er eldre enn resten av verden. Hentet fra forskning.no: <https://forskning.no/demografi-samfunnsgeografi-samfunnskunnskap/europa-er-eldre-enn-resten-av-verden/425903>
- Arup, HelpAge International, Intel, Systematica. (2015). Shaping Ageing Cities - 10 European case studies. Arup.
- Brands, J., Aalst, I. v., & Schwanen, T. (2013). Fear of Crime and Affective Ambiguities in the Night-time Economy. *Urban Studies*, 52(3).
- Broome, K., Nalder, E., Worrall, L., & Boldy, D. (2010). Age-friendly buses? A comparison of reported barriers and facilitators to bus use for younger and older adults. *Australian Journal on Ageing*, 29(1).
- Carr, K., Weir, P. L., Azar, D., & Azar, N. R. (2012). Universal Design: A Step toward Successful Aging. *Journal of Ageing Research*.
- Center for Ageing Better. (2020). Outdoor spaces and buildings. Hentet fra Center for Ageing Better: <https://www.ageing-better.org.uk/outdoor-spaces-and-buildings>
- Coughlin, J. (2001). Independence and mobility in later life. AARP.
- Davey, J. A. (2007). Older people and transport: coping without a car. *Ageing & Society*, 27.
- D'Alessandro, D., Buffoli, M., Capasso, L., Fara, G. M., Rebecchi, A., & Capolongo, S. (2015). Green areas and public health: improving wellbeing and physical activity in the urban context. *Epidemiol Prev*.
- Evensen, E. N. (2011). Eldrebølgen. Hentet fra NHO Østfold: <https://web.archive.org/web/20111024034100/http://helenorge.nho.no/article.php?articleID=11101&categoryID=18>
- Falnes-Dalheim, A., & Slaastad, T. I. (2007). Færre unge - flere eldre. Hentet fra SSB: <https://www.ssb.no/befolkning/artikler-og-publikasjoner/faerre-unge-flere-eldre>
- FN. (2017). Worlds population projected to reach 9.8 billion in 2050, and 11.2 billion in 2100. Hentet fra United Nations: <https://www.un.org/development/desa/en/news/population/world-population-prospects-2017.html>
- FN. (2019). World Population Ageing 2019. FN.
- FN. (2020). FNs bærekraftsmål. Hentet fra FN-sambandet: <https://www.fn.no/Om-FN/FNs-baerekraftsmaal>
- FN-konvensjonen. (2013). Konvensjon om rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne. Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet.
- Folkehelseinstituttet. (2014). Støy, plager og hørseltap i Norge. Hentet fra FHI: <https://www.fhi.no/nettpub/hin/miljo/stoy/>

- Folkehelseloven. (2011). Lov om folkehelsearbeid (LOV-2011-06-24-29). Hentet fra <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2011-06-24-29>
- Fosså, O. (2018). Befolkningsframskrivninger for Sandnes 2018-2035. MinSkole.
- Gehl, J. (1980). *Life between buildings: Using Public Space*. Island Press.
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Island Press.
- Hagemann, G. (2020). Babyboom og eldrebølgen. Hentet fra Norges historie: <https://www.norghistorie.no/oljealder-og-overflod/1915-babyboom-og-eldrebølge.html>
- Høyland, K., Denizou, K., Baer, D., Evensmo, H. F., & Feragen, P. S. (2018). Fra universelt utformede bygg til inkluderende områdeutvikling. SINTEF.
- Helgesen, M. K., & Herlofson, K. (2017). Kommunenes planlegging og tiltak for en aldrende befolkning. NIBR.
- Helse- og omsorgsdepartementet. (2016). Flere år - flere muligheter. Helse- og omsorgsdepartementet.
- Helse- og omsorgsdepartementet. (2018). Meld. St. 15 Leve hele livet. Regjeringen.
- Helse- og omsorgsdepartementet. (2019). Folkehelsemeldinga. Regjeringen.
- Helse- og omsorgsdepartementet. (2020). Kommunal helse- og omsorgstjenester. Hentet fra Regjeringen.no: <https://www.regjeringen.no/no/tema/helse-og-omsorg/helse--og-omsorgstjenester-i-kommunene/id10903/>
- Holley-Moore, G., & Creghton, H. (2015). *The Future of Transportation in an Ageing Society*. ILC-UK and Age UK.
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. Knopf Doubleday Publishing.
- KAP. (2017). Sandnes Sentrum Stedsanalyse. KAP.
- Kemperman, A., & Timmermans, H. (2014). Green spaces in the direct living environment and social contacts of the aging population. *Landscape and Urban Planning* 129, 44-54.
- Kemperman, A., van den Berg, P., Weijs-Pierrée, M., & Uijtdeuwillegen, K. (2019). Loneliness of Older Adults: Social Network and the Living Environment. *Int J Environ Res Public Health*.
- Kolumbus. (2018). Bussruter fra Sandnes sentrum. Hentet fra Sandnes: <https://www.kolumbus.no/ruter/buss/stavanger-sandnes-og-omegn/dagruter/sandnes/>
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2019). Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019–2023. Kommunal- og moderniseringsdepartementet.
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2019). Universell utforming i planlegging. Hentet fra Regjeringen: <https://www.regjeringen.no/no/tema/plan-bygg-og-eiendom/plan--og-bygningsloven/plan/fagtema-i-planlegging1/universell-utforming-i-planlegging/id621728/>

Likestillings- og diskrimineringsloven. (2017). Lov om likestilling og forbud mot diskriminering (LOV-2017-06-16-51). Hentet fra https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2017-06-16-51#KAPITTEL_3

Loukaitou-Sideris, A., Levy-Storms, L., Chen, L., & Brozen, M. (2016). Parks for an Aging Population: Needs and Preferences of Low-Income Seniors in Los Angeles. *Journal of the American Planning Association*, 82:3.

Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. MIT Press.

Maas, J., Verheij, R. A., Groenewegen, P. P., Vries, S. d., & Spreeuwenberg, P. (2006). Green space, urbanity, and health: how strong is the relation? *Journal of Epidemiology and Community Health*.

Millstein, M., & Hofstad, H. (2017). Fortetting og folkehelse - hvilke folkehelsekonsekvenser har den kompakte byen. NIBR.

Mortenson, W. B., Oliffe, J. L., Miller, W. C., & Backman, C. L. (2012). Grey spaces: the wheeled fields of residential care. *Sociology of Health & Illness*, 34 (3).

Musselwhite, D. C., & Haddad, H. (2017). An exploration into the travel needs of older people. *Transport, Travel and Later Life*.

Neuvonen, M., Sievänen, T., Tönnnes, S., & Koskela, T. (2007). The amount of green areas in the vicinity of the participant's residence and the short distance to green areas suitable for recreational use increased the number of close-to-home outings among Helsinki residents. This supports the argument that a good pro. *Urban Forestry & Urban Greening* 6 .

Nielsen, T. S., & Hansen, K. B. (2007). Do green areas affect health? Results from a Danish survey on the use of green areas and health indicators. *Health & Place* 13.

Norske arkitekters landsforbund. (2019). *Aldersvennlig stedsutvikling*. NAL.

Oslo kommune. (2018). *Handlingsplan for en aldersvennlig by*. Oslo kommune.

Oslo kommune. (2020). *Aldersvennlig transport (rosa busser)*. Hentet fra Oslo kommune: <https://www.oslo.kommune.no/helse-og-omsorg/tjenester-til-eldre/aldersvennlig-by/aldersvennlig-transport-rosa-busser#gref>

Otoni, C. A., Sims-Gould, J., Winters, M., Heijnen, M., & McKay, H. A. (2016). "Benches become like porches": Built and social environment influences on older adults' experiences of mobility and well-being. *Social Science & Medicine*.

Parekh, R., Maleku, A., Fields, N., Adorno, G., Schuman, D., & Felderhoff, B. (2018). Pathways to age-friendly communities in diverse urban neighborhoods: Do social capital and social cohesion matter? *Journal of Gerontological Social Work*, 61:5.

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

Rabben, M. B. (2017). DBS. Hentet fra Store Norske Leksikon: <https://snl.no/DBS>

Region Stavanger. (2020). Sandnes. Hentet fra Visit the Stavanger & Ryfylke Regions: <https://no.regionstavanger-ryfylke.com/se-og-gjore/byer-og-tettsteder/vaare-kommuner/sandnes>

Rogaland fylkeskommune. (2020). Aldersvennlig samfunnsutvikling. Hentet fra Rogaland fylkeskommune: <https://www.rogfk.no/vare-tjenester/folkehelse/satsingsomrader/aktive-og-trygge-lokalsamfunn/aldersvennlig-samfunnsutvikling/>

Rogaland fylkeskommune. (2020 (2)). Den kulturelle spaserstokken i Rogaland. Hentet fra Rogaland fylkeskommune: <https://www.rogfk.no/vare-tjenester/stotte-stipend-og-priser/okonomisk-stotte-og-stipend/kultur-og-idrett/kultur/den-kulturelle-spaserstokken-i-rogaland/>

Rogaland fylkeskommune. (2020 (3)). Bærekraftig utvikling i Rogaland - utfordringer og muligheter. Rogaland fylkeskommune.

Sachs, N. A., & Marcus, C. C. (2013). *Therapeutic Landscapes: An Evidence-Based Approach to Designing Healing Gardens and Restorative Outdoor Spaces*. John Wiley and Sons.

Sandnes kommune . (2020). Boligstatistikk, Sandnes kommune. Hentet fra ArcGIS: <https://sandnesonline.maps.arcgis.com/apps/opsdashboard/index.html#/f7c5018a906a4618967f1008d09431b6>

Sandnes kommune. (2015). Levekårkartlegging i Sandnes. Sandnes kommune.

Sandnes kommune. (2015). Sandnes som Sunn by, Folkehelse, trivsel og miljø i Sandnes. Rapport 2015- program 2016. Sandnes kommune.

Sandnes kommune. (2017). En god hverdag - for alle! Sandnes kommune.

Sandnes kommune. (2017). Kommunedelplan for Sandnes sentrum 2018 - 2035 Planbeskrivelse. Sandnes kommune.

Sandnes kommune. (2018). Handlingsplan sykkel 2018-2021. Sandnes kommune.

Sandnes kommune. (2019). Kommuneplan for Sandnes 2019-2035. Sandnes kommune.

Sandnes kommune. (2020). Befolkning - statistikk. Hentet fra Sandnes kommune: <https://www.sandnes.kommune.no/teknisk-og-eiendom/statistikk-andre-sosiale-forhold/>

Sandnes kommune. (2020). Sandnes. Hentet fra Nye Sandnes: <https://www.nyesandnes.no/om-nye-sandnes/om-sandnes-kommune>

Sandnes kommune. (2020). Sykkelbyen Sandnes . Hentet fra Sandnes kommune: <https://www.sandnes.kommune.no/sykkelbyen-sandnes/#heading-h2-11>

Sandnes kommune. (u.d.). Sykkelkart. Hentet fra <https://sandnesonline.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=67236da73d974a98b7cb80bac713f745>

Sandneslauget. (2020). Om Sandneslauget. Hentet fra iSandnes: <http://www.isandnes.no/om-sandneslauget>

Sølerød, H., & Tønnessen, M. (2019). Demografi. Hentet fra Store norske leksikon: <https://snl.no/demografi>

Sønsterbø, A. (2019). Fruktbarheten forsetter å synke. Hentet fra SSB: <https://www.ssb.no/befolkning/artikler-og-publikasjoner/fruktbarheten-fortsetter-a-synke>

Schmidt, L., Holm, A., Kvinge, T., & Nørve, S. (2013). Bolig+ Nye boligløsninger for eldre og folk flest. NIBR.

Solerød, H., & Tønnessen, M. (2020). Befolkning. Hentet fra Store norske leksikon: <https://snl.no/befolkning>

SSB. (2018). Befolkningsframskrivinger. Hentet fra SSB: <https://www.ssb.no/befolkning/statistikker/folkfram>

SSB. (2018). Befolkningsframskrivinger i kommunene 2018-2040. Hentet fra SSB: <http://ssb1.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=59ccdd3707ef4a76bdab47e760e7674a>

SSB. (2020). Befolkningsframskrivinger. Hentet fra SSB: <https://www.ssb.no/statbank/table/11667/>

SSB. (2020). Kommune Sandnes (Rogaland). Hentet fra SSB: <https://www.ssb.no/kommunefakta/sandnes>

SSB. (2020). SSBs virksomhet. Hentet fra SSB: <https://www.ssb.no/omssb/om-oss>

Statens seniorråd. (2011). Eldrerådets oppgaver og funksjon. Statens seniorråd.

Statens vegvesen. (2014). Universell utforming av veger og gater. Vegdirektoratet.

Statens vegvesen. (u.d.). Trafikkmengde. Hentet fra Vegkart: [https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@-32260,6560052,12/hva:~\(category~\(id~4623~type~'interval'\)~intervals~\(~1000~3000~5000~8000~10000\)~id~540\)\)/valgt:675803711:540](https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@-32260,6560052,12/hva:~(category~(id~4623~type~'interval')~intervals~(~1000~3000~5000~8000~10000)~id~540))/valgt:675803711:540)

Steels, S. (2015). Key characteristics of age-friendly cities and communities: a review. University of Leeds.

Tønnessen, M. (2018 (2)). Lavere befolkningsvekst framover. Hentet fra SSB: <https://www.ssb.no/befolkning/artikler-og-publikasjoner/lavere-befolkningsvekst-framover>

Tønnessen, M. (2019). Befolkningsframskriving. Hentet fra Store norske leksikon: <https://snl.no/befolkningsframskriving>

Tønnessen, M. (2019). Samlet fruktbarhetstall. Hentet fra Store norske leksikon: https://snl.no/samlet_fruktbarhetstall

Tønnessen, M., Syse, A., & Aase, K. N. (2014). Befolkningsframskrivinger 2014-2100: Hovedresultater. SSB.

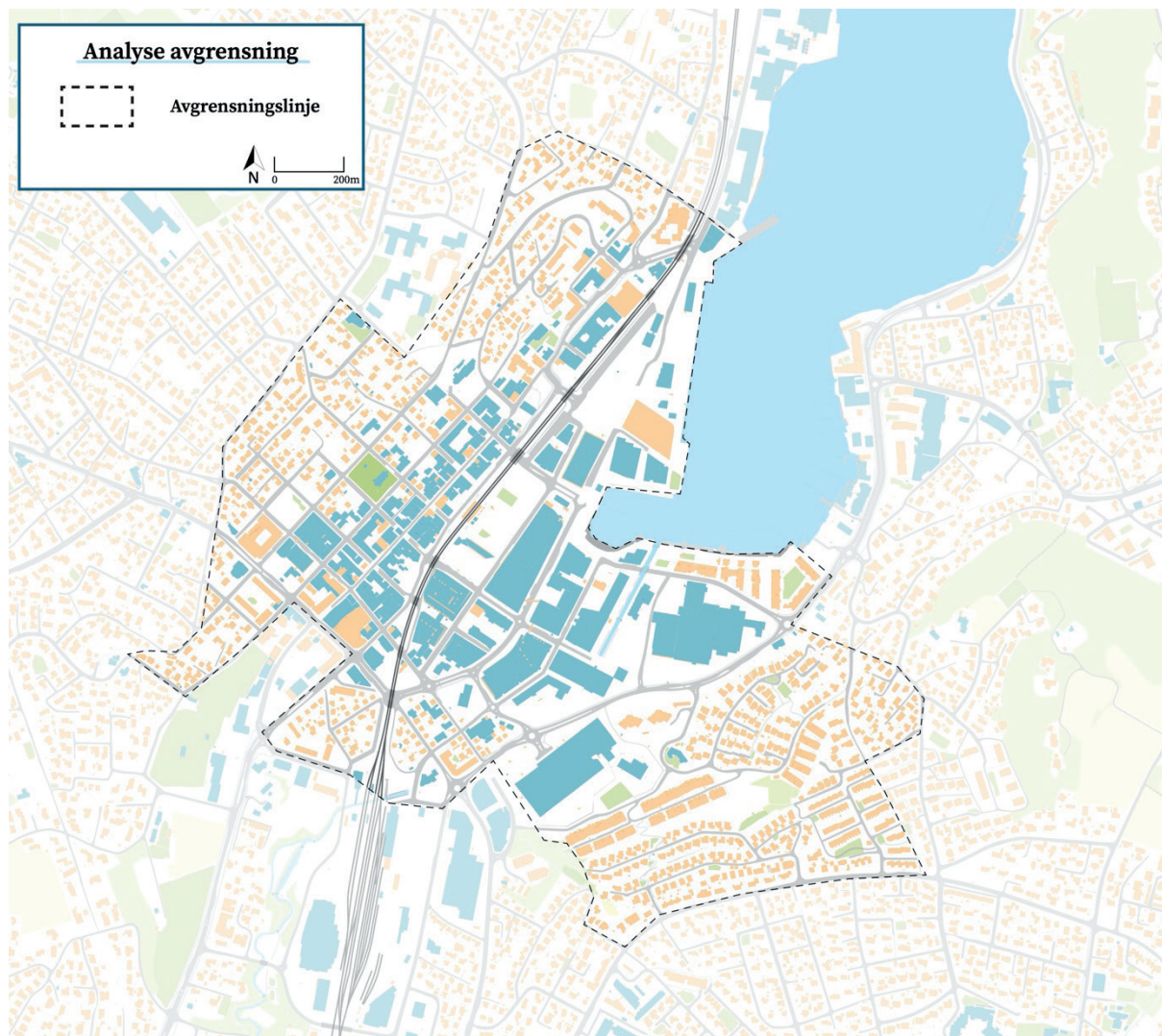
Thorsnæs, G. (2020). Sandnes. Hentet fra SNL: <https://snl.no/Sandnes>

Trygg Trafikk. (u.d.). Derfor må du holde fartsgrensen. Hentet fra Trygg Trafikk: <https://www.tryggtrafikk.no/fart/derfor-ma-du-holde-fartsgrensen/>

- Uglenes, V. (2019). Befolkning, migrasjon og urbanisering. Hentet fra FN: <https://www.fn.no/tema/fattigdom/befolkning>
- Ugreninov, E. (2005). Flere pensjonister må forsørges av stadig færre yrkesaktive. Hentet fra SSB: <https://www.ssb.no/sosiale-forhold-og-kriminalitet/artikler-og-publikasjoner/flere-pensjonister-maa-forsorges-av-stadig-faerre-yrkesaktive>
- van den Berg, A. E., Maas, J., Verheij, R. A., & Groenewegen, P. P. (2010). Green space as a buffer between stressful life events and health. *Social Science & Medicine* 70.
- van den Berg, M., Wendel-Vos, W., Poppel, M. v., Kemper, H., Mechelen, W. v., & Maas, J. (2015). Health benefits of green spaces in the living environment: A systematic review of epidemiological studies. *Urban Forestry & Urban Greening*, 14.
- Vestby, G. M., Brattbakk, I., & Norvoll, R. (2017). Lytt til seniorenene! NIBR.
- WHO. (2002). *Active Ageing: A Policy Framework*. WHO.
- WHO. (2007). *Global Age-friendly Cities: A Guide*. WHO.
- WHO. (2017). *Towards More Physical Activity in Cities*.
- WHO. (2020). *About the Global Network for Age-friendly Cities and Communities*. Hentet fra World Health Organization: <https://extranet.who.int/agefriendlyworld/who-network/>
- Wisting, T. (2018). Jærbanen. Hentet fra Store Norske Leksikon: <https://snl.no/J%C3%A6rbanen>
- Wolf, K. L., & Robbins, A. S. (2015). Metro Nature, Environmental Health, and Economic Value. *Environ Health Perspect*, 123(5).
- Yu, R., Chenung, O., Lau, K., & Woo, J. (2017). Associations between Perceived Neighborhood Walkability and Walking Time, Wellbeing, and Loneliness in Community-Dwelling Older Chinese People in Hong Kong. *International Journal of Environment Research and Public Health*.

VEDLEGG

Spørsmål om aldersvennlige faktorer i Sandnes sentrum



Transport og tilgjengelighet

1. Hvordan er tilgangen til offentlig transport i sentrum?
 - Er informasjonen forståelig og tilgjengelig?
 - Hvordan er tilgangen til buss og tog stasjoner/stopp?
 - Hvilke fordeler og ulemper er det knyttet til offentlig transport i Sandnes?
2. Hvordan er utformingen av gang- og sykkelveiene i sentrum?
 - Er det gode transportruter eller turruter?
 - Hvordan er tryggheten?
 - Hvilke fordeler og ulemper er det med den offentlig transport i Sandnes sentrum?

- Hva kan eventuelt forbedres?
- 3. Hva tenker dere om trafikkmengden i sentrum?
 - Hvilket fremkomstmiddel blir prioritert/foretrukket? Bil, offentlig transport, fotgjengere?
- 4. Er det noe mer dere ønsker å tilføye innen dette tema?

Grønn- og blåstruktur

1. Hva tenker dere om den offentlige grønn- og blåstruktur (uteområder) i sentrum?
Parker, møtesteder, torg, innsjøer, fjorden, osv?
 - Hvilke fordeler og ulemper er det?
 - Hva kan eventuelt forbedres?
 - Er det noe som mangler innenfor dette området?
2. Hvordan er utformingen og tilgangen til urbane turer som Trones- og sentrumsturen, Hanaturen, Austråtturen, o.l.?
3. Er det noe mer dere ønsker å tilføye innen dette tema?

Funksjoner og tilbud

1. Hvilke funksjoner og tilbud er det viktig å tilgang til? Som eksempelvis matbutikker, apotek, legetilbud, kultur, annet?
2. Hvilke tilbud finnes det i Sandnes sentrum som passer dere?
3. Noen tilbud dere skulle ønske i sentrum?
4. Hvordan er tilgjengeligheten til disse funksjonene og tilbudene?
5. Er det noe mer dere ønsker å tilføye innen dette tema?

Utforming

1. Hvordan er utformingen av sentrum?
 - Lesbarhet, belysning, møbler, materialbruk, osv?
2. Er det noe mer dere ønsker å tilføye innen dette tema?

Takk for deres tid og tilbakemeldinger!

Sandnes Eldreråd møte 26/05-2020

Referat

11.45 – 12.30

8 deltakere

M = Mann

K = Kvinne

Kjønn, alder:

1. K, 74 år
2. K, 84 år
3. M, 67 år
4. K, 62 år
5. M, 56 år
6. M, 71 år
7. M, 80 år
8. M, 75 år

Transport og tilgjengelighet tilbakemeldinger

M, 80

Bra tilgjengelighet til offentlig transport i sentrum

M, 71

Savner heis til togstasjonen(e), spesielt ved Ruten, lange, bratte trapper og ramper. Bydelbusser eller andre former for transport for å lettere forflytte seg mellom bydelen. Dårlig/vanskelig med gode busstilbud for å forflytte seg raskt og enkelt her. Gangfelt rett før og/eller etter rundkjøringer føles utrygt å benytte som fotgjenger, men også som bilist.

M, 56

Godt med info rundt de større busstoppene, som Ruten, noe dårligere ved mindre bussstopp i Sandnes, både sentrum og generelt
UU (universell utforming) kunne vært bedre ved disse busstoppene med tanke på buss er høyere enn gangfelt noen steder.
Billettssystemet kunnet vært forbedret. Telefoner og apper er det ikke alle som har rask tilgang til.
Vedlikehold av gang- og sykkelveier kunne vært bedre med tanke på hull i veien o.l.
Vintervedlikehold som salting blir gjort. Godt

K, 62

Fornøyd med busstilbudet ved Havnegata
Føles utrygt/farlig å krysse veien, bilister har høy fart.
Føles som det er mye trafikk.

M, 67

Rampene til togstasjonene er bratt.
Dårligere tilbud ut til bydelene. Sandnes er en langstrakt/spredt by.
Knutepunktet Ruten kunne hatt hyppigere avganger.
Gang- og sykkelforbindelser i og rundt rundkjøringer kunne vært bedre.

K, 84

Syklister er skumle for fotgjengere. Kommer brått på bakfra når fotgjengere og syklister deler fortau. Smale gangveier noen steder.

Føles noe utrygt å krysse veien.

Er ellers fornøyd med bilistene. Stopper og har hensyn når hun skal krysse veien.

K, 74

Er noe langt å gå til togstoppene lenger nord i sentrum, skulle ønsket et nytt togstopp her, Lura.

Bør opprettholde og avholde gode og markerte parkeringsplasser spesielt ved blant annet dagligvarehandlene. Flere eldre må kjøre hjem med varer siden det kan være for tungt å bære dem hjem.

I Sandnes er det to forskjellige selskaper som drifter parkeringsplasser. Her blir det fort tulleleie når det kommer til informasjon, skilting og oppmerking over hvem som eier hvem, spesielt når det kommer til betaling.

Mer parkering rettet mot eldre.

Generelt dårlig skilting.

Veldig bratt opp fra sentrum til blant annet Austrått og Sandnes VGS/Giskehallen.

Høye fortauskanter og smale fortau, dårlig kombinasjon.

Sykler er en utfordring i gågater eller generelt hvor fotgjengere beveger seg, skaper et mer utrygt miljø.

M, 75 (kommentar)

Variierende forbindelser til offentlig transport etter hvor man bor. God i sentrum, noe dårligere i de andre bydelene.

Generelt:

Ingen problem med veitrafikkstøy i hverdagen.

Grønn- og blåstruktur

M, 80

Alt for lite grønnstruktur i området.

Få steder å sette seg ned, kaien og gågaten har en del benker, ellers svært få.

M, 71

Enig med det nevnt over

Synes det er veldig positivt med de urbane turene, spesielt når de er guidet.

M, 56

Synes det er greit med grønnstruktur.

Kunne vært mer benker rundt/langs turene og de eksisterende grøntområdene

K, 62

Ingenting mer å tilføye til dette tema

M, 67

Sentrum er for grått, kunne tenkt seg mer grønt

K, 84

Variasjon i terrenget, ved blant annet nye prosjekt. Her kommer det trinn for å ha høydevariasjon i terrenget, men dette fører også til snublefarer om de ikke er markert ordentlig

K, 74

Lite grønne områder og for lite trær, busker og blomster.

Fjorden har blitt mer tilgjengelig den siste tiden, veldig fornøyd med dette.

Savner benker med ryggstøtte (!)

Fremme mer den blå-grønne traséen med elven til Vågen vgs.
Havnetraseen har litt dårlig sikt, høye bygg stenger sikten.
Skiltingen til turene er dårlig.

M, 75

Bra med veier/turer ut forbi analyseområdet/sentrum.
Markere eller opplyse mer om bevegelsesmønster, som at man skal gå på venstre side av veien.

Generell kommentar fra de fleste:

Det grønne som finnes på området blir bra vedlikeholdt med oppdatering av blomster, klipping og lukking.

Funksjoner og tilbud

M, 80

Savner et mer åpent sentrum hvor man kan sette seg ned på en bar/cafe eller annet drikkested

Store hus som stenger gågaten

M, 71

Fremhever Morgendagens aktivitetssenter som er et prosjekt fra Pensjonistforbundet og Røde Kors for å sette fokus på viktigheten av møteplasser.

M, 56

Eksisterende eldresenter er lukket, åpne dem opp mer.

K, 62

Ikke noe å tilføye her

M, 67

Mer åpne rom mellom bygninger

K, 84

Forbedre den eldre delen av Sandnes

K, 74

Svømmehall for eldre er lokalisert et stykke fra Sandnes, må ofte reise til Klepp eller i det området for å kunne bade i fred en time eller to (ingen barn eller andre som bruker svømmehallen i dette tidspunktet)

Generelt

Skal opprettes et badeanlegg i Austrått hvor det skal være en stillesone som eldre kan bruke.

Utforming

M, 56

Blir nå lagt heller i stedet for brostein, bra for fremkommelighet.

Fortauskanter kan være for høye

Blir brukt mye trapper på høydeforskjeller, og noen steder finnes det kun trapper og ikke ramper, utpeker da spesielt noen steder langs kaien.

Generelt

Har vært litt innom utforming under diskusjoner av tidligere temaer.