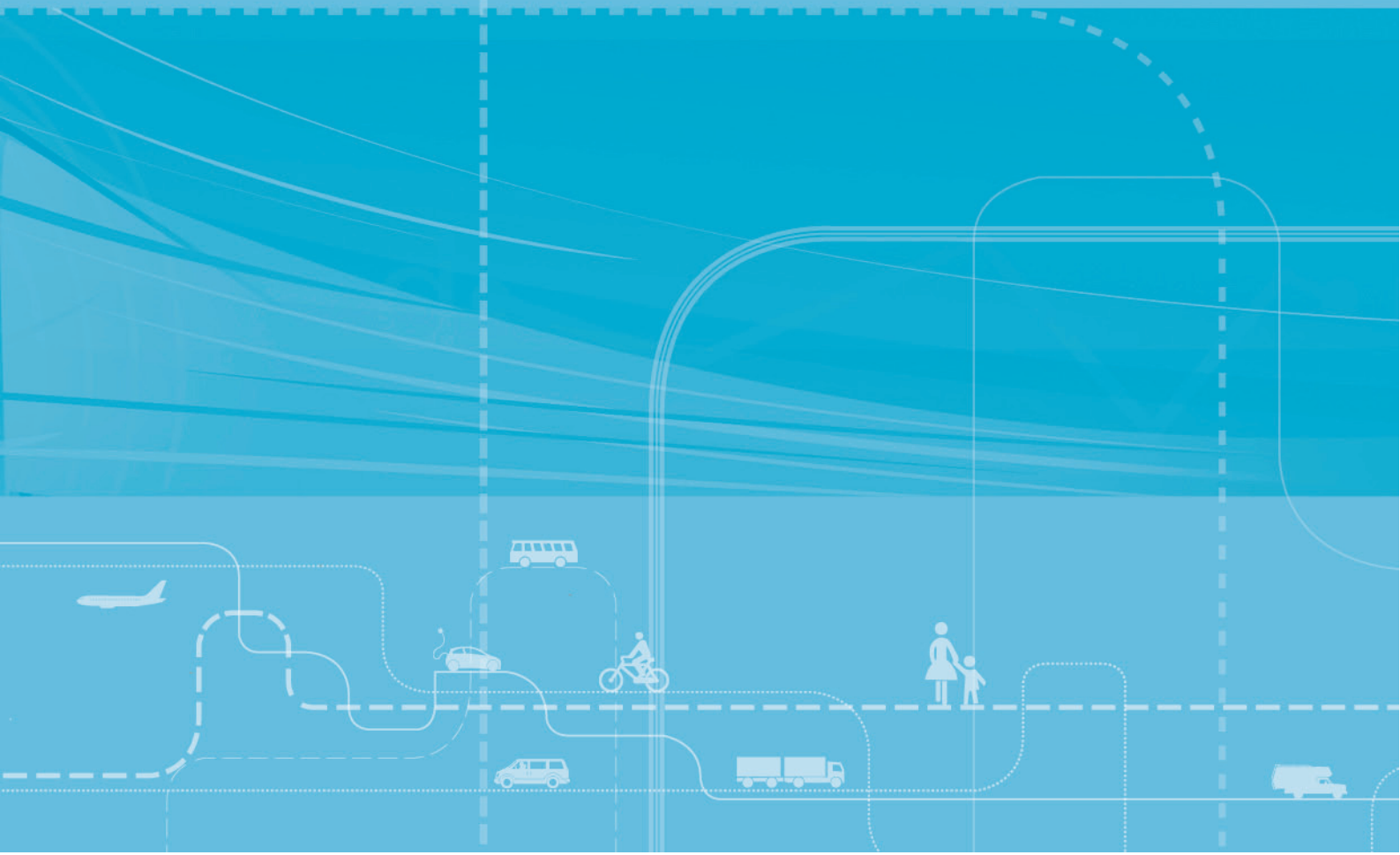


Gåstrategi for eldre - kunnskapsgrunnlag for planlegging i Kristiansand



Gåstrategi for eldre - kunnskapsgrunnlag for planlegging i Kristiansand

Randi Hjorthol, Julie Runde Krogstad og Aud Tennøy

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

ISSN 0808-1190

ISBN 978-82-480-1436-2 Papirversjon

ISBN 978-82-480-1435-5 Elektronisk versjon

Oslo, mai 2013

Tittel: Gåstrategi for eldre - kunnskapsgrunnlag for planlegging i Kristiansand

Forfattere: Randi Hjorthol
Julie Runde Krogstad
Aud Tennøy

Dato: 05.2013

TØI rapport: 1265/2013

Sider 86

ISBN Papir: 978-82-480-1436-2

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1435-5

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: Kristiansand kommune
Statens Vegvesen
Transnova

Prosjekt: 3828 - Gåstrategi for eldre

Prosjektleder: Randi Hjorthol

Kvalitetsansvarlig: Frode Longva

Emneord: Barrierer
Eldre
Gåstrategi
Kristiansand
planlegging

Sammendrag:

Eldre er en voksende gruppe i befolkningen. Bedre tilrettelegging for dem vil både øke deres mobilitet og ha helsemessige positive effekter. Formålet med dette prosjektet har vært å legge grunnlaget for å utvikle en gåstrategi for eldre i Kristiansand som skal gjøre det mer attraktivt og tryggere å gå. Arbeidet vil bli brukt som kunnskapsgrunnlag av de kommunale planleggerne i Kristiansand for å utvikle en gåstrategi for eldre i kommunen. Det er også et mål at gåstrategien skal, med mindre lokale tilpasninger, kunne anvendes av andre kommuner.

Title: Walking strategy for older citizens - knowledge base for planning in Kristiansand

Author(s): Randi Hjorthol
Julie Runde Krogstad
Aud Tennøy

Date: 05.2013

TØI report: 1265/2013

Pages 86

ISBN Paper: 978-82-480-1436-2

ISBN Electronic: 978-82-480-1435-5

ISSN 0808-1190

Financed by: Kristiansand Municipality
The Norwegian Public Roads
Administration
Transnova

Project: 3828 - Gåstrategi for eldre

Project manager: Randi Hjorthol

Quality manager: Frode Longva

Key words: Barriers
Kristiansand
Older people
Planning
Walking strategy

Summary:

Older citizens in Kristiansand want better maintenance of pedestrian walkways in winter, dedicated walking and cycling paths in summer, reduced traffic volumes in the most frequently used pedestrian areas, lower speed limits in central areas, wider pavements, lowered kerbs, more seating places in the outdoor environment, and improved lighting and road-marking, especially at pedestrian crossings. These are the findings of a comprehensive study among citizens 67 years of age and older in Kristiansand, a city in the south of Norway. The results provide a knowledge base for development of a walking strategy to be directed by the municipality of Kristiansand.

Language of report: Norwegian

Forord

Prosjektet ” Gåstrategi for eldre” er finansiert av Transnova, Kristiansand kommune og Statens vegvesen. Hensikten med prosjektet er å utarbeide et kunnskapsgrunnlag som kan danne basis for å utvikle en gåstrategi der hensynet til den eldre delen av befolkningen blir særlig ivaretatt. Prosjektet har bestått av flere etapper; spørreundersøkelse til et utvalg av befolkningen i Kristiansand fra 67 år og eldre, en følgeundersøkelse der eldre og prosjektmedarbeidere har registrert forholdene for å gå i utvalgte områder, og til slutt ble det gjennomført et ”forskningsverksted” der ulike tiltak for å gå ble diskutert og vurdert. Resultater fra alle etappene er dokumentert i denne rapporten.

Gjennom hele prosjektet har det vært et tett samarbeid mellom Kristiansand kommune, Statens vegvesen og Transportøkonomisk institutt. Prosjektleder i Kristiansand har vært Alena Bohackova, som fra våren 2013 ble erstattet med Stine Busborg Sagen. Jon Johansen og Christen Egeland representerte også Kristiansand kommune. Statens vegvesen har vært representert ved Elisabeth Flønes Pedersen og Wanda Nor. Fra Transportøkonomisk institutt har Julie Runde Krogstad, Aud Tennøy og Randi Hjorthol arbeidet med prosjektet. Sistnevnte har vært prosjektleder. Rapporten er skrevet av disse tre. Randi Hjorthol har hatt hovedansvar for kapitlene 1-3 og 6, mens Julie Runde Krogstad har skrevet kapittel 5. Kapittel 4 er skrevet av Julie Runde Krogstad og Aud Tennøy. Arbeidet har vært diskutert og kommentert av hele prosjektgruppen underveis, og det er kvalitetssikret av avdelingsleder Frode Longva. Den endelige utformingen har Tove Ekstrøm stått for.

Oslo, mai 2013
Transportøkonomisk institutt

Gunnar Lindberg
direktør

Frode Longva
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

Summary

1	Innledning	1
2	Tidligere undersøkelser om eldre mobilitet og forhold knyttet til å gå	3
3	Spørreundersøkelse blant eldre i Kristiansand	6
3.1	Bakgrunn og problemstilling.....	6
3.2	Metode og opplegg.....	6
3.3	Hvem har svart på undersøkelsen.....	7
3.4	Forutsetninger for å reise – helse og transportressurser.....	9
3.5	Reiser og aktiviteter, omfang og transportmiddelbruk	12
3.6	Aktiviteter man ikke får gjort, omfang og årsaker	23
3.7	Å gå i nabolaget	24
3.8	Gode og dårlige områder å gå i	26
3.9	De viktigste grunnene til å gå	29
3.10	Trafikktiltak i nabolaget.....	31
3.11	Tiltak som er viktig for at de eldre vil gå mer	32
3.12	En kort oppsummering	33
4	Følgeundersøkelse	34
4.1	Opplegg for følgeundersøkelsen	34
4.2	Gåvaner, motivasjon og barrierer	35
4.3	Egenskaper ved det fysiske miljøet.....	47
5	Forskningsverksted – diskusjon og resultat	61
5.1	Hensikten med og organiseringen av forskningsverkstedet.....	61
5.2	Om motivasjon for å gå.....	62
5.3	Om hva som gjør det bra og dårlig å gå.....	63
5.4	Forslag til tiltak og videre arbeid.....	67
6	Konklusjoner	69
6.1	Et sammensatt prosjekt med eldre deltakelse.....	69
6.2	Eldre er en heterogen gruppe	69
6.3	Tre grunner til å gå	70
6.4	Motivasjon – indre driv og ytre tilbud.....	71
6.5	Faktorer som er viktige for å gå og tiltak til forbedring.....	72
	Referanser	74
	Vedleggstabeller	78

Vedlegg I: Hvordan er det å gå i Kristiansand? – En undersøkelse for å forbedre forholdene for gående i Kristiansand kommune

Vedlegg II: Intervjuguide, Gåstrategi Kristiansand – 22.01.2013

Sammendrag:

Gåstrategi for eldre – kunnskapsgrunnlag for planlegging i Kristiansand

TOI rapport 1265/2013

Forfatter(e): Randi Hjorthol, Julie Runde Krogstad, Aud Tennøy
Oslo 2013, 86 sider

Økt motivasjon gjennom bedre fysisk tilrettelegging og lavterskeltilbud om gågrupper kan få flere eldre til å gå. Eldre i Kristiansand ønsker seg bedre vintervedlikehold, adskilte gang- og sykkelveier, biltrafikken bort fra de viktigste fotgjengerområdene, lavere fartsgrenser på biltrafikken i de sentrale områdene, bredere fortau, nedsenkede fortauskanter, flere benker for hvile og opplevelser, bedre belysning, særlig ved fotgjengerfelt og bedre merking av fotgjengerfelt. I tillegg kom det fram gjennom diskusjonen i Forskningsverkstedet at informasjon om aktiviteter og etablering av gågrupper ville motivere særlig de som manglet en turkamerat. Dette er noen av resultatene fra en omfattende undersøkelse blant aldersgruppen 67 år og eldre i Kristiansand. Resultatene fra prosjektet danner kunnskapsgrunnlag for utvikling av gåstrategi i Kristiansand kommune.

Grunnlag for en gåstrategi

Å gå er en transportform som gir fordeler på flere måter. For den enkelte er det å gå helsebringende, både fysisk og psykisk. Det gir større mulighet til å treffe folk uplanlagt, og skaper en annen opplevelse av omgivelsene enn hva bruk av motoriserte transportformer gjør. Når flere går i stedet for å kjøre bil gir dette samfunnsmessige gevinster i form av både bedre klima og lokalmiljø i tillegg til bedre generell helse i befolkningen.

Forskjellige befolkningsgrupper behøver ulike stimulans og betingelser for å bevege seg til fots. Eldre, for eksempel, kan trenge andre tiltak enn yngre, og dette er en gruppe som øker både i antall og andel av befolkningen. Økningen er særlig sterk blant de eldste, fra 80 år og eldre. En bedre tilrettelegging for å gå for denne gruppen, vil både øke deres mobilitet og kunne ha helsemessige positive effekter. Økt gåing blant eldre vil også minske behovet for motorisert transport og på den måten ha positive miljø- og klimakonsekvenser.

Formålet med dette prosjektet er å legge grunnlaget for å utvikle en gåstrategi for eldre som skal gjøre det mer attraktivt og tryggere å gå for denne aldersgruppen. Det er en målsetting med prosjektet at de eldre selv skal bli hørt gjennom alle etapper av prosjektet. Det er også et mål at denne gåstrategien skal, med mindre lokale tilpasninger, kunne anvendes av andre kommuner.

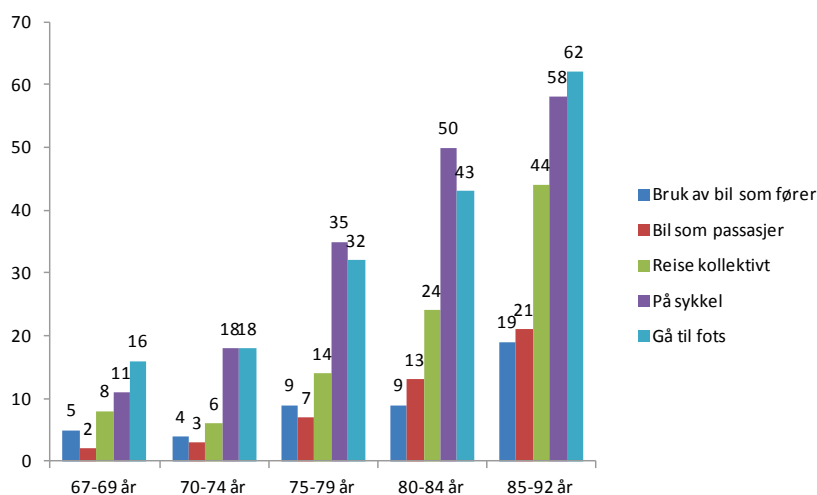
Metoden som er brukt i dette prosjektet består av flere deler; en spørreundersøkelse blant et utvalg av eldre i Kristiansand for å få en totaloversikt over situasjonen, en deltakende observasjon eller følgeundersøkelse, der eldre og planleggere/forskere har gått sammen på utvalgte strekninger for å kartlegge barrierer og forhold for å gå og et 'Forskningsverksted' der forskere, planleggere og eldre har diskutert resultater fra de første to delene av prosjektet samt aktuelle tiltak som bør iverksettes. Dette vil bli

brukt som kunnskapsgrunnlag av de kommunale planleggerne for utvikling av gåstrategi for eldre i kommunen.

Problemer med å gå øker med alderen

Det ble trukket ut 3500 personer fra 67 år og eldre, og godt og vel halvparten av disse svarte. Av disse igjen svarte nesten 500 at de ville være med videre på følgestudien. I spørreundersøkelsen ble det stilt spørsmål om aktiviteter og daglige reiser, hvordan det var å gå i nabolaget, hva som var viktigste grunnene til å gå, spørsmål om hva de oppfattet som gode og dårlige områder å gå i og hvilke tiltak de ville prioritere for å legge forholdene bedre til rette for fotgjengere.

Selv om problemene med å gå øker med alderen, figur S.1, og mange over 80 år bruker ulike hjelpemidler for å gå, er det likevel mange som går til de daglige aktivitetene. Blant de fra 80 år og eldre er det rundt 40 prosent som går når de skal gjøre dagligvareinnkjøp, og kvinnene er oftere fotgjengere enn menn. Dette har også sammenheng med at menn oftere har førerkort og bil enn kvinner. Tilrettelegging for å gå er viktig for å kunne opprettholde gode gåvaner blant de eldre og utvikle nye for dem som tidligere har vært bilbrukere.



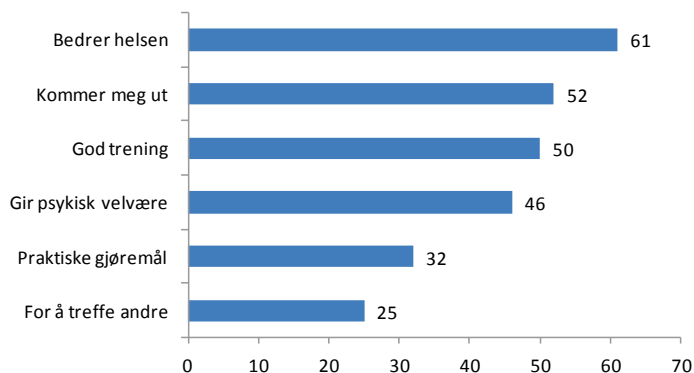
Figur S.1 Andel som har noen eller store problemer med reisemåter/ bruk av transportmidler. Prosent. Kristiansand 2012

Resultatene viser at gåaktiviteten er langt større blant de som bor i de sentrale områdene av byen, noe som har sammenheng både med større tilbud av aktiviteter og kortere avstand mellom boligen og disse aktivitetene.

Det er for eksempel store forskjeller mellom bosatte i de ulike bydelene på hvordan de reiser til butikken når de skal handle dagligvarer. Nesten 60 prosent av de bosatte i sentrum går, mens andelen til fots i de landlige bydelene ikke er mer enn 18 prosent. Der er det nesten 80 prosent av handlereisene som er bilbasert, 60 prosent som fører og 17 prosent som passasjer.

Bedret helse – et viktig motiv for å gå

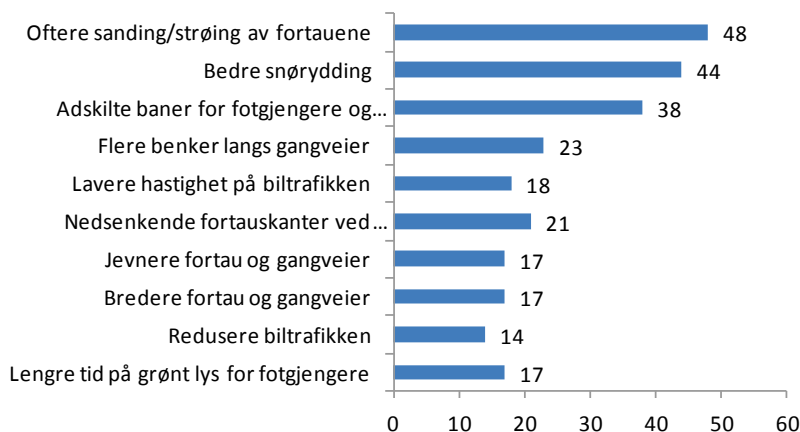
For mange av de eldre er helseaspektet et viktig motiv for å gå, i tillegg til å komme seg ut, gjennomføre praktiske gjøremål og å treffe andre.



Figur S.2 De viktigste årsakene til å gå. Andelen som har svart "Svært viktig". Prosent. Kristiansand 2012

Tiltak som gjør det bedre å gå

Kjennetegn ved områder man liker å gå i er at det er trær og grønt, at det er godt brøytet og strødd om vinteren, god belysning, at man kan føle seg trygg og at man har mulighet til å hvile underveis.



Figur S.3 Andel som svarer at disse tiltakene er "Svært viktig" for at de skal gå mer. De ti viktigste. Prosent. Kristiansand 2012.

Vintervedlikehold, adskilte baner for fotgjengere og syklister, flere benker langs gangveiene, lavere hastighet på biltrafikken, nedsenkende fortauskanter ved fotgjengerfelt og andre steder og jevnere og bredere fortau er tiltak som de eldre mener skal til for at de skal gå mer.

Følgeundersøkelse med et mindre antall eldre

Hensikten med følgeundersøkelsen var å undersøke mer i detalj hvilke faktorer som motiverer eldre til å gå, hva de opplever som barrierer mot å gå samt hvilke egenskaper ved det fysiske miljøet som bidrar til at de opplever omgivelsene som mer eller mindre fremkommelige, trivelige og trygge å gå i. Undersøkelsen ble gjennomført som en deltakende observasjon i februar og mars 2013 med til sammen 44 personer over 67 år.

Utgangspunktet var en gåtur som informanten gikk ofte, gjerne i nærheten av bostedet. Etter gåturen ble det gjennomført en oppfølgingssamtale på om lag en time, hvor forhold observert under gåturen ble diskutert. I tillegg ble det stilt oppfølgingsspørsmål som blant annet omhandlet informantens gåvaner, motivasjon, barrierer og sosiale aktiviteter.

Motivasjon for å gå

Gleden ved å være ute i frisk luft

Den motivasjonsfaktoren som blir hyppigst nevnt blant de eldre, er gleden av å komme seg ut og få frisk luft eller å ”lufte seg”. Såfremt helsa er god, er den indre motivasjonen trolig en av de viktigste faktorene for å gå. Dette kan knyttes til mental helse, velvære og mestring. Det å gå er hos flere blitt en vane i hverdagen.

For helsas skyld

På samme måte som i spørreundersøkelsen ble helseaspektet framhevet som en viktig motivasjon for å bevege seg. Begreper og utsagn som ”helse”, ”å holde seg i form”, ”trim” eller ”mosjon” gikk igjen som begrunnelser på hvorfor de går. En av informantene påpeker at helseaspektet er blitt viktigere ettersom han har blitt eldre: ”Dersom man kun sitter i en stol, lever man nok ikke like lenge”. En annen forteller at det er godt å røre seg for å ”holde kroppen i gang” og at det er viktig for helsen og holde seg i form. Anbefaling fra legen blir også nevnt som en av årsakene til at man går.

Rekreasjon og naturopplevelse

Rekreasjon og naturopplevelse blir av flere angitt som årsak til at de liker å gå. Bynære friluftsområder som Odderøya, Baneheia og Jegersberg blir hyppig nevnt. Mange bruker ofte skogsområder i sitt nærmiljø til de daglige spaserturene.

Målpunkter i nabolaget

Når de eldre får spørsmål om hva de oppfatter som målpunkter i nabolaget sitt som det er kjekt å gå til, kommer det opp en mengde ulike svar: Treningssenteret, banken, legen, nærbutikken, posten, kafeer, kino, kirkegården, biblioteket, Kilden, friluftsområder, Strandpromenaden, Wergelandsparken, Markens, organiserte aktiviteter, byggeplasser, på besøk til venner, kollektivpunkter, Vågsbygd senter, Odderøya kafé, fiskeplassen. Målpunkter handler med andre ord både om handleturer, dagligdagse gjøremål, møte med venner og rekreasjon. Det å ha et mål med turen skaper i seg selv en motivasjon for å gå ut.

Sosialt samvær

Det å gå er en måte å møte og være sammen med andre mennesker på. En formulering som går igjen når vi spør om hvorfor de eldre liker å gå, er at man ”liker å komme seg ut for å få frisk luft og treffe folk”. Selv om flere av informantene liker å gå alene, synes de fleste det er positivt å møte på folk underveis. For noen er det å møte andre mennesker et av målene med gåturen. Andre går mye sammen med samboere/ektefeller eller venner.

Barrierer mot å gå

Den største og tydeligste barrieren for at eldre ikke går er vær og vinterføre. Enkelte nevner også at helse og form begrenser gåingen. I tillegg kan mangel på noen å gå på tur sammen med være demotiverende for det å gå.

Vær og føre

Flere av de eldre forteller at dårlig vær og vinterføre er en barriere for å gå ut. Et mindretall forteller at de går hele året uansett vær, og tilpasser seg ved å gå med brodder om vinteren eller at de går andre typer turer på vinteren enn om sommeren.

Helse

Helsen er avgjørende for hvor mye og langt man føler seg komfortabel med å gå. Enkelte nevner helsen som en begrensning når de blir spurt om hva som kan få dem til å gå mer: ”Helsa bestemmer”.

Utrygghet

Det å være redd for å falle eller redd for å gå alene er de to hyppigst nevnte problemene knyttet til utrygghet. Dette ser vi også gjør seg gjeldende gjennom følgestudien.

Ingen å gå sammen med – lettere å forbli i go' stolen

Det ser ut som om det sosiale aspektet er sterkt forbundet med lyst til å komme seg ut. En viktig barriere mot det å gå kan derfor være mangel på turkamerater eller motvilje mot å gå på sosiale arrangementer/aktiviteter hvor man ikke kjenner noen.

Flere trekker frem at en turkamerat eller noen å gå sammen med kunne bidratt til flere gåturer.

Kjennetegn ved områder som er gode å gå i

Flere og ulike egenskaper ved det fysiske miljøet påvirker hvorvidt gater, veier og områder oppleves som et gode å gå i. Disse er nevnt under:

- Lite biltrafikk
- At det finnes fortau
- At fortauene er reservert kun for fotgjengere
- At fortauene er brede nok, med slett dekke og uten hindringer i gangbanen

- Fotgjengerkryssinger på rett sted, som oppleves som trygge, er lette å komme over, har lang nok grøntid og ikke for høye fortauskanter
- Godt vedlikeholdte snarveier
- At det er trær og ikke minst blomster
- At det finnes nok benker, plassert på steder hvor det er interessant å sitte og viktig å få hvilt
- At det er rent, pent og ordentlig
- Belysningen må være god nok
- Fortau og veier er godt brøytet og strødd
- Godt kollektivtilbud, med busskur og benker

Dette kan oppsummeres som at områder som er gode å gå i er områder hvor fotgjengerne ferdes trygt og hvor det er pent og trivelig.

Tiltak for bedre framkommelighet

Gjennom alle deler av prosjektet er det kommet fram en rekke forhold og tiltak som kan forbedre omgivelsene slik at eldre med redusert fysisk mobilitet vil kunne klare å bevege seg på en enklere måte. Vi har sortert tiltakene under og pekt på hvem som er ansvarlig for iverksetting:

Tiltak

Ansvarlig/initiativtaker

Vedlikehold

Kommunen, Statens vegvesen, private

- Snøbrøyting, strøing
- Deponering av snø bort fra gangarealer
- Vedlikehold av fortau
- Flere søppelkasser langs veiene

Fysisk utforming

Kommunen

- At det finnes fortau
- Brede fortau
- Nedsenkede fortauskanter
- Utforming av trapper og rekkverk
- Flere benker for hvile
- Bedre belysning, særlig ved fotgjenger felt
- Bedre merking av fotgjengerfelt

Trafikantgrupper

- Skille fotgjengere og syklister
- Adskilte gang- og sykkelveier
- Biltrafikk bort fra de viktigste fotgjengerområdene
- Lavere fartsgrenser på biltrafikken i de sentrale områdene

Kommunen, statens vegvesen

Overordnet planlegging/ kollektivtransport

- Bedring av kollektivtilbud for å nå attraktive turområder
- Samordnet areal- og transportplanlegging for å redusere avstander mellom målpunkter

Kommunen, fylkeskommunen

Tiltak som ytterligere motiverer eldre til å gå

I denne aldersgruppen er det mange som bor alene, nesten 40 prosent, og blant de eldste kvinnene enda flere. Det betyr at mange mangler en turkamerat i hjemmet, og derfor ønsker seg noen å gå sammen med. Det er lettere å komme seg ut dersom man har noen å gå sammen med, men mange savner informasjon om hva som foregår og hvor man eventuelt kan få kontakt med andre i samme situasjon. Siden dette er personer som ikke er i arbeid, ønsket mange å utnytte formiddagene til å gå. Noen av de tilbudene og ansvarlige/initiativtaker som ble diskutert i denne sammenhengen var:

Tiltak

- Aktivitetskalender med informasjon om de arrangementene som finnes, spres gjennom ulike medier
- Opprette en idébank for å få i gang forskjellige aktiviteter, lett tilgjengelig kontakt i kommunen
- ”Lavterskel” gåtur med utgangspunkt i nabolaget, informasjon formidles lokalt (aviser, oppslag, nettsider)
- Faste turer med utgangspunkt i samme tidspunkt og sted, gjerne formiddag og hverdag, spres gjennom ulike medier

Ansvarlig/initiativtaker

Kommunen

Kommunen

Privat, kommunen

Privat, kommunen

- Arrangement i parker mv, informasjon spres i ulike medier Privat (næringsliv), kommunen
- Etablere gode gåruter ved utgangspunkt i områder med eldreboliger eller eldrecentre Kommunen
- Estetisk tilrettelegging, blomster, trær og beplantninger øker gleden ved å gå Kommunen, privat

Avslutningsvis kan vi si at Forskningsverkstedet viste behovet for tverrsektorielle tiltak på kommunalt nivå, og det er også behov for koordinering på flere plan i forvaltningen. Det vil samtidig være viktig å inkludere frivillige aktører og organisasjoner for å lykkes i bestrebelsene på å utvikle en god gåstrategi.

Summary:

Walking strategy for older citizens – knowledge base for planning in Kristiansand

TOI report 1265/2013

Authors: Randi Hjorthol, Julie Runde Krogstad, And Tennøy
Oslo 2013, 86 pages

Increased motivation through improved physical arrangements and low threshold services may contribute to increasing the walking activity of older citizens in Kristiansand. Older citizens want better maintenance of pedestrian walkways in winter, dedicated walking and cycling paths in summer, reduced traffic volumes in the most frequently used pedestrian areas, lower speed limits in central areas, wider pavements, lowered kerbs, more seating places in the outdoor environment, and improved lighting and road-marking, especially at pedestrian crossings. At a workshop arranged to discuss these things it became clear that getting information about activities and establishing walking groups would motivate older citizens into walking more, especially those who did not have a companion to walk with. These are the findings of a comprehensive study among citizens 67 years of age and older in Kristiansand, a city in the south of Norway. The results provide a knowledge base for development of a walking strategy to be directed by the municipality of Kristiansand.

The basis for a walking strategy

Walking is beneficial in several ways. It is both a physically and a psychologically healthy pursuit. Chance meetings with acquaintances on the street are commonplace, and people have a different perception of the environment than they do with motorized transport modes. The community, too, benefits from a better climate and local environment, and the better overall health of its residents.

Different groups in the population require varying stimulus and favorable conditions if they are to travel on foot. Older citizens – a group which is expanding in number and in share of the population – need different measures from younger citizens. Growth is especially strong among the oldest, the 80 year olds and above. Improved walking conditions for this group would increase their mobility and bring about positive health effects. Increased walkability among older citizens would reduce the need for motorized transport and in this way contribute positively to the environment and climate.

The purpose of this project is to provide a basis for development of a walking strategy for older citizens that would make it more attractive and safer for them to walk in. One of the goals is that the elderly themselves should be heard throughout all stages of the project; with minor local adjustments, another goal is that it could be used by other municipalities.

The method used in the project consists of several parts: a survey among a sample of elderly in Kristiansand to get an overall view of the situation; a participatory observation where the elderly and planners/scientists walk together on routes selected by the elderly themselves to identify barriers and their perception of

pedestrian areas; and a workshop where scientists, planners and elderly discuss the results emerging in the first two parts and also the measures to be taken. The results then to be used by municipal planners as a knowledge base on which to develop a walking strategy targeting older citizens of the municipality.

Difficulties walking increase with age

Well over half of the sample of 3,500 people aged 67 years and older responded to the survey. Nearly 500 were positive to attending the participatory observation, when questions were asked about activities and daily travel, their experiences walking in the neighbourhood, their most important reasons for walking, what they perceived as comfortable/not comfortable pedestrian areas and what they would give priority to if measures were to be taken to improve the conditions for pedestrians.

The survey showed that even though difficulty walking increases with age (figure S.1) – and many elderly above 80 years use an aid of some kind – a large number still walk when carrying out their daily activities. About 40 per cent of this age group walk when doing their grocery shopping, women more so than men. This is in fact a reflection of men more often than women have a driving licence. Measures facilitating walking are important in maintaining good walking habits among the elderly and in developing new habits for those who previously drove a car.

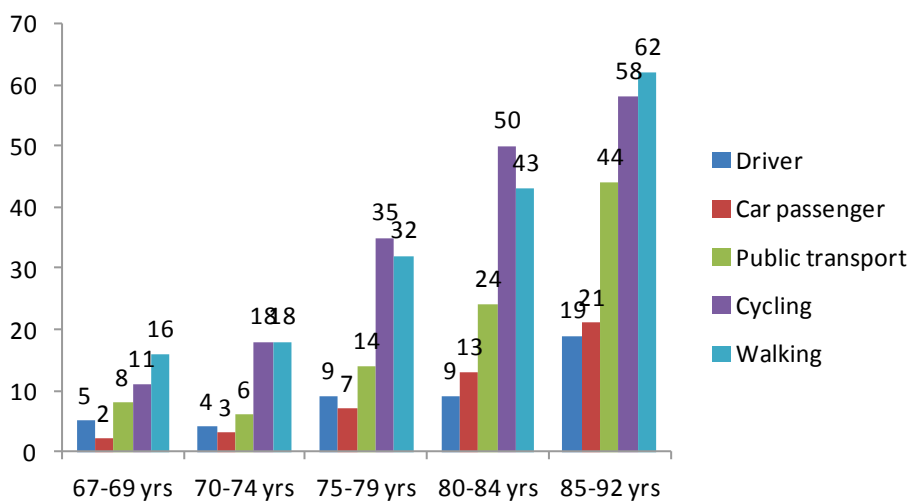


Figure S.1 Share of elderly with some or great difficulty making use of different transport modes. Percent. Kristiansand 2012

The results show that older citizens living in central areas of the city walk more, which is a reflection of both the wider range of activities and the shorter distances between home and activity. For example, when we look at the most frequently used mode of transport for grocery shopping, there are great differences between the residents in various districts. Nearly 60 per cent of the older citizens in the city walk, while the share of walking in the rural districts is no more than 18 per cent. In these areas, almost 80 per cent go by car when shopping, 60 per cent of them as a driver and 17 per cent as a passenger.

Improved health – an important motivation for walking

The health dimension of walking is important in the motivation for many older citizens. Additional high rated motivation for walking is in getting outdoors, carrying out practical tasks and meeting others.

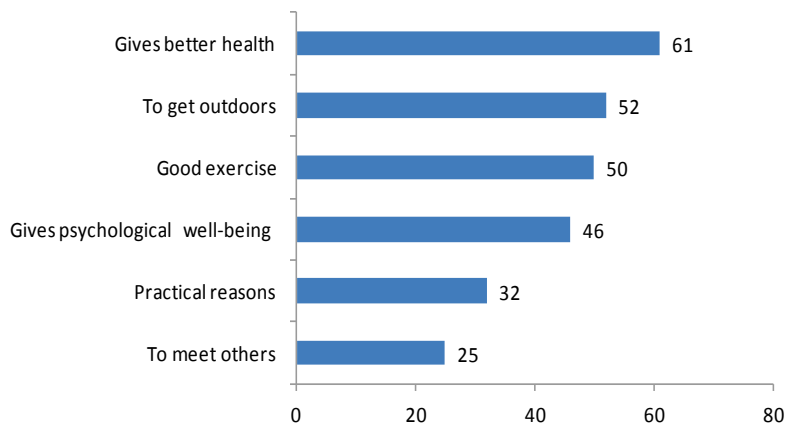


Figure S.2. The main reasons for walking. Share of the elderly who answered "Very important". Per cent. Kristiansand 2012

Measures to facilitate walking

Areas favoured by pedestrians are: green vegetation, satisfactory winter maintenance (snow removal, gritting), good lighting, safety and seating opportunities along the way.

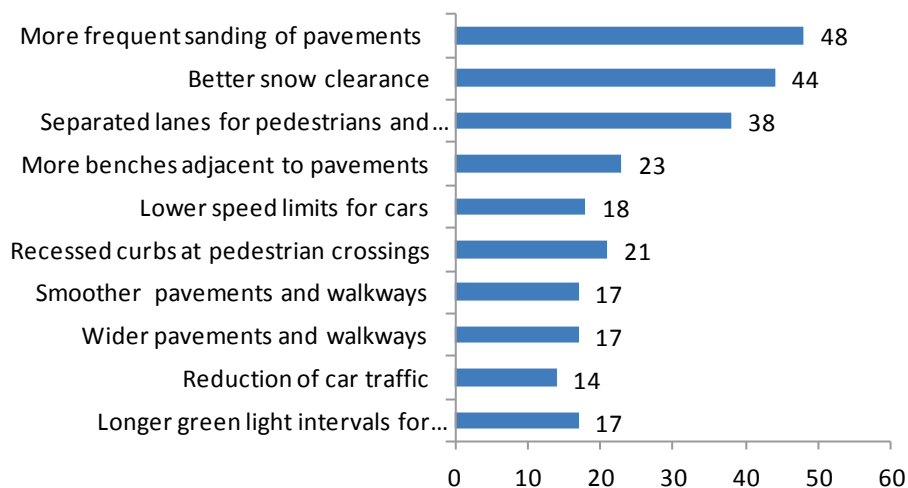


Figure S.3. Share of the elderly reporting that these measures are "Very important" for their walking activity. The ten most important measures. Per cent. Kristiansand 2012.

Winter maintenance, separate walking and cycling paths, more benches along the walkways, lower speed limits for cars, lowered kerbs on pedestrian crossings and at other locations, and smoother and wider pavements are all measures that, if improved, would lead to increased walking activity of older citizens.

Participatory observation among a smaller group of elderly

The purpose of the participatory observation was to examine in more detail the factors that motivate seniors to walk, what they perceive as barriers to walking and what qualities of the physical environment it is that contribute to their experience of the surroundings as more or less navigable, pleasant and safe. The participatory observation was carried out in February and March 2013 and included 44 persons above 67 years.

The starting point was a walking route used frequently/daily by the informants, usually near their homes. After the walk, during an interview lasting about an hour, features of the walking route were discussed and habits for walking, motivation, barriers and social activities were raised.

Motivation for walking

The joy of being out in the fresh air

The motivation most frequently mentioned among the elderly was the joy of getting out and getting a breath of fresh air. As long as they are in good health, inner motivation is probably one of the most important reasons why they walk and this may be linked to mental health, well-being and coping. Some of the interviewees explained that walking had become a habit in their everyday lives.

For the health of it

As in the survey, the health aspect of walking was stressed as important motivation. Concepts and statements such as “health”, “keeping fit”, “fitness” or “exercise” were repeated time and again as reasons for walking. One informant explained that the health aspect had become more important as he got older: “If you just keep sitting in a chair, you probably will not live as long”. Another said that it felt good to move to “keep your body going” and that it was important to stay fit. Recommendation from the doctor was also mentioned as a reason for walking.

Recreation and nature experience

Recreation and getting out into nature are reported by several informants as reasons they enjoy walking – urban outdoor spaces such as Odderøya, Baneheia and Jegersberg in particular. Many people go daily for walks in the woods in their local environment.

Target points in the neighbourhood

When asked what they perceive as enjoyable target points in their neighbourhood, a variety of answers come up: The gym, the bank, the doctor, the local grocery store, the post office, café, the cinema, the cemetery, the library, the theatre/cultural centre “Kilden”, outdoor spaces, promenades such as “Strandpromenaden” and “Markens”, parks, organized activities, construction sites, visiting friends, local centres, fishing places. Target points are basically about shopping trips, everyday tasks, meeting friends and recreation. It seems that the motivation to go out is stronger when there is a target.

Socializing

Walking is one way of meeting and interacting with other people. A statement repeatedly mentioned among the elderly when asked why they walk is the joy of getting out, getting a breath of fresh air and meeting people. Although several of the interviewees preferred to walk alone, they loved meeting people along the way. For some, the interaction with others was actually one of the purposes of walking. Others often walk together with friends or spouses.

Barriers to walking

The greatest and most obvious obstacle the elderly have to walking is the weather and winter conditions. Some of the interviewees also mentioned health and physical shape as obstacles and lack of a walking companion did not help.

Weather and winter conditions

Several of the interviewees explained that bad weather and winter conditions limited their outdoor walking. A minority reported that they walked all year round regardless of the weather, and adapted by wearing crampons in winter or chose alternative walking routes in winter than in summer.

Health

For the elderly, health and physical shape are crucial in determining the length and duration of the walks they feel comfortable with. When asked what might lead to them increasing their walking activity, some mentioned better health.

Feeling unsafe

Being afraid of falling or of walking alone were the most frequently mentioned issues in relation to feeling unsafe. We see that these issues manifest themselves through the participatory observation.

Lack of a walking companion – remaining in the easy chair

It looks like the social aspect of walking is strongly connected with the inclination to get out, but, as already mentioned, an important limitation is lack of a walking companion or reluctance to attend social arrangements/activities where no one is known to you. In other words, a walking companion would contribute to increased walking activity.

Attractive pedestrian areas

Various characteristics of the physical environment affect whether streets, roads and areas are perceived as good/not good to walk in. These include:

- Small traffic volumes
- The existence of pavements
- Pavements reserved for pedestrians only
- Pavements that are wide, smooth and with no obstructions

- Pedestrian crossings where it is safe to cross easily, where sufficient green time is given and where there are lowered kerbs
- Well-maintained shortcuts
- Green vegetation such as trees, bushes and flowers
- Benches at interesting locations to rest one's legs
- Areas that are clean, neat and orderly
- Satisfactory lighting
- Winter maintenance of pavements and roads (snow removal, gritting)
- Good public transport, bus shelters and benches

In sum, older citizens perceive pedestrian areas as pleasant where they can walk safely and where it is neat and orderly.

Measures to facilitate interaction between the environment and own resources

A number of issues and initiatives have emerged and been discussed throughout all parts of the project. Their implementation will contribute to improving the environment, so that elderly people who have reduced physical mobility will be able to move around more easily. The measures are classified below along with the authority responsible for implementation:

Measure	Responsible/initiator
Maintenance <ul style="list-style-type: none">• Removal of snow, gritting• Clearing of snow away from walkways• Maintenance of pavements• More rubbish bins at strategic places along the roads	The municipality, National Public Roads Administration (NPRA), private actors
Physical design <ul style="list-style-type: none">• The existence of pavements• Wider pavements• Lowered kerbs• Practical design of staircases and railings• More benches to sit on• Improved lightning, especially at pedestrian crossings• Improved marking of pedestrian crossings	The municipality

Mobility groups	The municipality, NPRA
<ul style="list-style-type: none">• Clear lines of demarcation between pedestrian and cycle areas• Separate walking and cycle paths• Reduced traffic in central pedestrian areas• Lower speed limits for cars in central areas	
Overall planning/public transport	The municipality, the county administration
<ul style="list-style-type: none">• Improved public transport services reaching attractive urban outdoor spaces more easily• Coordinated land use and transport planning to reduce distances between target points	

Measures to further motivate seniors to walk

Many older citizens live alone (almost 40 per cent), and the number is even higher among the oldest women, which means that many lack a walking companion and wish for someone to accompany them when walking. A walking companion would facilitate walking, but the elderly often miss out on information about ongoing activities and about where to get in touch with others in a similar situation. Since the elderly are not in work, many want to take a morning walk. Some of the measures and responsible/initiators that were discussed throughout the project were:

Measures	Responsible/initiator
<ul style="list-style-type: none">• Activity calendar with information about existing events and arrangements disseminated through different media channels	The municipality
<ul style="list-style-type: none">• Establishment of an ideas bank to start various activities, and an available contact point to the municipality	The municipality
<ul style="list-style-type: none">• “Low threshold” local walks in the neighbourhood; information disseminated locally (newspapers, inquiries, the internet)	Private actors, the municipality
<ul style="list-style-type: none">• Regular everyday walks starting at the same time and place, preferably in the morning and disseminated through different media channels	Private actors, the municipality

- Arrangements in parks and other public places and information about them disseminated through different media channels Private actors (businesses), the municipality
- Good walking paths in housing areas and in areas with centres for the elderly The municipality
- Esthetic arrangements – flowers, trees and shrubbery – enhancing the pleasure of walking The municipality, private actors

In conclusion, the workshop demonstrated the need for intersectoral action at municipal level and for coordination at various levels in the public administration. At the same time, it was concluded that NGOs and other actors succeed in developing a good walking strategy for the elderly in Kristiansand.

1 Innledning

Å gå er en transportform som gir fordeler på flere måter. For den enkelte er det å gå helsebringende, både fysisk og psykisk. Det gir større mulighet til treffe folk uplanlagt, og skaper en annen opplevelse av omgivelsene enn hva bruk av motoriserte transportformer gjør. Når flere går i stedet for å kjøre bil gir dette samfunnsmessige gevinster i form av både bedre klima og lokalmiljø i tillegg til bedre generell helse i befolkningen. I den nasjonale gåstrategien (Statens vegvesen 2012) legges det vekt på å utvikle gåstrategier ut fra lokale forhold i kommunene. Det sies videre at strategien bør sees i sammenheng med forebyggende helsearbeid og inneholde både handlings- og kommunikasjonsplaner.

De nasjonale reisevaneundersøkelsene, som gjennomføres hvert fjerde år, viser at andelen som går og sykler er redusert i løpet av de siste 25 årene, mens bilbruken har økt (Hjorthol 2012). Økte klimagassutslipp og lokale miljøproblemer er konkrete virkninger av denne utviklingen.

I belønningsordningen (for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene) mellom Samferdselsdepartementet og Kristiansandregionen forutsettes det at veksten i biltrafikken stoppes (Kristiansand kommune 2011). Bedre tilrettelegging for å gå vil kunne være et av virkemidlene.

Forskjellige befolkningsgrupper behøver imidlertid ulik stimulans og betingelser for å bevege seg til fots. Eldre kan for eksempel trenge andre tiltak enn yngre, og dette er en gruppe som øker både i antall og andel av befolkningen.

Befolkningsframskrivninger viser at antallet personer på 67 år og over vil øke betydelig, fra 0,6 millioner i 2002 til omtrent 1,5 millioner i 2060 (SSB 2010). Økningen er særlig sterk blant de eldste, fra 80 år og eldre (SSB 2004). En bedre tilrettelegging for å gå for denne gruppen, vil både øke deres mobilitet og kunne ha helsemessige positive effekter. Internasjonal forskning har vist at mobilitet og mulighet til å bevege seg ut av hjemmet er blant de viktigste aspektene ved eldre personers livskvalitet (Gabriel og Bowling 2004). Økt mobilitet for eldre betyr at de er i stand til klare seg lenger i eget hjem, og dermed vil det kunne redusere behovet for sykehjemsplasser, noe som vil gi besparelser for kommunene. Økt gange blant eldre vil også minske behovet for motorisert transport og på den måten ha positive miljø- og klimakonsekvenser.

Anvendt forskning om tiltak for å gjøre forholdene for å gå bedre for eldre, konkluderer med at det er svært viktig å få de eldres opplevelse og erfaring med når tiltakene utformes (Anund m fl. 2003, Ståhl & Ivarson 2007, Wennberg 2009). De understreker at det er viktig at de eldre er med fra starten av planleggingsprosessen.

Formålet med dette prosjektet er å legge grunnlaget for å utvikle en gåstrategi for eldre som skal gjøre det mer attraktivt og tryggere å gå for denne aldersgruppen. Det er en målsetting med prosjektet at målgruppen, de eldre selv, skal bli hørt gjennom alle etapper av prosjektet. Det er også et mål at kunnskapsgrunnlaget til denne gåstrategien skal, med mindre lokale tilpasninger, kunne anvendes av andre kommuner.

Metoden som er brukt i dette prosjektet består av flere deler; en spørreundersøkelse blant et utvalg av eldre i Kristiansand, en deltakende observasjon eller følgeundersøkelse, der eldre og planleggere/forskere har gått sammen på utvalgte strekninger for å kartlegge barrierer og forhold for å gå, et 'forskningsverksted' der forskere, planleggere og eldre/eldrerepresentanter har diskutert resultater fra de første to delene av prosjektet samt aktuelle tiltak som bør iverksettes. Til slutt blir dette brukt som grunnlag av de kommunale planleggerne for å utvikle en gåstrategi for eldre i kommunen. Metoden som er brukt i prosjektet er inspirert av en undersøkelse som ble gjort i Kristianstad kommune i Sverige for noen år tilbake (Ståhl og Iwarsson 2007; Ståhl m fl 2008). Hensikten med å bruke disse tre ulike metodiske tilnærmingene, såkalt metodetriangulering, er at vi har kunnet belyse problemstillingen på forskjellige måter og dermed styrket konklusjonene i den grad resultatene underbygger hverandre.

I denne rapporten presenterer vi resultater fra prosjektet i Kristiansand, der formålet har vært å utarbeide et grunnlag for å utvikle en gåstrategi. I kapittel 2 gir vi en kort oversikt over tidligere forskning om eldre og mobilitet, og trekker fram referanser knyttet til det å gå (relativt få). Kapittel 3 omhandler spørreundersøkelsen om å gå i Kristiansand, som ble gjort blant befolkningen fra 67 år og eldre i Kristiansand kommune. Kapittel 4 gir resultater fra følgeundersøkelsen, der eldre i Kristiansand har gått sammen med prosjektmedarbeiderne i utvalgte områder/gater i byen. Gjennom disse gåturene fikk vi fram hva som motiverer til å gå samt egenskaper ved miljøet der man går. I tillegg fikk vi kartlagt motivasjonsfaktorer knyttet til det å gå. Kapittel 5 refererer fra forskningsverkstedet, der eldre, planleggere og forskere har diskutert resultater fra de foregående undersøkelsene og kommet med konkrete forslag til Kristiansands plan for gåstrategi. I kapittel 6 trekker vi trådene sammen og konkluderer.

2 Tidligere undersøkelser om Eldres mobilitet og forhold knyttet til å gå

Uavhengig mobilitet er en viktig del av eldre menneskers velferd og livskvalitet. I de senere årene er det gjort en del forskning der man ser mer spesifikt på eldre og deres reisevaner. En del forskning har også koplet mobilitet til velferd og livskvalitet.

Mye av forskningen om eldre og mobilitet er knyttet til eie og bruk av bil, og mye av denne forskningen stammer fra USA. Marottoli mfl. (1997) fant at å måtte slutte å kjøre bil var en viktig indikator på økte depressive symptomer. Den samme studien viste også at aktiviteter utenfor hjemmet gikk sterkt tilbake når muligheten for å kjøre bil forsvant, også når det ble kontrollert for effekten av alder og andre sosiodemografiske variabler (Marottoli mfl. 2000). En kvalitativ studie, også fra USA, viste at eldre kvinner som måtte slutte å kjøre bil sa de opplevde at de ikke lenger kunne ta initiativ til spontane aktiviteter, de mistet kontrollen over tilværelse og følte engstelse for at de skulle være til byrde for sine slektninger (Bauer mfl. 2003).

Det finnes også en del europeiske studier som har sett på sammenhengen mellom livskvalitet og transport for eldre grupper. Banister og Bowling (2003) tok opp dette spørsmålet i Storbritannia. De fant at antall reiser, reiseavstander og andre aspekter ved mobilitet, slik som det å føle seg trygg i nabolaget, deltakelse i aktiviteter og gode servicetilbud i nabolaget var viktige elementer ved livskvalitet.

En komparativ studie fra flere europeiske land (Nederland, Finland, Tyskland, Italia og Ungarn) undersøkte sammenhengen mellom faktisk reiseatferd og tilfredshet med mobiliteten (Mollenkopf mfl. 2005). Resultatet viser at tilfredshet med mobilitet var korrelert med mobilitetsnivået, enten målt som antall turer eller antall aktiviteter.

En stor del av undersøkelsene om Eldres mobilitet er kartlegging av reisevaner, særlig gjelder det bilhold og bilbruk, men også reisefrekvens og reiseformål er tema for disse studiene. Mesteparten av forskningen om eldre som angår førerkort og bilbruk kommer fra USA (Nordbakke 2006). Folk i USA er eldre når de slutter å kjøre bil enn i europeiske land der dette har blitt undersøkt (Hakamies-Blomqvist mfl. 2004). Personer uten førerkort eller tilgang til bil i USA er mye mer avhengige av andre for å komme seg rundt enn hva europeere i allmennhet er (OECD 2001). I USA har det vært en sterk økning i førerkort, bilbruk og antall reiser blant eldre, særlig blant kvinner, og de uten tilgang til bil har problemer med å delta i ulike aktiviteter (Rosenbloom 1993, 2000, 2001).

I europeiske land har også bilbruken blant eldre økt. Dette gjelder England (Oxley 2000), Sverige (Kranz 1999, Dillen 2005), Danmark (Magelund 2001) og Norge (Hjorthol 2004). Disse studiene peker også på forskjeller mellom kvinner og menn. Generelt sett har kvinner sjeldnere førerkort enn menn. Ellers har disse studiene ikke skilt så mye mellom ulike grupper av eldre bortsett fra kjønn.

I en landsomfattende finsk studie fant man at problemer knyttet til mobilitet var knyttet til mangel på førerkort (Sirén og Hakamies-Blomqvist 2004). Undersøkelsen fant at kvinner i mindre grad hadde mulighet til å bruke bil enn menn. Generelt sett

hadde kvinner dårligere mobilitet enn menn, og var mer avhengig av å være i god form og/eller få hjelp fra andre for å få gjennomført sine daglige aktiviteter.

I 2005 hadde 95 prosent av aldersgruppen 35-55 år førerkort i Norge, av disse utgjorde menn en større andel enn kvinner (Denstadli m fl. 2006). Dette betyr at mesteparten av den norske befolkningen over 65 år vil ha førerkort for bil i 2030. Den ”nye” generasjonen av eldre har sannsynligvis utviklet (bil)vaner som de tar med seg inn i pensjonisttilværelsen. En tidligere norsk kohortstudie peker i den retningen (Hjorthol og Sagberg 2000). Det samme fant man i en komparativ kohortstudie av eldres reisevaner i Danmark, Norge og Sverige (Hjorthol mfl. 2010). Resultater fra en landsomfattende nederlandsk studie av eldres fritidsaktiviteter viser at flertallet foretrekker å bruke bil til de forskjellige aktivitetene (Schwanen mfl. 2001). Kollektivtransport ble bare brukt som erstatning for å gå eller sykle. En relativt ny studie fra Sydney, Australia viser at preferansen for å bruke bil er sterk, selv om det finnes andre reisemåter (Golob og Hensher 2007). Resultater fra en samtidig studie fra London viser også at eldre foretrekker bilen framfor kollektivtransport (Schmöcker mfl. 2007). En svensk undersøkelse av hvordan en bestemt kohort, født i 1944, så for seg sin fremtid som gammel, viste at de aller fleste hadde forventninger om et høyt aktivitetsnivå og mobilitet (Hakamies-Blomquist mfl. 2005).

Å finne gode alternativer til bilbruk for de eldre er derfor viktig. Å gjøre det attraktivt å gå ved å finne fram til de best egnede tiltakene, kan få flere til å sette bilen hjemme.

Det er færre studier som har undersøkt eldres daglige reiser til fots, og betingelser for å kunne gå. Selv om en stor del av de eldres reiser gjøres med bil, foregår en betydelig del av reisene også til fots. I europeiske land er mellom 30 og 50 prosent av de daglige reisene for eldre til fots (Hjorthol mfl. 2011). Mange eldre opplever at forholdene for fotgjengere er dårlige, og at det kan være vanskelig å ta seg fram i områdene der de bor, særlig på vinterstid. Fall i gangområdene er ofte forårsaket av ulike typer barrierer i nærområdene (Levin mfl. 2012).

Mer enn 60 prosent av alle skader eldre pådrar seg utenfor hjemmet dreier seg om ulykker der de er fotgjenger (uten følge). Disse fallene/ulykkene er ofte knyttet til miljømessige/områdemessige faktorer, men også til de eldres helsetilstand. Eldre skader seg mer ved ulykker enn yngre gjør, noe som har negative konsekvenser både med tanke på helbredelse og livskvalitet. Mange av disse fallene foregår på vinterstid (Björnstig mfl. 1997). Forholdene på vinterstid oppleves ekstra begrensende på muligheten til å bevege seg utendørs for de eldre (Row mfl. 2004; Wennberg mfl. 2009), særlig for gruppen over 80 år (Hjorthol 2012).

Levin mfl. (2012) har gått gjennom litteraturen om tiltak for å bedre forholdene for eldre fotgjengere, som de kategoriserer i generelle og spesielle tiltak.

Generelle tiltak:

- Skille fotgjengere og syklist/mopedister
- Bedre skilting
- Bedring av betingelsene for å gå
- Redusert fartsgrense til 30 km i nærområder
- Flere benker

Spesielle tiltak:

- Flere og bedre utformede fotgjengeroverganger
- Signalregulering
- Bredere fortau
- Flere holdeplasser for kollektivtransporten
- Nedsenket kantstein ved kryss og andre strategiske steder

- Bedre snørydding og strøing
- Bedre nivåtilpasning av kryssende fortau
- Bedre vedlikehold av fortau og omgivelser
- Jevnere overflate på fortau

Sikkerhet og mobilitet er nært forbundet med hverandre. Tiltak for sikkerhet er best når disse kan øke fysisk aktivitet, for eksempel ved å gjøre infrastrukturen for fotgjengere mindre kompleks, mindre krevende og mer attraktiv. Eldre foretrekker fotgjengerfelt og signalregulerte kryss, og fortau er svært viktig.

En før- og etterundersøkelse av tiltak for forbedringer av det fysiske miljøet for eldre fotgjengere i Hässleholm, fant at tiltak som gjorde områdene mer tiltalende og ga mer orden var de som ble bemerket mest (Wennberg mfl. 2010). Dette dreide seg om fjerning av grafitti og søppel, fjerning av sykler i fotgjengerområder og klar separering av fotgjengere og syklistene. Undersøkelsen fant også at det er viktig å ta "hele reisen" i betraktning. Å gå til butikken kan være en kompleks kjede av hendelser. Dersom ett ledd i kjeden skaper problemer, kan det medføre at reisen ikke kan gjøres.

I Hässleholm og Piteå ble eldres opplevelse av gangforholdene på barmark og vinterstid sammenliknet (Wennberg mfl. 2009). Barmarksproblemer er større for de over 80 år. Om vinteren er det å få bort is og snø og strø fortauene viktigst for alle aldersgrupper. For de som har helseproblemer er dette viktigere enn for andre. Kvinner legger større vekt på å fjerne barrierer enn menn i begge byene.

Det er så vidt oss bekjent ikke gjort studier der man har holdt kostnader knyttet til vintervedlikehold opp mot kostnader representert av fallulykker blant fotgjengere. Undersøkelser av kostnader knyttet til for eksempel lårhalsbrudd koster ca kr 300 000 (i 2008) det første året (Kjølstad mfl. 2009). Opphold på et sykehjem kommer opp i godt og vel det dobbelte for et år. En undersøkelse av singelulykker i Skåne, Sverige, viste at et forbedret vintervedlikehold vil kunne redusere antall skadde betydelig, med ca to tredeler, og dermed spare samfunnsmessige utgifter til sykepenger og helsetiltak (Berntman mfl. 2011).

3 Spørreundersøkelse blant eldre i Kristiansand

3.1 Bakgrunn og problemstilling

For å få en god oversikt over situasjonen til de eldre i Kristiansand, ble det som første del av prosjektet gjennomført en postal spørreundersøkelse blant et utvalg av befolkningen fra 67 år og eldre. Spørreskjemaet som ble brukt ligger ved som vedlegg I i rapporten. Hensikten var å få opplysninger om de eldres oppfatninger om hvordan det er å være fotgjenger i Kristiansand, hvilke barrierer de opplever og hva de synes burde bli bedre. De eldre kom selv med konkrete forslag til tiltak som de mener vil bedre forholdene. I dette kapitlet vil vi presentere resultatene fra undersøkelsen. Først skal vi se nærmere på metode og opplegg for studien.

3.2 Metode og opplegg

Målgruppen for undersøkelsen har vært et representativt utvalg av befolkningen i alderen 67 år og eldre i Kristiansand kommune som er bosatt i eget hjem. Utvalget ble trukket på TNS Gallups befolkningsdatabase (Lindorff Match). I alt ble 3500 trukket ut til å delta i undersøkelsen ut fra en antakelse om en svarprosent på 35-40 prosent.

Bruttoutvalget mottok et spørreskjema i posten på åtte sider inkludert forside, og et introduksjonsbrev fra kommunen, som fortalte om undersøkelsen (både skjema og brev fins i vedlegg I). Det ble også oppgitt at de som deltok i undersøkelsen var med på en trekning av 10 gavekort à kr 1000.

Svarprosent før puring var 34,4 prosent. 2297 personer (65,6 prosent) ble purret; de fikk brev med skjema tilsendt én gang til. Innen endelig svarfrist kom det inn 1761 svar (50,3 prosent). I løpet av feltperioden har pårørende og personer som har vært trukket ut tatt kontakt for å informere om at de ikke kan svare grunnet sykdom, bortgang (død) eller annet. I alt ble det registrert ni slike hos TØI og 79 hos TNS Gallup. Frafall registrert hos TNS Gallup inkluderer også retur av post. Grunnlag for beregning av svarprosent den 27.11.2012 var 3412 som gir en responsrate på 51,6 prosent.

Utvalget ble stratifisert med 41 prosent i alderen 67-79 år og 59 prosent i alderen 80 år og eldre – det vil si en oversampling av de aller eldste for å sikre en god representasjon av de som erfaringsmessig har størst problemer knyttet til det å gå. Svarprosenten fra denne eldste gruppen ble noe høyere enn forventet (44,8 prosent), slik at andel svar blant de som var 80 år og eldre endte på 53 prosent.

Svarprosenten blant menn er også høyere i denne undersøkelsen enn blant kvinner, henholdsvis 55 mot 46 prosent. Dette utjevner det forholdet at flere kvinner enn menn er trukket, henholdsvis 60 mot 40 prosent. Det er særlig flere kvinner i

bruttoutvalget i gruppen 80+ (63,5 prosent mot 36,5 prosent menn) – noe som gjenspeiler befolkningssammensetningen.

Nettoutvalget er vektet etter offisiell statistikk for Kristiansand i de to aldersgruppene og etter kjønn.

Spørreundersøkelsen ble sendt ut 22.10. 2012.

Purring med skjema ble sendt 13.11. 2012.

Undersøkelsen ble lukket 27.11. 2012.

Ikke alle har svart på alle spørsmål, eller svarene har vært vanskelig å lese. Derfor vil antallet svar variere en del fra spørsmål til spørsmål. Siden de eldste er overrepresentert, benyttes vektning av dataene der det gjøres analyser. I presentasjonen av utvalget i neste avsnitt, er dataene bli presentert uvektet.

3.3 Hvem har svart på undersøkelsen

I dette avsnittet skal vi se nærmere på hvem som har deltatt i spørreundersøkelsen. Tabell 3.1 viser fordelingen på kjønn, alder og om vedkommende bor alene eller sammen med noen.

Tabell 3.1 Kjennetegn ved utvalget. Prosent og absolutte tall. Kristiansand 2012

Kjennetegn	Prosent	Antall
<i>Kjønn</i>		
Mann	42	728
Kvinne	58	946
Totalt	100	1760
<i>Alder</i>		
67-69 år	20	356
70-74 år	26	461
75-79 år	20	356
80-84 år	21	369
85-92 år	13	219
Totalt	100	1761
<i>Boform</i>		
Bor alene	38	668
Bor sammen med noen	55	962
Ubesvart	7	131
Totalt	100	1761

Kvinner er i overvekt i dette utvalget, men det er på nivå med fordelingen mellom kjønnene på landsbasis i denne aldersgruppen (67 år + Statistikkbanken, Statistisk sentralbyrå). Siden de eldste er overrepresentert, er det en relativt stor andel av utvalget som er 80 år og eldre, godt og vel en tredel.

I denne aldersgruppen er det nesten 40 prosent som bor alene.

Tabell 3.2 viser boligtype og bydelen vedkommende bor i. Godt over halvparten bor i enebolig eller annet småhus. En tredel bor i leilighet i bygård eller boligblokk, mens bare fem prosent bor i omsorgsbolig, trygdebolig eller servicebolig. Omtrent halvparten bor i sentrum eller i tilstøtende sentrale bydeler. Nesten 30 prosent bor i perifere bydeler og de resterende bor i landlige bydeler. Vedleggstabellene A og B viser henholdsvis aldersfordelingen og kjønnsfordelingen i bydelene.

Tabell 3.2 Boligtype og bydel. Prosent og absolutte tall. Kristiansand 2012

	Prosent	Antall
Boligtype		
Enebolig	54	944
Leilighet i blokk, bygård med heis	25	444
Leilighet i blokk, bygård uten heis	8	141 *
Trygdebolig, servicebolig, omsorgsbolig	5	84
Annen boligtype	1	25
Ubesvart	7	123
Totalt	100	1761
Bydel 1)		
Sentrum	10	165
Tilstøtende sentrale bydeler	41	717
Perifere bydeler	27	479
Landlige bydeler	18	324
Ubesvart/uregistrert	4	76
Totalt	100	1761

* 93 bor i 2. eller høyere etasje

1):

Sentrum= Kvadraturen (8)

Tilstøtende sentrale bydeler=Grim(7), Hellemyr(5), Tinnheia (6), Lund (9), Kongsgård/Gimlekollen(11)

Perifere bydeler= Ytre Vågsbygd (2), Midtre Vågsbygd (3), Justvik (14), Hånes (17)

Landlige bydeler= Flekkerøy (1), Mosby (13), Ålefjær(15), Tveit(16), Ytre Randesund (19).

Avstand til bussholdeplass, dagligvarebutikk, post, bank osv forteller noe om tilgjengeligheten til en rekke dagligdagse nødvendigheter der hvor vedkommende bor. Tabell 3.3 viser avstand til forskjellige typer av service.

Så mange som 75 prosent har mindre enn 500 meter til nærmeste bussholdeplass. For de som har problemer med å gå, kan imidlertid 500 meter være langt, og især dersom det ikke er hvilemuligheter på strekningen, eller hvis terrenget er kupert. Tidligere undersøkelser har vist at 200-300 meter kan være en grense for hvor lang en slik avstand bør være for de eldste (Hjorthol mfl. 2011). Omtrent like mange har under to km til dagligvarebutikken og til nærmeste turområde.

Tabell 3.3 Avstand til ulike typer av service. Prosent og absolutte tall. Kristiansand 2012

Service	Avstand					Totalt	Antall
	<0,5 km	0,5-1,9 km	2-2,9 km	3km +	Ubesvart		
Nærmeste bussholdeplass	75	18	1	1	5	100	1761
Dagligvarebutikken du oftest handler i	40	36	9	8	7	100	1761
Post	26	45	15	7	7	100	1761
Fastlegen	11	27	16	39	7	100	1761
Turområde	40	31	10	7	12	100	1761

3.4 Forutsetninger for å reise – helse og transportressurser

Som vi viste i kapittel to er både alder og kjønn kjennetegn som er av betydning når det gjelder helse og tilgang til transportressurser, helseproblemene øker med alder og kvinner har oftere dårligere tilgang til bil enn menn, men det er også individuelle variasjoner. I dette avsnittet skal vi derfor vise hvordan helseproblemer og tilgang til transportressurser varierer med alder og kjønn.

Siden fokus for undersøkelsen er å gå, skal vi først se på omfanget av hjelpemidler folk trenger for å bevege seg utendørs. Ser vi hele aldersgruppen under ett, er det så mange som 77 prosent som ikke trenger hjelpemidler, tabell 3.4. Det vanligste å bruke er staver eller stokk, 14 prosent. Men det er både alders- og kjønnsforskjeller. Kvinner bruker oftere slike hjelpemidler enn menn, og andelen som bruker ulike hjelpemidler øker med alder. Det er i første rekke fra 80 år og oppover at bruk av staver og rullator blir mer vanlig. I aldersgruppen 80-84 år benytter 21 prosent stav eller stokk, og 12 prosent bruker rullator. I den eldste gruppen, 85-92 år er de tilsvarende andelene henholdsvis 30 og 27 prosent.

Tabell 3.4 Hjelpemidler for å bevege seg utendørs etter kjønn og alder. Prosent. Kristiansand 2012

	Ingen hjelpemidler	Stokk/krykker/staver	Rullator	Manuell rullestol	Elektrisk rullestol	Annet hjelpemiddel
<i>Alle</i>	77	14	7	2	2	2
<i>Kjønn</i>	***	***	***			
Mann	84	11	3	1	2	2
Kvinne	75	15	10	2	2	1
<i>Alder</i>	***	***	***	**	**	
67-69 år	92	4	1	0	0	1
70-74 år	91	6	1	1	1	2
75-79 år	80	15	4	1	2	2
80-84 år	69	21	12	2	4	2
85-92 år	46	30	27	5	3	1

** signifikant $p < 0.01$

*** signifikant $p < 0.001$

Ser vi hele utvalget under ett, er det mange som har førerkort og bil, omtrent tre av fire, tabell 3.5, mens det bare er 6 prosent som har TT-kort (transporttjeneste for dem som ikke kan bruke ordinær kollektivtransport). Menn har oftere førerkort og bedre tilgang til bil enn kvinner, mens kvinner oftere har TT-kort enn menn.

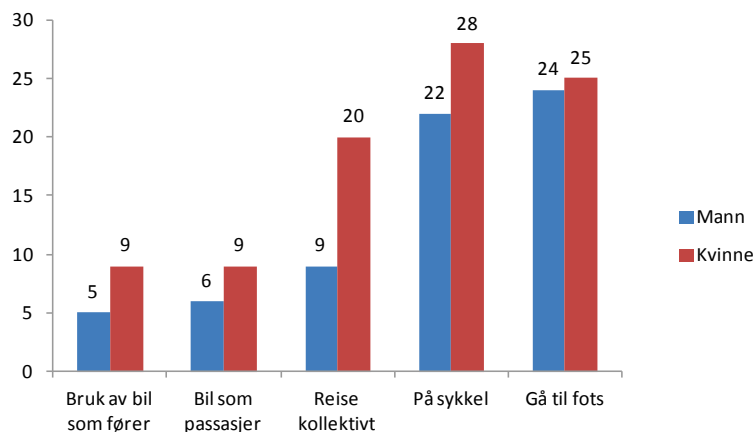
Andelen som har bil og førerkort avtar med alderen. I aldersgruppen mellom 85 og 92 år er det ca 40 prosent som har det. I samme aldersgruppe er det hver fjerde som har TT-kort.

Tabell 3.5 Transportressurser etter kjønn og alder. Prosent. Kristiansand 2012

	Bil	Førerkort	TT-kort
<i>Alle</i>	77	75	6
<i>Kjønn</i>	***	***	***
Mann	89	90	2
Kvinne	68	64	9
<i>Alder</i>	***	***	***
67-69 år	92	91	-
70-74 år	86	85	2
75-79 år	85	81	4
80-84 år	64	61	11
85-92 år	39	38	24

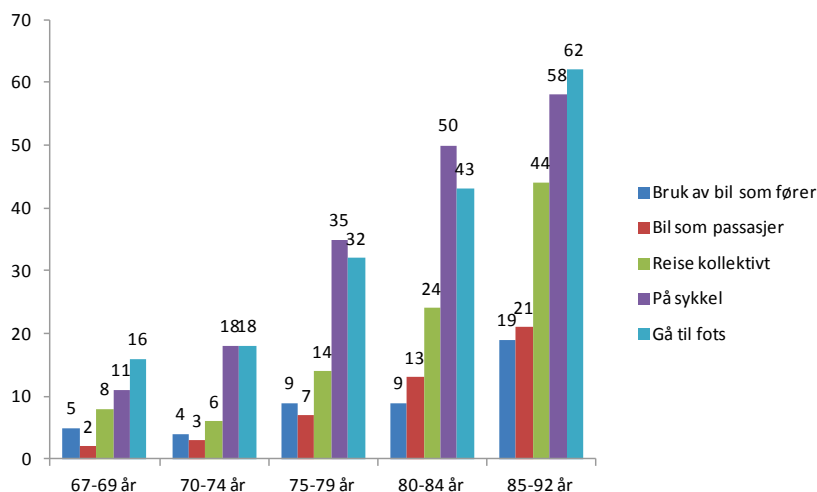
*** signifikant $p < 0.001$

En av grunnene til å få redusert reiseaktiviteten er problemer knyttet til bruk av ulike transportmidler eller reisemåter. Figur 3.1 og figur 3.2 viser hvor store andeler som har noen eller store problemer med å bruke forskjellige transportmidler eller reisemåter etter henholdsvis kjønn og aldersgruppe. Prosentandelene er basert på dem som har svart og som har bil/sykkel (på de spørsmålene der det er aktuelt).



Figur 3.1 Andel som har noen eller store problemer med reisemåter/ bruk av transportmidler (andel som har svart og som sier det er relevant for dem). Prosent. Kristiansand 2012

Figur 3.1 viser at kvinner har større problemer enn menn når det gjelder bruk av alle transportmidlene og med å gå og å sykle. Det interessante her er at det å kjøre bil oppleves som minst problematisk for både kvinner og menn, mens det å gå er en utfordring for omtrent en firedel av utvalget. Som vi skal komme tilbake til i kapitlet, er helse en viktig grunn til at det å gå kan være problematisk, men tilrettelegging for de gående kan bøte på en del av de helserelaterte problemene. Godt vintervedlikehold gjør det for eksempel lettere å gå for de som er ustødige.

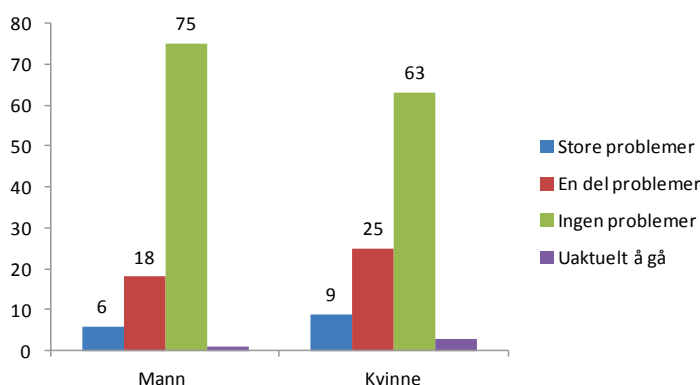


Figur 3.2 Andel som har noen eller store problemer med reisemåter/ bruk av transportmidler (andel som har svart og som sier det er relevant for dem) i ulike aldersgrupper. Prosent. Kristiansand 2012

Figur 3.2 viser at problemene øker med alder. Når det gjelder det å gå, har allerede 16 prosent i aldersgruppen 67-69 år noen eller store problemer. Dette stiger til 43 prosent i aldersgruppen 80-84 år, og til 62 prosent i gruppen fra 85 år og eldre.

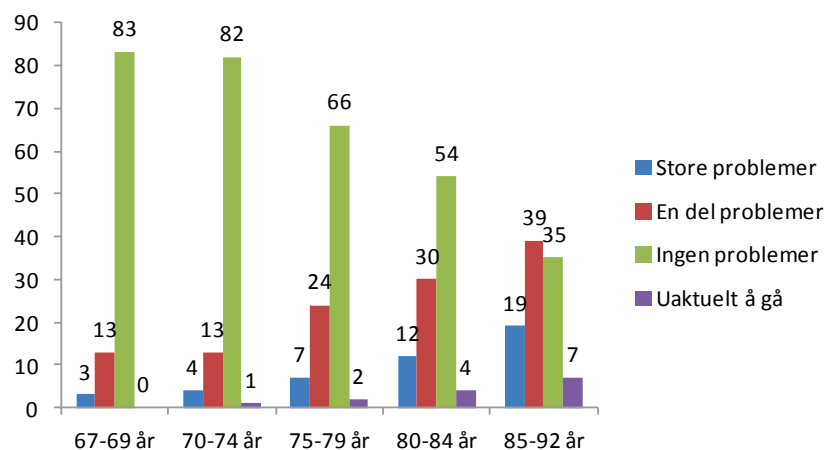
Å gå er den mest grunnleggende reisemåten, og en forutsetning for å bruke det kollektive tilbudet. Det er så mange som 30 prosent i hele utvalget som har store eller en del problemer med å gå, og det øker mye med alderen. I den eldste gruppen er det nesten 60 prosent som sier de har problemer med å gå, men resultatene viser at problemer knyttet til å gå også finnes i de yngre gruppene.

Figur 3.3 viser at dersom vi ser hele aldersgruppen under ett, har 75 prosent av mennene ikke noen problemer med å gå mot 63 prosent av kvinnene. Det er relativt få, henholdsvis seks og ni prosent som har store problemer med å gå.



Figur 3.3 Andel som har ulik grad av problemer med å gå etter kjønn. Prosent. Kristiansand 2012

Graden av problemer med å gå øker med alder, figur 3.4. I aldersgruppen over 85 år har en av fire store problemer med å gå, eller ser det ikke som aktuelt å gå.



Figur 3.4 Andel som har ulik grad av problemer med å gå etter alder. Prosent. Kristiansand 2012

I vedleggstabellene C til F presenteres flere detaljer om disse helseproblemene knyttet til bruk av transportmidler.

Vedleggstabell C viser at det er få som har problemer med å kjøre bil, også blant de eldre, men det er stadig færre det er aktuelt for når alderen øker. Det er halvparten av aldersgruppen 85-92 år som ikke har bil eller kjører bil lenger. I aldersgruppen 80-84 år er den tilsvarende andelen 28 prosent.

Det er heller ikke så mange som har problemer med å være bilpassasjer, men det øker med alderen, vedleggstabell D.

I hele utvalget er det 15 prosent som har problemer med å bruke kollektivtransporten, vedleggstabell E. Resultatene viser at godt over 40 prosent i den eldste aldersgruppen har store, eller en del problemer med å benytte seg av det kollektive tilbudet, og kvinnene har større problemer enn menn.

Nesten en tredel av utvalget sier at sykling ikke er aktuelt for dem, vedleggstabell F. Dette gjelder for over 60 prosent av de eldste. I gruppene over 75 år er det også store andeler som sier de har problemer. Nå vet vi ikke hva slags problemer dette dreier seg om. Det kan både være rent motoriske, men det kan også være forholdene for sykling og annen trafikk.

Resultatene viser at menn både har flere transportressurser, trenger sjeldnere hjelpemidler for å gå og har mindre helsemessige problemer knyttet til ulike reisemåter enn hva kvinner har. I disse aldersgruppene er livssituasjonen også forskjellig for kvinner og menn. I dette utvalget bor halvparten av kvinnene alene, mens dette gjelder for kun 17 prosent av mennene. Det betyr at det er mange eldre kvinner som verken har førerkort eller "sjåfør". Det er ikke bare livsledsager de mister når de blir enker, men også en mann som ofte har vært den som har sørget for transport. Når så vidt mange av de eldre kvinnene bor alene, kan det også være slik at de mangler en å gå sammen med, ikke bare en sjåfør. Resultatene viser også at transportressurser avtar, behovet for hjelpemidler for å gå og helseproblemer knyttet til reisemåter øker med stigende alder. Det er først og fremst fra 80 år og oppover at dette blir mest tydelig. I aldersgruppene under 80 år er situasjonen bedre. Problemer knyttet til det å gå er særlig utbredt blant gruppene over 80 år.

3.5 Reiser og aktiviteter, omfang og transportmiddelbruk

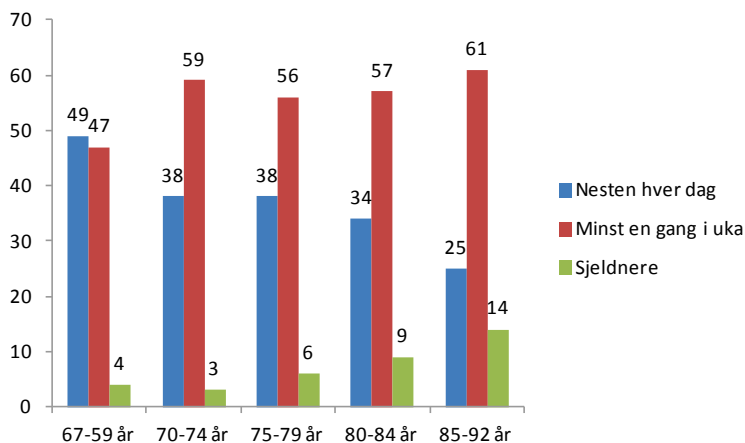
For å få en formening om de eldres aktivitetsnivå og hvordan det varierer med blant annet alder og kjønn, er det spurt om hvor ofte vedkommende gjør forskjellige relativt vanlige aktiviteter, som det å handle, dra på besøk, gå til lege, gå på tur osv. Man kan snakke om to typer av aktiviteter som er viktige for eldres livskvalitet; basisaktiviteter og livsstilsaktiviteter (Hjorthol mfl. 2011). Basisaktiviteter er nødvendige gjøremål som å handle dagligvarer og andre varer, komme seg til helsetjenester, frisør osv. Å kunne utføre disse basisaktivitetene er knyttet til opplevelsen av å ha kontroll over hverdagslivet, og det bidrar til å øke livskvaliteten. Dette gjelder særlig å kunne sørge for innkjøp av dagligvarer, som også for en del kombineres med sosiale treff med andre (Hjorthol mfl. 2009). Livsstilsaktivitetene er knyttet til sosiale relasjoner, fritidsaktiviteter og organisasjonstilknytning; og de forteller hvem personen er, om identitet og selvfølelse som en del av ens livskvalitet. Begge grupper av aktiviteter er aktuelle når det gjelder det å gå, og begge grupper av aktiviteter er interessante for en gåstrategi, fordi den forteller noe om reiseomfang og hvordan man vanligvis reiser til disse aktivitetene.

I dette avsnittet skal vi se nærmere på omfanget av disse aktivitetene. De fleste av resultatene presenteres i vedleggstabeller, men noen av de viktigste vil presenteres i form av figurer i kapitlet.

Å handle dagligvarer er noe som gjøres ofte. Mer enn en tredel er innom butikken daglig, og her er det ingen forskjell på kvinner og menn, vedleggstabell G. Dette er på samme nivå som resultatene fra en landsomfattende undersøkelse i 2010 blant eldre i samme aldersgruppe (Hjorthol, Nordbakke, Vågane 2012). Resultater fra den

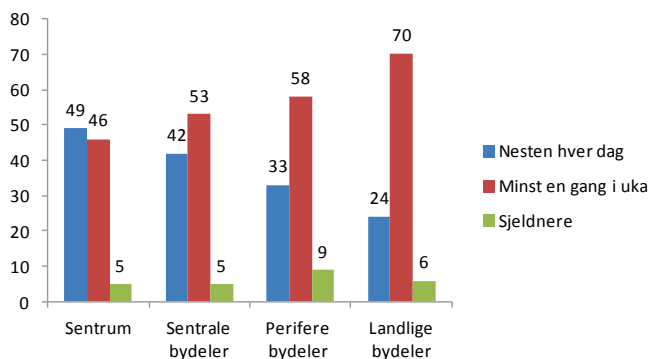
nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2009 viser at folk fra 13 år er innom butikken annenhver dag (Vågane mfl. 2011).

Hyppighet av dagligvareinnkjøp avtar noe med alderen, men også i aldersgruppen 85-92 år er over 80 prosent innom butikken minst en gang i uka, figur 3.5.



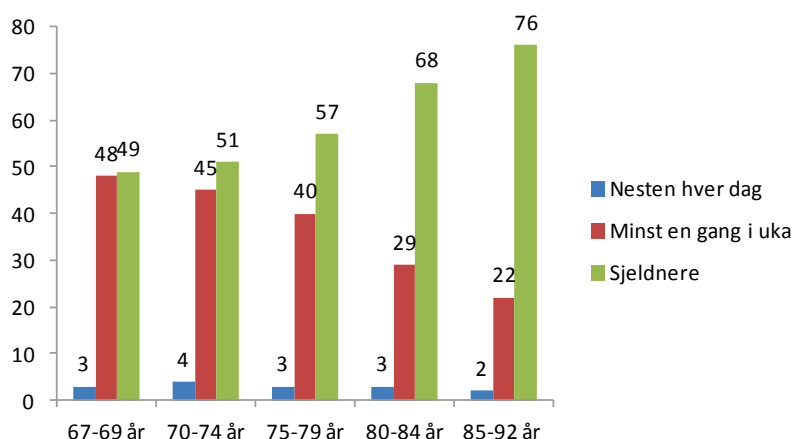
Figur 3.5 Omfang av dagligvareinnkjøp i ulike aldersgrupper. Prosent. Kristiansand 2012

Innkjøp av dagligvarer varierer mye etter hvor i byen man bor. Jo mer sentralt dess oftere skjer det, figur 3.6. Tilgang til butikker betyr også en god del for hvor ofte man handler. Tidligere undersøkelser blant eldre viser at bosatte i byene handler ofte, men mindre, for å slippe å bære tungt (Hjorthol og Nordbakke 2008).



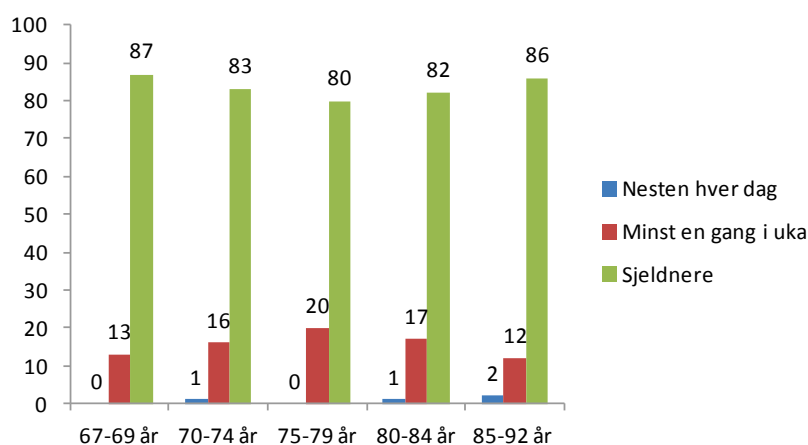
Figur 3.6 Omfang av dagligvareinnkjøp i ulike bydeler. Prosent. Kristiansand 2012

Nå det gjelder innkjøp av andre varer er frekvensen rimelig nok sjeldnere, men nesten 40 prosent handler én gang i uka, vedleggstabell H. Det er liten forskjell mellom kvinner og menn, men folk handler sjeldnere med stigende alder, figur 7.



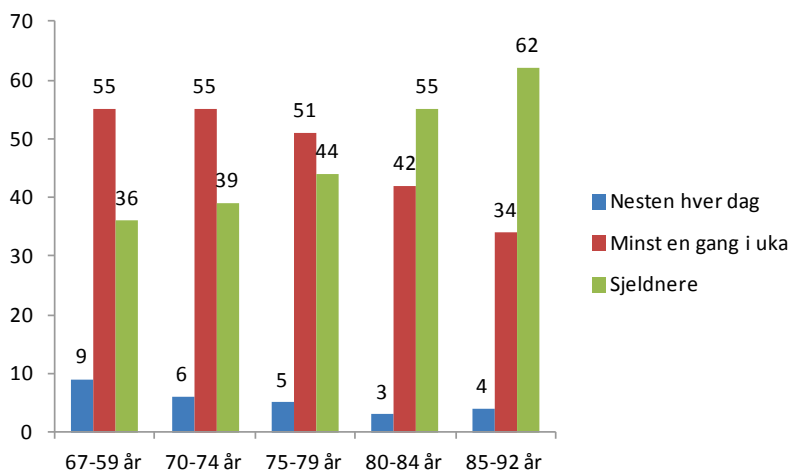
Figur 3.7 Omfang av innkjøp av andre varer i ulike aldersgrupper. Prosent. Kristiansand 2012

Mange har tilgang til internett hjemme, og bruker nettjenester i stedet for å gå i banken, men fremdeles er det stor forskjell på bruken av internett i de ulike aldersgruppene. Statistisk sentralbyrås medieundersøkelse viser at 45 prosent i aldersgruppen 67-79 år bruker internett daglig mot 80 prosent i befolkningen som helhet (Vaage 2012). Posten finnes også stadig oftere som post i butikk. I dette utvalget er det to av tre som er i bank eller på posten i løpet av uka, vedleggstabell I. De yngste er noe sjeldnere på disse kontorene enn de eldste, muligens fordi de heller bruker nettbank, figur 3.8.



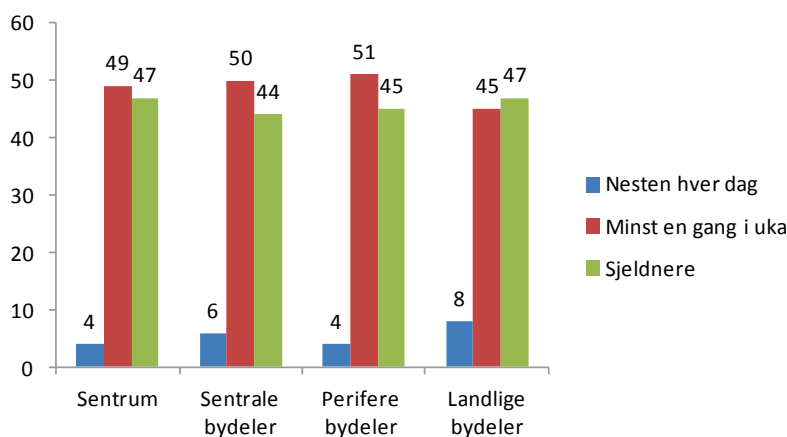
Figur 3.8 Omfang av besøk i bank, post etc i ulike aldersgrupper. Prosent. Kristiansand 2012

Å ha mulighet til å besøke venner og familie er viktig for å opprettholde det sosiale nettverket. Mer enn halvparten av utvalget reiser på besøk minst én gang i uka, vedleggstabell J. Det er ingen forskjell på kvinner og menn, men besøksaktiviteten avtar noe med alder, figur 3.9. Men også de eldste opprettholder sine sosiale kontakter, og nesten 40 prosent av dem besøker venner eller slektninger minst en gang i uka. På den andre siden er det også omtrent en tredel som gjør dette sjeldnere enn én gang i måneden.



Figur 3.9 Omfang av reiser knyttet til besøk av venner og slektninger etter alder. Prosent. Kristiansand 2012

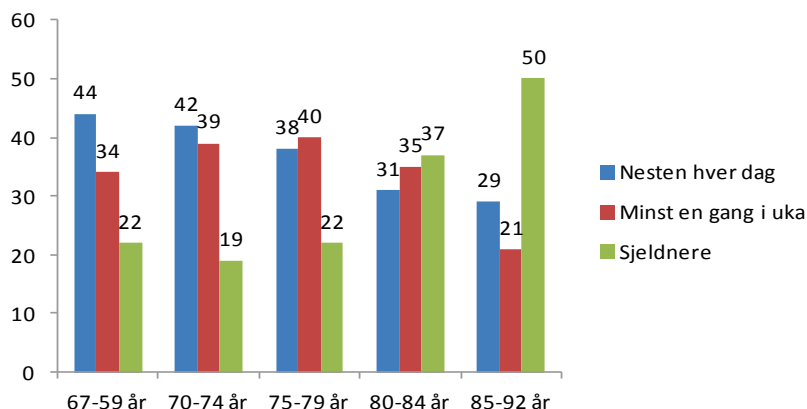
Det er små forskjeller mellom bosatte i de ulike bydelene når det gjelder hvor ofte man besøker venner og slektninger, figur 3.10.



Figur 3.10 Omfang av reiser knyttet til besøk av venner og slektninger etter bydel. Prosent. Kristiansand 2012

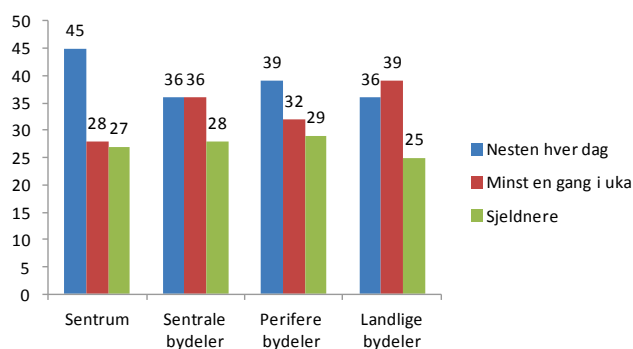
Med stigende alder øker også behovet for helsetjenester; lege, fysioterapi eller liknende. I hele utvalget er det en firedel som oppsøker en eller annen form for helsetjeneste i løpet av en måned, vedleggstabell K. Kvinner gjør det noe oftere enn menn, og besøksfrekvensen øker med alder.

Å komme seg ut på tur er viktig både for den fysiske og den psykiske helsen. Nesten 40 prosent går daglig, og nesten tre av fire går minst en gang i uka, vedleggstabell L. Kvinner og menn går like mye, men omfanget avtar betydelig med alder. I den eldste gruppen er det over 20 prosent som aldri går, figur 3.11.



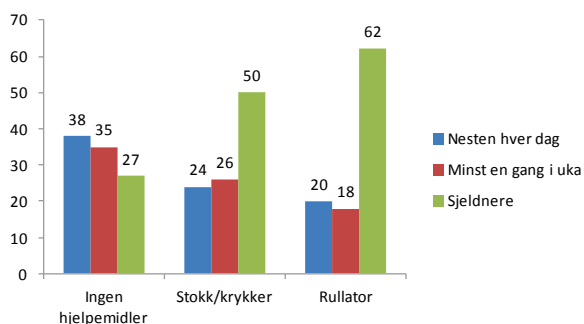
Figur 3.11 Hvor ofte man går på tur etter alder. Prosent. Kristiansand 2012

De som bor i sentrum går oftere enn de som er bosatt i andre områder. Nesten halvparten av dem går daglig, figur 3.12. Dette har sammenheng både med at avstandene er kortere, tilbudene flere og at det er flere gater med fortau enn i de andre områdene. Figur 3.12 viser imidlertid også at andelen som går sjeldnere enn én gang i uka er omtrent like stor i alle bydelene. Det er med andre ord andre forhold enn bydelsrelaterte kjennetegn som virker inn på hvor ofte de eldre går ut på tur.



Figur 3.12 Hvor ofte man går på tur etter bydel. Prosent. Kristiansand 2012

Figur 3.13 viser at de som har behov for hjelpemidler til å gå naturlig nok går mindre på tur enn de som ikke bruker hjelpemidler, men figuren viser likevel at selv med hjelpemidler er det mellom 20 og 24 prosent som er ute og går daglig.



Figur 3.13 Hvor ofte man går på tur etter om man bruker hjelpemidler for å gå. Prosent. Kristiansand 2012

Halvparten av utvalget deltar ikke på trening eller gymnastikk, vedleggstabell M, men det er omtrent en tredel som går minst en gang per uke. Det er ingen forskjell mellom kvinner og menn, men det flere blant de eldste som ikke er med på organisert trim.

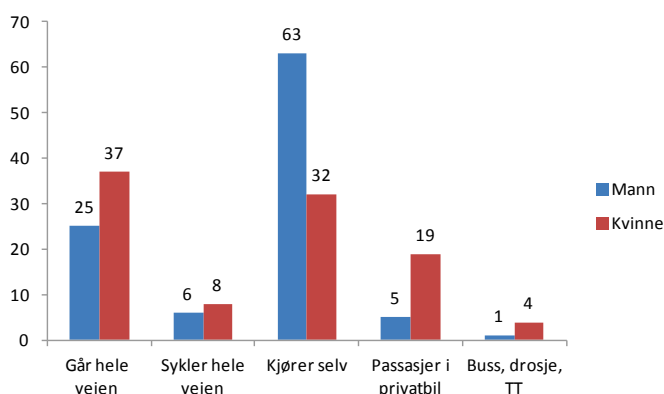
Nesten en tredel av utvalget er på møter i foreninger og organisasjoner minst en gang i uka, vedleggstabell N. Dette er en større andel enn hva et tilsvarende aldersmessig utvalg på landsbasis hadde, 23 prosent (Hjorthol mfl. 2012). Kvinner og menn er like aktive, og de yngste er noe mindre aktive enn de eldre gruppene.

Kvinner går oftere på kulturaktiviteter enn hva menn gjør, vedleggstabell O, men aktivitetsnivået avtar med alder.

De fleste basisaktiviteter og livstilsaktiviteter avtar i omfang med alder. En viktig aktivitet som det å handle dagligvarer foregår relativt hyppig også i den eldste aldersgruppen. Det samme gjelder sosiale aktiviteter som besøk hos venner og familie og deltakelse i foreninger og organisasjoner, hvor aktiviteten er minst like høy blant de eldste som i de yngre aldersgruppene. Det er ikke nødvendigvis omfanget av aktiviteter som er det viktigste, men muligheten til å få tilfredsstilt sine behov. I 3.6 kommer vi tilbake til hvorvidt de eldre får deltatt i aktiviteter eller gjort sine ærend så ofte som de ønsker.

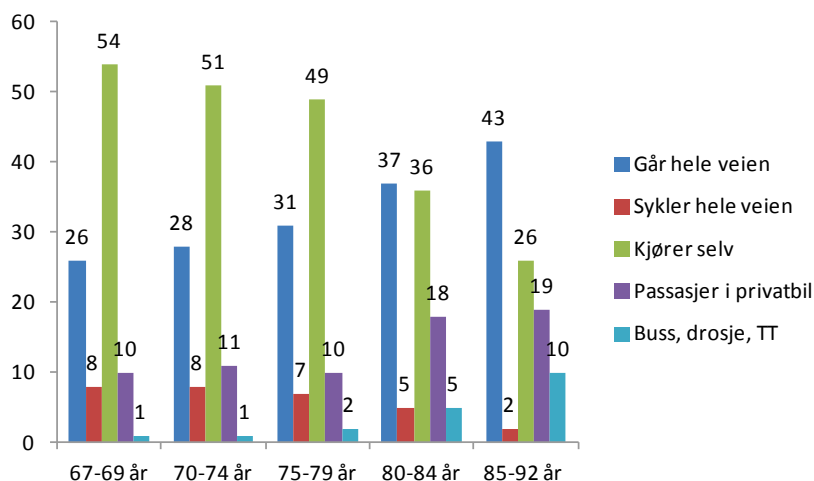
3.5.1 Reisemåter til ulike aktiviteter

Innkjøp av dagligvarer er en av de hyppigste aktivitetene eldre foretar seg. Hvordan de kommer seg til butikken er derfor viktig både for den enkelte og for bysamfunnet.



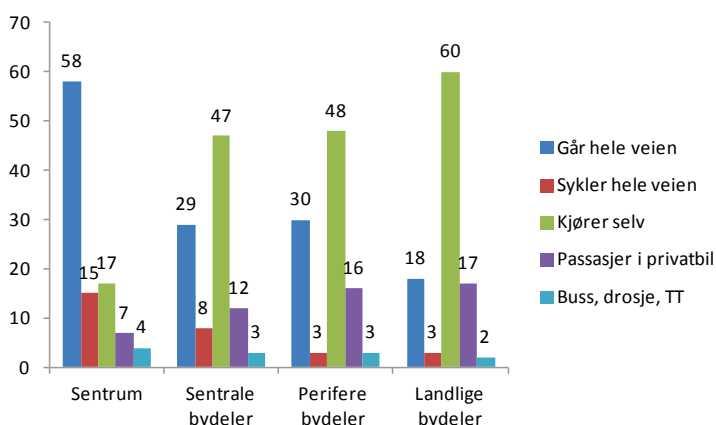
Figur 3.14 Transportmiddelbruk på innkjøpsreiser for å handle dagligvarer for menn og kvinner. Prosent: Kristiansand 2012.

Det vanligste er at folk kjører selv til butikken når de skal handle dagligvarer, vedleggstabell P, men også en tredel går. Kvinner går mer enn menn, mens menn oftere kjører bil, figur 3.14. Det er de eldste som går mest, og kjører minst figur 3.15. Figur 3.15 viser også at dess eldre man blir, jo vanligere er det å sitte på.



Figur 3.15 Transportmiddelbruk på innkjøpsreiser for å handle dagligvarer i forskjellige aldersgrupper. Prosent: Kristiansand 2012.

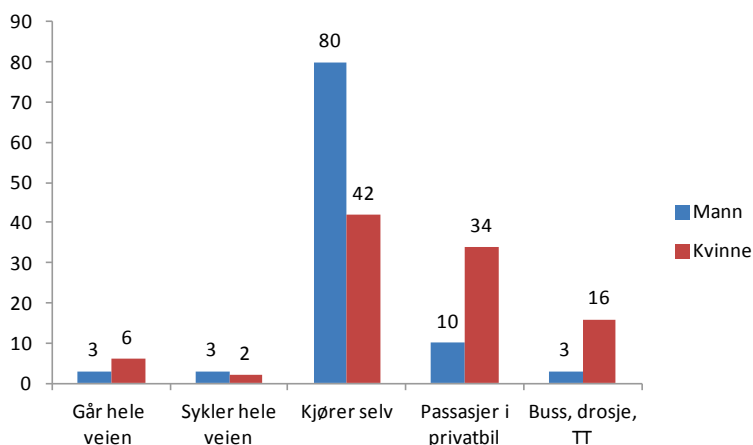
Det er store forskjeller mellom bosatte i de ulike bydelene på hvordan de reiser til butikken når de skal handle dagligvarer, figur 16. Nesten 60 prosent av de bosatte i sentrum går, mens andelen til fots i de landlige bydelene ikke er mer enn 18 prosent. Der foregår nesten 80 prosent av handlereisene med bil, av disse er 60 prosent fører og 17 prosent passasjer.



Figur 3.16 Transportmiddelbruk på innkjøpsreiser for å handle dagligvarer i forskjellige bydeler. Prosent: Kristiansand 2012.

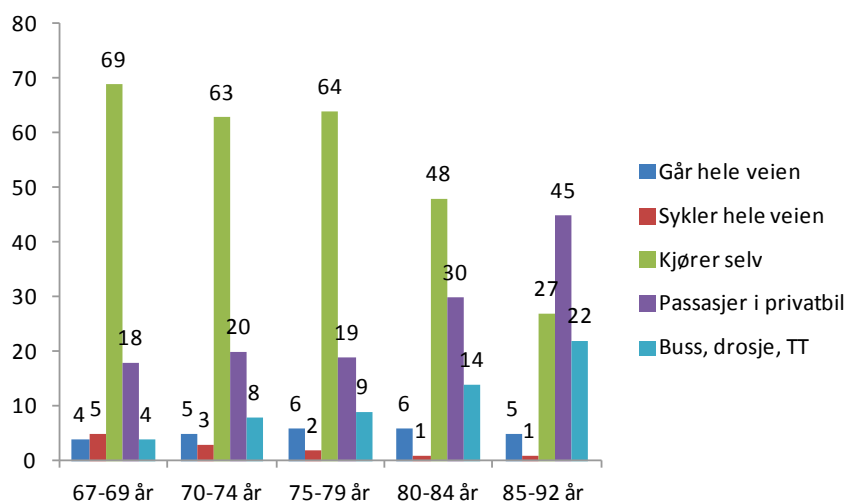
Andelen som kjører til butikken er enda høyere når de skal gjøre andre innkjøp, vedleggstabell Q. Også her er det menn som kjører mest, men en relativt stor andel av kvinnene er passasjerer. Andelen som kjører selv avtar med alder, og passasjerandelen øker. Blant de eldste er det drøyt 10 prosent som benytter TT-kort.

Vi ser det samme reisemønsteret for reiser til bank eller postkontor, vedleggstabell R. Om lag halvparten kjører selv, mens hver femte går. De eldste går oftest, de yngste kjører mest.



Figur 3.17 Transportmiddelbruk på besøksreiser blant kvinner og menn, Prosent. Kristiansand 2012.

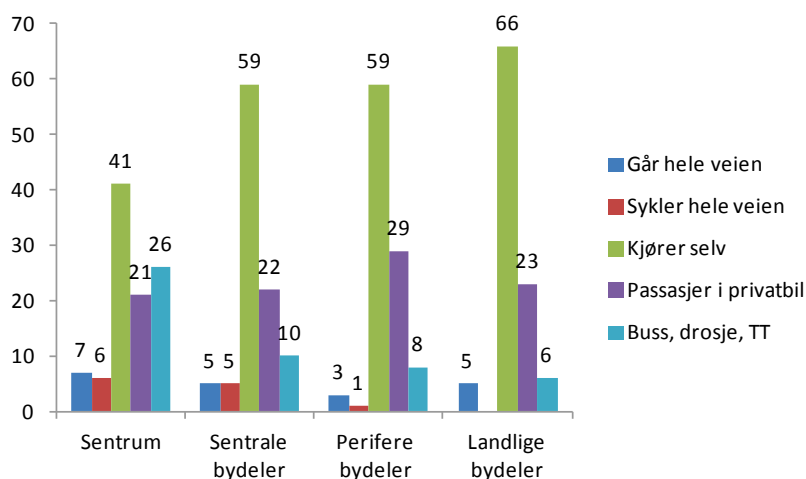
Besøksreiser er i all hovedsak bilbaserte, enten som sjåfør eller som passasjer, tabell 23. Passasjerandelen øker med alder og er høyere blant kvinner enn blant menn, figur 3.18 og 3.19.



Figur 3.18 Transportmiddelbruk på besøksreiser i ulike aldersgrupper. Prosent. Kristiansand 2012.

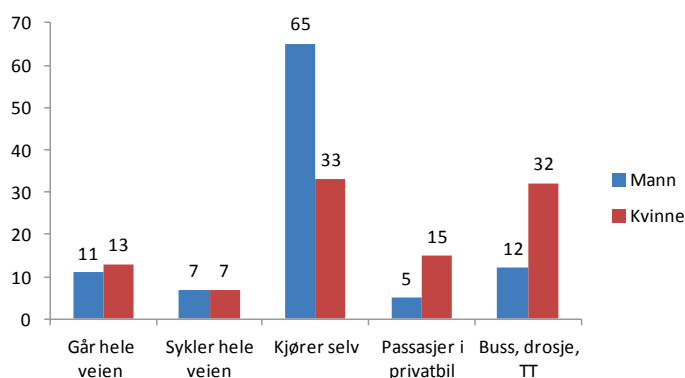
Det er først etter 80 år at bilførerandelen synker, figur 3.18. Dette er et reiseformål der andelen som går er svært liten. Figur 3.18 viser at andelen som bruker kollektivtransport, inkludert TT-tjeneste og drosje, øker med alderen. I den eldste gruppen bruker hver fjerde slik transport på besøksreisene.

Figur 3.19 viser at det er stor forskjell mellom bosatte i de ulike bydelene. I sentrumsområdet er andelen kollektivtrafikanter høyest på disse reisene, samtidig som bilførerandelen er lavest.

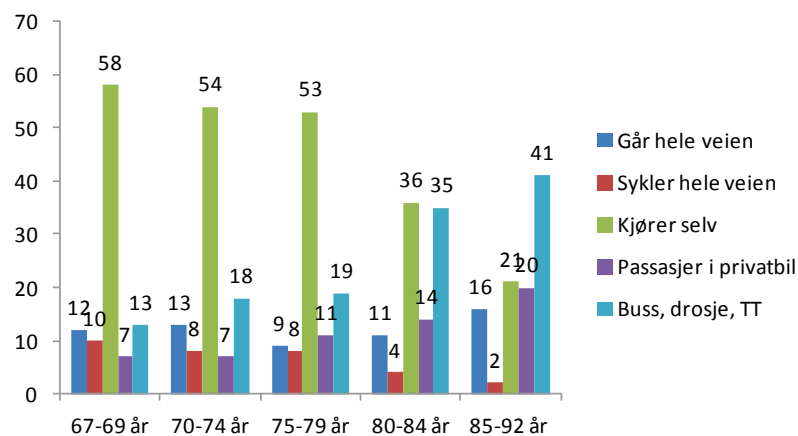


Figur 3.19 Transportmiddelbruk på besøksreiser i ulike bydeler. Prosent. Kristiansand 2012.

Til forskjell fra andre reiseformål, er det relativt mange, nesten hver femte, som bruker bussen når de skal til lege eller andre helsetilbud, vedleggstabell T. Det er særlig kvinner som benytter seg av kollektivtilbudet, figur 3.20. Menn kjører dobbelt så ofte som kvinner, og andelen som kjører avtar med alderen, figur 3.21. Hver femte i den eldste gruppen bruker TT-tjenesten.

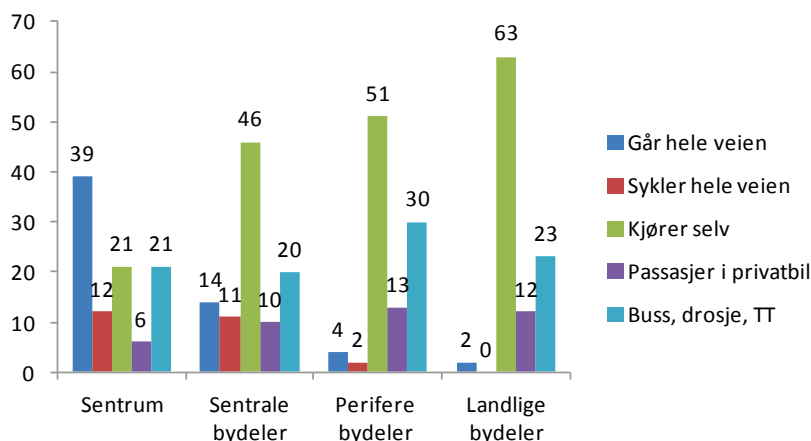


Figur 3.20 Transportmiddelbruk på reiser til lege, fysioterapeut etter kjønn. Prosent. Kristiansand 2012.



Figur 3.21 Transportmiddelbruk på reiser til lege, fysioterapeut etter alder. Prosent. Kristiansand 2012.

Andelen som går til legen er høyest i de sentrale områdene, mens majoriteten av de bosatte i de landlige bydelene kjører selv, figur 3.22.

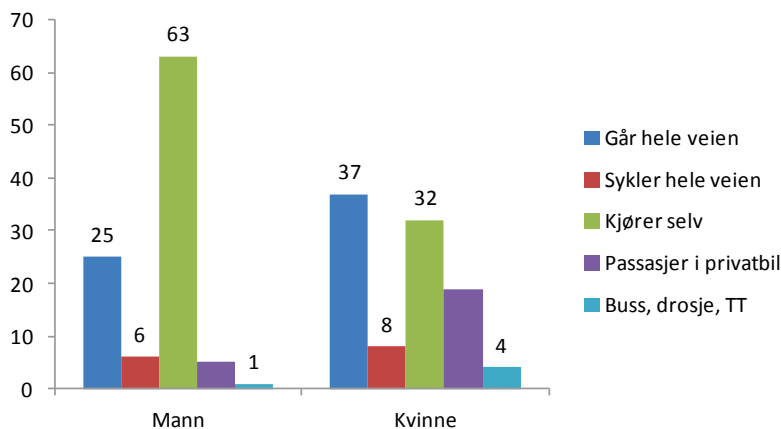


Figur 3.22 Transportmiddelbruk på reiser til lege, fysioterapeut etter bydel. Prosent. Kristiansand 2012.

Vedleggstabell U viser at ikke alle gangturer starter hjemme. Noen kjører før de starter på turen. Det er flere kvinner som går fra starten av.

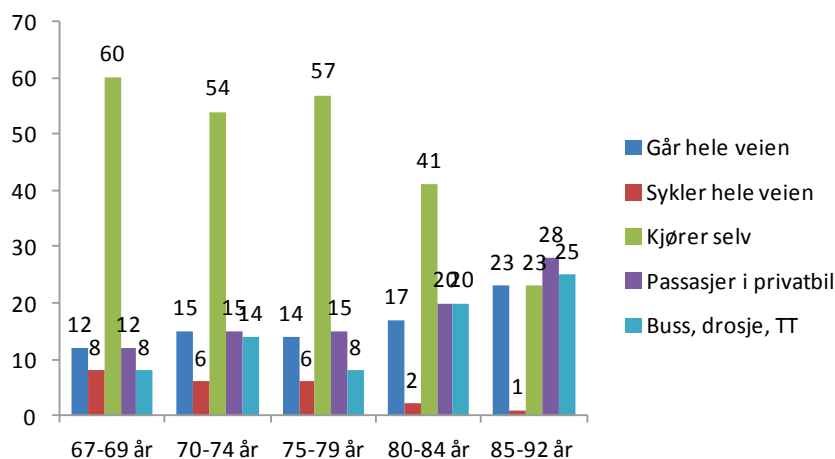
Den vanligste reisemåten til trening er enten å kjøre selv eller å gå, vedleggstabell V. Kvinner og de eldre går hyppigst, mens menn og de yngste kjører mest.

Bilbruken er noe høyere når man reiser på møter i foreninger og organisasjoner, halvparten kjører selv og 15 prosent sitter på, vedleggstabell W. Det er også en del som går, og på samme måte som til trening, er det kvinnene og de eldste som tar beina fatt, mens menn kjører bil, figur 3.23 og figur 3.24.



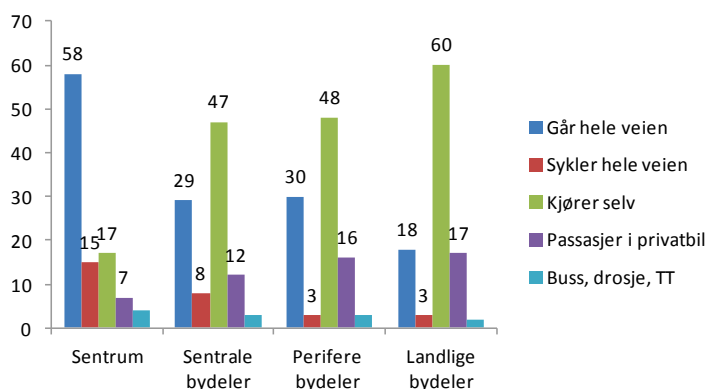
Figur 3.23 Transportmiddelbruk på reiser møter og foreninger etter kjønn. Prosent. Kristiansand 2012.

Figur 3.24 viser at det helt opp til 80 år er en majoritet som kjører bil selv når de skal på møter i organisasjoner og foreninger. Også i aldersgruppen 80-84 år er det over 40 prosent som kjører selv og ytterligere 20 prosent som sitter på.



Figur 3.24 Transportmiddelbruk på reiser møter og foreninger etter alder. Prosent. Kristiansand 2012.

Figur 3.25 viser at mens omtrent 60 prosent av bosatte i sentrum går til disse aktivitetene, er det en tilsvarende andel som kjører selv av de bosatte i de landlige bydelene.



Figur 3.25 Transportmiddelbruk på reiser møter og foreninger etter bydel. Prosent. Kristiansand 2012.

Når man skal på kulturaktiviteter er det bilen som er mest brukt, men 16 prosent bruker buss, vedleggstabell X. Som tidligere er det kvinnene som reiser mest kollektivt. Andelen som er passasjerer øker med alderen.

Bil er den vanligste transportmåten til ulike aktiviteter også for eldre aldersgrupper, men vi ser at bilbruken avtar med alderen, og andelen som går øker. Vi ser det særlig på dagligvareinnkjøp, som for mange er en aktivitet som foregår til fots. Blant de eldste går nesten halvparten til butikken. Særlig gjelder det de som bor i sentrum og har korte avstander, og det gjelder oftere kvinner enn menn. Lokalisering av dagligvarebutikker i gangavstand er derfor viktig for å opprettholde og øke andelen som går når de skal handle.

3.6 Aktiviteter man ikke får gjort, omfang og årsaker

Omfanget av aktiviteter forteller ikke nødvendigvis om de eldre får gjort sine ærend og tilfredsstilt sine ønsker om deltakelse. For å få en pekepinn på dette, ble det spurt om de deltar i aktiviteter eller gjør sine ærend så ofte som de selv ønsker.

Tabell 3.6 viser at jo eldre man blir jo oftere er det slik at man får gjort mindre enn hva man ønsker. Resultatene viser også at kvinner opplever dette oftere enn menn. Det er imidlertid relativt små variasjoner mellom bydelene.

Tabell 3.6 Deltakelse i aktiviteter så ofte som du ønsker etter kjønn og alder. Prosent. Kristiansand 2012

	Ja	Nei	Totalt	Antall
Alle	84	16	100	1379
Kjønn***				
Mann	89	11	100	692
Kvinne	81	19	100	942
Alder***				
67-69 år	92	8	100	340
70-74 år	93	7	100	441
75-79 år	87	13	100	335
80-84 år	75	25	100	335
85-92 år	64	36	100	189
Bydel**				
Sentrum	81	19	100	151
Sentrale bydeler	88	12	100	669
Perifere bydeler	81	19	100	452
Landlige bydeler	85	15	100	296

*** signifikant $p < 0.001$

Helsemessige forhold er den viktigste grunnen til at de eldre ikke får gjort det de ønsker. Av de som ikke får gjort så mye som de ønsker begrunner ca 80 prosent dette med helse. Dette gjelder for alle aldersgrupper, men noe mer for kvinner enn for menn. Problemer med å bruke kollektivtransport, mangel på bil, lang avstand til bussholdeplassen og dårlig busstilbud er årsaker som nevnes etter helse. Forhold for gående i det området de bor eller i området de skal til, har mindre betydning.

Det er få som svarer at de ikke oppsøker steder som butikker, offentlige kontorer, grøntområder eller liknende selv om de kunne ønske det. Tabell 3.6 viser at i hele utvalget er det bare 12 prosent som opplever slike begrensninger. Kvinner opplever det oftere enn menn, og andelen som ikke besøker ønskede steder øker med alderen. Derimot er det ingen forskjell mellom bydelene.

De eldre fikk anledning til å angi hvilke steder dette var og hvorfor det var vanskelig å komme seg dit. Ravnedalen var det stedet som ble nevnt oftest. Grunnene til at de ikke kom seg dit, var først og fremst knyttet til transport. Dårlige bussforbindelser, skifte av buss og lange gangavstander ble nevnt hyppigst. Kilden og Sørlandssenteret var også steder som ble oppfattet som vanskelig tilgjengelig på grunn av gangavstander, dårlig kollektivtilbud og mangel på bil. Noen klaget over at det var dårlige parkeringsmuligheter i sentrale deler av byen, slik at det ble vanskelig for dem å komme seg dit. Generelt var lange avstander, også til og fra bussholdeplasser, et problem fordi mange er dårlig til beins.

Tabell 3.6 Steder som du ikke besøker selv om du kunne ønske det etter kjønn og alder. Prosent. Kristiansand 2012

	Ja	Nei	Totalt	Antall
Alle	12	88	100	1608
Kjønn***				
Mann	8	92	100	690
Kvinne	15	85	100	917
Alder***				
67-69 år	3	97	100	335
70-74 år	8	92	100	431
75-79 år	11	89	100	343
80-84 år	18	82	100	313
85-92 år	28	72	100	184
Bydel				
Sentrum	15	85	100	151
Sentrale bydeler	11	89	100	661
Perifere bydeler	11	89	100	436
Landlige bydeler	12	88	100	292

*** signifikant p < 0.001

3.7 Å gå i nabolaget

God tilrettelegging for fotgjengere i boligområdet øker sannsynligheten for at det brukes til å gå. I dette avsnittet skal vi se nærmere på hvor mye de ulike gruppene bruker nabolaget sitt til å gå i og hvordan dette varierer både etter hvilken bydel man bor i, om man er kvinne eller mann og i hvilken aldersgruppe man befinner seg.

Tabell 3.7 Hvor ofte man er ute som fotgjenger i nabolaget etter kjønn, alder og bydel. Prosent. Kristiansand 2012

Går i nabolaget	Hver dag	Nesten hver dag	Minst en gang i uka	Minst en gang i måneden	Sjeldnere/aldri	Totalt	Antall
Alle	30	38	18	4	10	100	1721
Kjønn**							
Mann	32	34	19	6	9	100	722
Kvinne	28	42	17	3	11	100	999
Alder**							
67-69 år	32	37	19	4	9	100	354
70-74 år	34	41	15	4	6	100	451
75-79 år	29	38	20	5	8	100	352
80-84 år	27	39	18	4	12	100	356
85-92 år	21	36	19	5	19	100	209
Bydel***							
Sentrum	45	38	9	2	6	100	162
Sentrale bydeler	30	39	18	4	9	100	702
Perifere bydeler	26	36	20	5	13	100	473
Landlige bydeler	24	42	18	5	11	100	309

** signifikant p < 0.01

*** signifikant p < 0.001

Nesten 70 prosent av utvalget er ute og går i nabolaget daglig eller nesten daglig, mens det er 10 prosent som er ute mindre enn én gang i måneden, tabell 3.7. Menn er noe oftere ute enn kvinner, men forskjellen er relativt liten. Flertallet av de spurte,

uansett alder, er ute nesten hver dag. Det er først og fremst blant de aller eldste at det er en relativt stor gruppe, 19 prosent, som er ute sjeldnere enn én gang i måneden.

Sentrumsbefolkningen er de som oftest spaserer i nabolaget, antakelig fordi det både er korte avstander til ulike gjøremål og mange ulike tilbud. I vedleggstabellene A og B ser vi at det er en relativt stor kvinneandel i sentrum og at sentrum også har en eldre befolkning enn de mindre sentrale bydelene.

Tabell 3.8 viser resultatet av en multivariat analyse der de tre variablene ”bydel”, ”alder” og ”kjønn”, er tatt med for å undersøke effekten av hver enkelt variabel når det er kontrollert for de andre to.

Tabell 3.8 Sannsynligheten for å gå i nabolaget hver dag. Logistisk regresjon. Kristiansand 2012

Bydel, alder og kjønn	B	S.E (standardavvik)	Sig.
<i>Bydel 1)</i>			.000
Sentrum	1.101	.211	.000
Sentrale bydeler	.407	.159	.010
Perifere bydeler	.197	.171	.249
<i>Alder</i>	-.033	.009	.000
<i>Kjønn (mann)</i>	.248	.111	.025
Konstant	1.199	.667	.072

N= 1631 -2 Log likelihood=1949.045. Referanseverdier 1=Landlige bydeler

B er en koeffisient som viser styrken på sammenhengen. Signifikanstesten (i kolonnen til høyre) viser at alle tre variablene har signifikant betydning for sannsynligheten for å gå i nabolaget hver dag. Bydel er den variabelen som har størst betydning, og den viser at bosatte i sentrum er de mest ivrige fotgjengerne, uansett alder og kjønn.

Selv om man ikke går så ofte i de andre bydelene, er det liten forskjell mellom bydelene når det gjelder hvor vanskelig det er å ta seg fram for fotgjengerne. Bare 10 prosent sier at det er vanskelig å ta seg fram som fotgjenger i nabolaget. Denne andelen øker med alder, fra seks prosent i aldersgruppen 67-69 år til 19 prosent i gruppen 85-92 år. Det er noe flere kvinner enn menn som oppgir slike problemer.

Problemene som nevnes blant disse ti prosentene er:

Problemer for fotgjengerne	Prosent som nevner problemet (N=176)
Dårlig snørydding og strøing (brøytakanter og glatt underlag)	44
Er redd for å falle	43
Få benker/hvileplasser	36
Bratte bakker	26
Mye trafikk	20
Manglende gang- og sykkelvei	20
Ujevnheter og hull i fortauene	19
Sykling på fortauene	18
Manglende fortau	17
Redd for å gå alene	17
Trafikken har høy hastighet	15
Høye fortauskanter	14
Dårlig belysning	14
Vanskelig å komme over gatene	12
For kort tid på grønt lys for fotgjengerne	11
Mopeder på fortauene	9
Mopeder på gang-og sykkelveiene	5

Utilstrekkelig vintervedlikehold av gater og veier er det som nevnes som det største problemet blant de eldre. Dårlig snørydding og mangelfull strøing, brøytekanter og glatt underlag nevnes av nesten halvparten. Nesten like mange sier at de er redde for å falle når de er ute og går. Dette har delvis med vintervedlikeholdet å gjøre, men også med at en del eldre er ustøe, og dermed er ugunstige fysiske forhold en utfordring. Å kunne hvile underveis er derfor til stor hjelp, og nesten 40 prosent av denne gruppen etterlyser flere benker eller hvileplasser. Dette er ekstra viktig i områder hvor det er ”topografiske utfordringer” som bratte bakker, som også oppgis som problematisk. Omtrent 20 prosent nevner mye trafikk, manglende gangvei, ujevnheter og hull i fortauet og sykling på fortauene som problematisk. Dette er alle forstyrrende elementer som skaper problemer, særlig for de eldste eldre. Redusert motorikk, balanse og hørsel, som de fleste opplever etter hvert som man eldes, gjør at slike forstyrrende elementer er verre for eldre enn for yngre.

3.8 Gode og dårlige områder å gå i

I undersøkelsen ble det stilt spørsmål om hva som kjennetegner områder man liker å gå i og hva som kjennetegner områder man ikke liker å gå i. Figur 3.26 viser de åtte viktigste forholdene som nevnes som kjennetegn ved attraktive områder. Tabell 3.9 viser hvordan kvinner og menn, folk i ulike aldersgrupper og bydeler vurderer disse forholdene.



Figur 3.26 Kjennetegn ved områder man liker å gå i. De åtte mest nevnte. Prosent. Kristiansand 2012

Vegetasjon, at det er trær og grønt, er det som nevnes oftest. Det er vanligere blant de yngre enn blant de eldre, men ingen forskjell mellom kvinner og menn eller etter hvilken bydel man bor. Det er også stor enighet om at godt vintervedlikehold, brøyting og strøing bidrar til å gjøre et område godt å gå i. Det er små forskjeller mellom gruppene. Det tredje kjennetegnet som fremheves er god belysning langs veiene/gatene. Dette er det også stor enighet om, litt mer i de sentrale bydelene enn i de andre. Å føle seg trygg i det området man går i, mener 45 prosent er viktig. Det er flere kvinner enn menn som legger vekt på dette. Lite biltrafikk er det allmenn oppslutning om, mens det er flere blant de yngre gruppene og bosatte i sentrum som framhever livlighet, med mange mennesker, aktiviteter og butikker som et positivt kjennetegn ved et område man vil gå i. Benker å hvile på settes større pris på av kvinner og de som tilhører den eldste aldersgruppen. Det er også flere av dem som er

bosatt i sentrumsområdet som setter pris på hvilemuligheter i områder man er ute og går. Nesten like mange setter pris på at det er rolig og at man kan gå i fred. Dette henger også sammen med ønsket om lite biltrafikk.

Tabell 3.9 Kjennetegn ved områder man liker å gå etter kjønn, alder og bydel. De åtte mest nevnte. Prosent. Kristiansand 2012

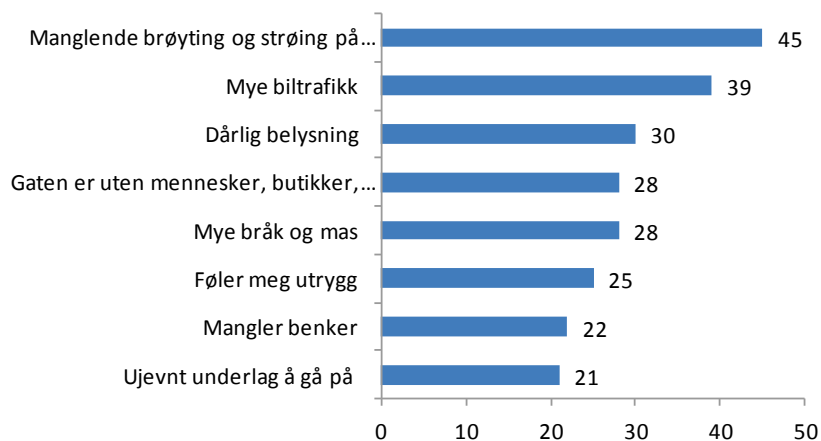
	Trær og grønt	Brøyting og strøing	God belysning	Føle seg trygg	Lite biltrafikk	Livlig	Benker å hvile på	Rolig gate
Alle	56	47	45	45	38	37	33	32
<i>Kjønn</i>		*		***		***	***	**
Mann	56	44	43	35	39	32	26	36
Kvinne	57	49	47	52	37	41	37	29
<i>Alder</i>	***	**			*	***	***	
67-69 år	61	44	46	44	42	48	25	28
70-74 år	66	56	50	45	41	41	28	34
75-79 år	55	43	41	46	37	32	32	32
80-84 år	47	44	44	46	34	33	38	31
85-92 år	46	44	43	41	31	29	46	33
<i>Bydel</i>			**			***	***	
Sentrum	55	44	42	47	36	60	43	34
Sentrale bydeler	58	49	51	45	40	36	32	34
Perifere bydeler	56	46	45	47	38	39	33	32
Landlige bydeler	53	43	38	39	33	23	24	27

* signifikant p< 0.05

** signifikant p< 0.01

*** signifikant p< 0.001

Hva er det som kjennetegner områder eller gater der man helst unngår å gå? Naturlig nok vil de kjennetegnene som ble framhevet som positive ved et område være nevnt her med negativt fortegn.



Figur 3.27 Kjennetegn ved områder og gater man ikke liker å gå i. De åtte mest nevnte. Prosent. Kristiansand 2012

Det negative kjennetegnet som kommer på topp, eller på bunn om man vil, er manglende brøyting og strøing på vinterstid, figur 3.27. Nesten halvparten nevner

dette som et problem. Det gjenspeiler at godt vintervedlikehold nevnes som en av de viktigste forholdene for at området skal være godt å gå i (jf figur 3.1). Det er noen flere kvinner enn menn som nevner det, og det er litt variasjon mellom aldersgruppene, men hovedbildet er at dette er et allment problem, tabell 3.10. Dette samsvarer med de få undersøkelsene som er gjort om Eldres opplevelse av vinterforhold (Wennberg 2009, Wennberg mfl. 2010, Hjorthol 2012). En analyse av norske reisevanedata samt fokusintervjuer blant utvalg av eldre, viser at vinterforholdene hemmer de eldste gruppenes mobilitet (Hjorthol 2012).

Områder og gater med mye biltrafikk er lite attraktive steder å gå i, figur 3.27. Omtrent 40 prosent uttrykker dette, menn oftere enn kvinner, yngre mer enn eldre, mens det er liten forskjell mellom bosatte i de ulike bydelene, tabell 10. Dårlig belysning nevnes av 30 prosent av de spurte, figur 3.27. Kvinner nevner dette oftere enn menn, og de yngre noe oftere enn de eldre, tabell 3.10. Dette kan ha sammenheng med når man er ute og går, at de yngre aldersgruppene er ute mer på kveldstid enn de eldre, men dette har vi ikke belegg for å si noe om ut fra denne undersøkelsen. Kvinner er også mer negative enn menn til å gå i områder der det er liten aktivitet, tabell 3.10. Yngre nevner også dette oftere enn eldre. På den andre siden vil man heller ikke gå i områder med mye bråk og mas, figur 3.27. Dette spørsmålet er nokså åpent, slik at de som svarer kan legge ulike forhold inn i dette. Det kan både dreie seg om trafikkforholdene og andre forhold som kan oppleves forstyrrende. Kvinner legger mer vekt på opplevelse av utrygghet enn hva menn gjør, tabell 3.10. Figur 3.27 viser at en av fire unngår områder der man føler seg utrygg, og det er ingen forskjell mellom bosatte i de ulike bydelene.

Omtrent en av fem sier at man unngår gater og områder som mangler benker, figur 3.27. Dette har klar sammenheng med alder. Mer enn en tredel av de eldste unngår slike områder. Nesten like mange synes det er vanskelig å gå i områder det er vanskelig å ta seg fram med ujevnt underlag og høye fortauskanter, figur 3.27. Også her er det særlig kvinner og de eldste som påpeker disse negative forholdene, tabell 3.10.

Tabell 3.10 Kjennetegn ved områder og man ikke liker å gå etter kjønn, alder og bydel. De åtte mest nevnte. Prosent. Kristiansand 2012

	Manglende strøing og brøyting	Mye biltrafikk	Dårlig belysning	Uten mennesker, aktiviteter, butikker	Mye bråk og mas	Føler meg utrygg	Mangler benker	Ujevnt underlag
Alle	45	39	30	28	28	25	22	21
<i>Kjønn</i>	*	*	***	***	***	***	***	***
Mann	42	42	24	21	32	16	17	16
Kvinne	47	36	34	32	24	32	26	25
<i>Alder</i>	**	***	**	**	***	*	***	*
67-69 år	49	49	37	32	35	32	19	20
70-74 år	51	44	33	33	30	25	18	19
75-79 år	42	35	29	24	26	25	18	20
80-84 år	39	31	25	23	21	21	27	23
85-92 år	39	28	26	23	22	21	35	28
<i>Bydel</i>							*	*
Sentrum	49	34	30	29	31	30	32	29
Sentrale bydeler	45	38	31	28	28	24	21	20
Perifere bydeler	45	42	31	29	27	28	21	21
Landlige bydeler	41	40	29	23	27	22	19	18

* signifikant $p < 0.05$

** signifikant $p < 0.01$

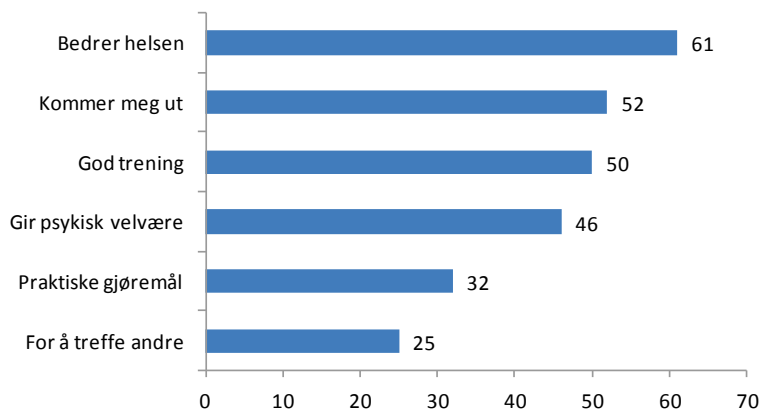
*** signifikant $p < 0.001$

Spørsmålene som dreier seg om å få fram kjennetegn på områder som de eldre liker å gå i versus områder de unngår å gå speiler hverandre motsatt, til en viss grad. Selv om tilstedeværelsen av trær og grønt er det som flest mener kjennetegner et godt område, er det ikke fravær av det som kommer på topp når man skal si hva som kjennetegner områder/gater som man unngår. Å ha hyggelige omgivelser i form av beplantning gir en ekstra positiv kvalitet ved et område/gate, men fraværet betyr ikke nødvendigvis at man unngår et område/gate. Det er andre (negative) forhold som har større betydning. Det som imidlertid kommer høyt opp både på den positive og den negative siden er forhold på vinterstid. At det er godt brøytet og strødd, slik at man kan komme fram med rullator og slipper å være engstelig for å falle, er viktig for alle. Ønsker om god belysning, opplevelse av trygghet, at det liv og aktiviteter i gaten, lite biltrafikk og benker til å hvile på er elementer som går igjen både i positive og negative vurderinger av områder man henholdsvis liker eller misliker.

3.9 De viktigste grunnene til å gå

I undersøkelsen ble det spurt om hva de viktigste årsakene til å gå er. Respondentene kunne ta stilling til seks ulike forhold som er presentert i figur 3.28. Svaralternativene var som følger; svært viktig, viktig, verken viktig eller uviktig, uviktig, vet ikke/uaktuelt.

Figur 3.28 viser andelen som har svart at det angjeldende forholdet er svært viktig.



Figur 3.28 De viktigste årsakene til å gå. Andelen som har svart "Svært viktig". Prosent. Kristiansand 2012

Flest nevner bedring av helsen som det viktigste for det å gå, deretter nevnes det å komme seg ut og som tredje årsak at det gir god trening, altså en annen side ved helse. Nesten halvparten mener at det å gå gir psykisk velvære. Praktiske gjøremål og å gå for å treffe andre nevnes også som viktige grunner av henholdsvis en tredel og en firedel av de eldre.

Tabell 3.11 De viktigste årsakene til å gå. Andelen som har svart "Svært viktig" etter kjønn, alder og bydel. Prosent. Kristiansand 2012

	Bedrer helsen	Kommer meg ut	God trening	Gir psykisk velvære	Praktiske gjøremål	For å treffe andre
Alle	61	52	50	46	32	25
Kjønn	***	***	***	***	***	***
Mann	55	45	42	39	22	16
Kvinne	66	57	56	52	39	31
Alder	**	**	***		***	***
67-69 år	63	51	53	47	26	23
70-74 år	63	54	52	48	26	20
75-79 år	61	53	49	48	31	28
80-84 år	61	49	46	47	40	28
85-92 år	55	51	46	37	45	30
Bydel	*	**	**	*	***	**
Sentrum	62	55	55	48	51	32
Sentrale bydeler	64	56	54	51	33	26
Perifere bydeler	62	50	45	42	26	24
Landlige bydeler	53	42	42	41	21	16

* signifikant p< 0.05

** signifikant p< 0.01

*** signifikant p< 0.001

Kvinner er mer opptatt av de helsemessige aspektene ved å gå enn hva menn er, tabell 3.11. Både at det gir god trening, at man kommer seg ut og at det å gå gir psykisk velvære. Kvinner sier også at de går for å treffe andre og fordi de skal gjøre praktiske ærend oftere enn hva menn gjør. Som vi viste i avsnitt 3.5 bruker menn i større grad enn kvinner bil på sine daglige reiser, for dem er det å gå i mindre utstrekning knyttet til praktiske gjøremål eller for å treffe andre, da bruker de først og fremst bil.

Det er også en tendens til at de eldste legger mer vekt på at det å gå er knyttet til praktiske gjøremål enn hva de yngre er, mens det er omvendt når det gjelder helseaspektene, tabell 3.11. For de som er bosatt i sentrum er det å gå viktig for å gjøre de daglige ærendene og for å treffe andre i mye større grad enn de som er bosatt i andre bydeler. Samtidig legger bosatte i sentrumsområdet også vekt på helsemessige aspektene.

3.10 Trafikktiltak i nabolaget

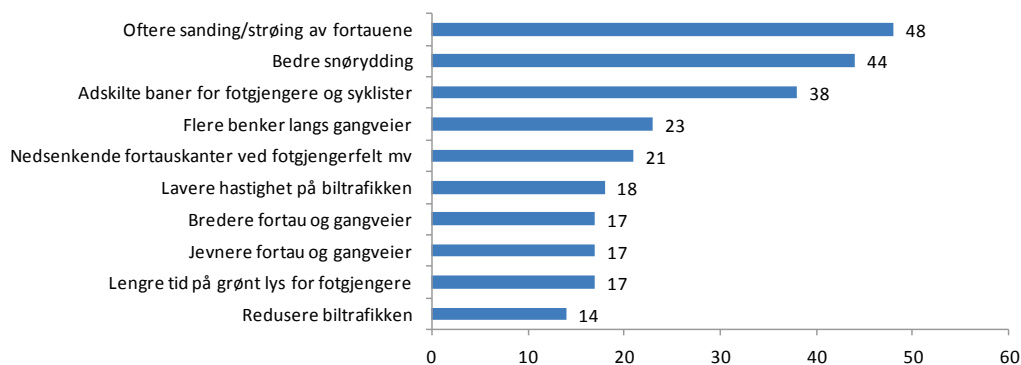
Trafikkforholdene i nabolaget er viktig for at området skal være attraktivt å gå i. De eldre ble bedt om å gi uttrykk for hvilke typer tiltak de mente var viktig for deres nabolag. De ble presentert for 15 tiltak, som er vist i figur 3.29. I likhet med spørsmålene om hva som kjennetegner områder de henholdsvis liker og ikke liker, kommer vintervedlikehold på topp. Over halvparten ønsker seg oftere sanding og strøing av fortauene og nesten halvparten vil at det skal være bedre snørydding i nabolaget. Dette er et unisont ønske fra bosatte i alle bydeler. Her er det ingen forskjell. Bortsett fra bosatte i de landlige bydelene er det en stor andel, 44 prosent, som gjerne vil ha adskilte baner for fotgjengere og syklist. Nedsenkede fortauskanter ved fotgjengerfelt og andre steder, jevnere fortau og lengre tid på grønt lys for fotgjengere nevnes oftere av de som bor i sentrum enn bosatte i andre bydeler, ellers er det ubetydelig forskjell mellom bosatte når det gjelder de andre tiltakene som ønskes.



Figur 3.29 Tiltak som ønskes i nabolaget. Prosent. Kristiansand 2012

3.11 Tiltak som er viktig for at de eldre vil gå mer

Det ble videre spurt om hvilke av disse tiltakene som ville få vedkommende til å gå mer. Figur 3.30 viser prosentandeler som sier at disse tiltakene er svært viktige for å få dem til å gå mer. Vi har tatt med de ti viktigste tiltakene.



Figur 3.30 Andel som svarer at disse tiltakene er "Svært viktig" for at de skal gå mer. De ti viktigste. Prosent. Kristiansand 2012.

Ikke overraskende overlapper disse tiltakene i viktighet med de tiltakene som respondentene ville ha i sitt nabolag. Det er litt variasjon i rekkefølgen, ellers er det stort sett den samme prioriteringen. Vintervedlikehold, adskilte baner for fotgjengere og syklistere, flere benker langs gangveiene, lavere hastighet på biltrafikken, nedsenkende fortauskanter ved fotgjengerfelt og andre steder og jevnere og bredere fortau er tiltak som de eldre mener skal til for at de skal gå mer.

Tabell 12 Andel som svarer at disse tiltakene er "Svært viktig" for at de skal gå mer etter kjønn og alder. De ti viktigste. Prosent. Kristiansand 2012.

Tiltak	Kjønn		Alder				
	Mann	Kvinne	67-69 år	70-74 år	75-79 år	80-84 år	85-92 år
Oftere sanding/strøing	36	56(***)	42	47	51	47	54
Bedre snørydding	32	47(***)	38	36	42	42	54(*)
Adskilte baner for fotgjengere og syklistere	32	45(***)	35	35	43	43	45(*)
Flere benker langs gangveier	14	31(***)	17	18	21	29	46(***)
Lavere hastighet	14	22(**)	22	13	19	21	22
Nedsenkede fortauskanter	14	28(***)	15	16	21	30	38(***)
Jevnere fortau og gangveier	13	22(***)	19	14	13	22	30(**)
Bredere fortau og gangveier	14	19(*)	16	15	18	18	22
Redusere biltrafikken	12	18(**)	19	13	9	16	22(*)
Lengre tid på grønt lys for fotgjengere	12	22(***)	11	11	20	25	32(***)

* signifikant $p < 0.05$

** signifikant $p < 0.01$

*** signifikant $p < 0.001$

Kvinner svarer i større utstrekning enn menn at disse ti tiltakene er svært viktig, tabell 12. Dette kan ha sammenheng med at kvinner faktisk går mer enn menn, og dermed har klarere

oppfatning av hva som er viktig for at de skal gå enda mer. Når det gjelder virkningen av alder, ser vi at tiltak som er til hjelp ved redusert motorikk og balanse vurderes høyere med økende alder. Flere tenker, nedsenkende fortauskanter og lengre tid på grønt lys er eksempler på dette, mens bedre strøing/sanding av gater, lavere hastighet på biltrafikken og bredere fortau er aldersnøytrale tiltak.

3.12 En kort oppsummering

Denne spørreundersøkelsen blant eldre i Kristiansand har gitt nyttig informasjon både om reiseaktiviteter, aktiviteter man ikke får gjort – omfang og årsaker, hvordan det er å gå i nabolaget man bor, hva som gjør områder til gode å gå i og hva som hemmer gåing. Til slutt har de som svarte gitt uttrykk for hva som er de viktigste grunnene til å gå og hvilke tiltak som vil få dem til å gå mer.

Selv om problemene med å gå øker med alderen, og mange over 80 år bruker ulike hjelpemidler for å gå, er det likevel mange som går til de daglige aktivitetene. Blant de fra 80 år og eldre er det rundt 40 prosent som går når de skal gjøre dagligvareinnkjøp, og kvinnene er oftere fotgjengere enn menn. Dette har også sammenheng med at menn oftere har førerkort og bil enn kvinner. Tilrettelegging for å gå er viktig for å kunne opprettholde gode gåvaner blant de eldre og utvikle nye for dem som tidligere har vært bilbrukere.

Resultatene viser at gåaktiviteten er langt større blant de som bor i de sentrale områdene av byen, noe som antakelig har sammenheng både med større tilbud av aktiviteter og kortere avstand mellom boligen og disse aktivitetene. Dette kommer vi nærmere tilbake til i de neste kapitlene.

For mange av de eldre er helseaspektet et viktig motiv for å gå, i tillegg til å komme seg ut, gjennomføre praktiske gjøremål og å treffe andre. Kjennetegn ved områder man liker å gå i er at det er trær og grønt, at det er godt brøytet og strødd om vinteren, god belysning, at man kan føle seg trygg og at man har mulighet til å hvile underveis.

De fem viktigste tiltakene som ble framhevet for å gjøre nabolaget mer attraktivt å gå i var oftere sanding/strøing av fortauene, bedre snørydding, atskilte baner for fotgjengere og syklist, flere benker langs gangveier og lavere hastighet på biltrafikken.

I følgeundersøkelsen, som er presentert i neste kapittel, går vi ned i detalj når det gjelder potensielle tiltak og ut i gatene i Kristiansand sammen med et utvalg av eldre, som utdyper disse forholdene og diskuterer de ulike aspektene ved det å gå. Spørreundersøkelsen, som er presentert i dette kapitlet, har lagt grunnlaget for det vi kan kalle følgeundersøkelsen.

4 Følgeundersøkelse

4.1 Opplegg for følgeundersøkelsen

Hensikten med følgeundersøkelsen var å undersøke hvilke faktorer som motiverer eldre til å gå, hva de opplever som barrierer mot å gå, samt hvilke egenskaper ved det fysiske miljøet som bidrar til at de opplever omgivelsene som mer og mindre fremkommelige, trivelige og trygge å gå i. Grunnlaget for denne delen av prosjektet ble lagt i spørreundersøkelsen som ble presentert i forrige kapittel.

Studien ble gjennomført ved at vi intervjuet personer over 67 år. Hvert intervju tok i gjennomsnitt en og en halv time. Først gikk intervjuerne en gåtur på maksimum 45 minutter sammen med informanten, hvor fysiske gåforhold, trafikkmessige forhold og omgivelser ble kartlagt. Utgangspunktet var en gåtur som informanten gikk ofte, gjerne i nærheten av bostedet. Dette gir en skjevhet i utvalget av gater, ved at dagligdagse turer stort sett skjer i gater hvor informantene liker å gå. Noen strekninger ble imidlertid valgt fordi informanten ønsket å vise frem forhold som var spesielt utfordrende. Underveis ble forholdene registrert i et skjema og dokumentert med bilder. Etter gåturen ble det gjennomført en oppfølgingssamtale på om lag en time, hvor forhold observert under gåturen ble diskutert. I tillegg ble det stilt oppfølgingsspørsmål som blant annet omhandlet informantens gåvaner, motivasjon, barrierer og sosiale aktiviteter (se registreringskjema og intervjuguide i vedlegg II).

Intervjuene ble gjennomført av representanter fra Kristiansand kommune, Statens vegvesen og Transportøkonomisk institutt. Det ble gjennomført et prosjektmøte i midten av februar hvor vi sikret at alle intervjuerne ble fortrolige med intervjuguiden og hvordan intervjuene skulle gjennomføres. Det ble også gjennomført pilotintervjuer. Intervjuguiden ble endret på bakgrunn av erfaringene fra pilotintervjuene. En referatmal ble utarbeidet for å sikre at viktig informasjon kom med i referatene. Analysene i dette kapitlet er basert på referatene fra disse intervjuene. Referatene er samlet i et eget dokument som er overlevert Statens vegvesen og Kristiansand kommune for intern bruk og videre oppfølging. Av personvern hensyn er dette dokumentet ikke offentlig tilgjengelig.

Personene som deltok i følgestudien ble rekruttert gjennom spørreundersøkelsen. Det var stor interesse for å delta videre, og i underkant av 500 personer meldte sin interesse. Følgeundersøkelsen ble gjennomført i februar og mars 2013 med til sammen 44 personer over 67 år. Disse ble kontaktet per telefon noen uker før intervjuene, hvor det ble gitt informasjon om undersøkelsen og avtalt møtested og tidspunkt. Enkelte vi snakket med tok allerede da forbehold mot å delta dersom snø- og isforhold var vanskelige. Fordelen med å gjennomføre intervjuene i februar og mars var at vi fikk mulighet til å kartlegge de faktiske gåforholdene både på isete og snøfritt dekke.

De fleste informantene som deltok hadde god helse, og mange av dem gikk mye. Tabell 4.1 viser at antall menn og kvinner er likt representert i utvalget, hvor flertallet er i aldersgruppen 76 til 84 år. Videre er hovedvekten av utvalget bosatt i sentrum og tilstøtende sentrale bydeler. Ifølge spørreundersøkelsen er dette områder hvor om lag

halvparten av respondentene sier at de går nesten hver dag. Sju av informantene brukte hjelpemidler som stokk eller gåstol, mens én var rullestolbruker. Utvalget inneholder informanter som frivillig har meldt sin interesse til å delta videre og sannsynligvis liker å gå, samtidig som størsteparten av utvalget er bosatt i sentrale bydeler hvor mange går mye i følge spørreundersøkelsen. Dette betyr at gåvaner og motivasjon som fremkommer i følgeundersøkelsen representerer en gruppe eldre som går mye og ofte. Fordelen med dette er at disse har et nærere forhold til det å gå enn de som går sjelden, og derfor vil være mer interessert i å registrere gåforholdene i sitt nærmiljø. Tabell 1 gir en oversikt over kjennetegn ved informantene som deltok i følgestudien.

Tabell 4.1: Kjennetegn ved informantene i følgeundersøkelsen

Variabler	Kjennetegn	Antall
Kjønn	Mann	23
	Kvinne	21
Alder	67 – 75	13
	76 – 84	23
	85 +	8
Bosted ¹	Bydelstype 1	15
	Bydelstype 2	17
	Bydelstype 3	8
	Bydelstype 4	4
Hjelpemiddel	Stokk	4
	Rullator	3
	Rullestol	1

4.2 Gåvaner, motivasjon og barrierer

Fysisk tilrettelegging er avgjørende for at alle skal ha *mulighet* til å gå. Det varierer imidlertid fra person til person hvorvidt man velger å gå. Motivasjonen for å gå er sammensatt og påvirkes av flere faktorer som bør være en viktig del av en gåstrategi; gleden av å komme seg ut, gleden av naturopplevelser, helsemessige forhold, målpunkter og nettverk.

Dagligdagse gjøremål er ofte tilknyttet de daglige spaserturene, og mange kombinerer en ”runde” med det å gå innom butikken på vei hjem igjen. Gjøremålet kan slik fungere som et sosialt element i turen. Andre tar gjerne bilen for å handle og skiller derfor gåturen i større grad fra de dagligdagse gjøremålene. Dette avhenger ofte av hvorvidt man har helse til å bære varer hjem og hvor langt butikken ligger fra boligen.

1

Bydelstype 1 = Sentrum

Bydelstype 2 = Tilstøtende sentrale bydeler

Bydelstype 3 = Perifere bydeler

Bydelstype 4 = Landlige bydeler

I denne delen vil vi kartlegge motivasjon og barrierer knyttet til det å gå. I tillegg vil vi beskrive respondentenes syn på ”den gode gåturen” og deres forslag til tiltak som kan motivere til å gå mer i Kristiansand.

4.2.1 Motivasjon for å gå

I spørreundersøkelsen så vi at over 60 prosent av respondentene mente at ”bedre helse” var den viktigste motivasjonen for å gå, jf kapittel 3. Videre mente rundt halvparten av utvalget at det å ”komme seg ut”, ”god trening” og ”psykisk velvære” var svært viktig. Å gå for og ”utføre praktiske gjøremål” og ”treffe andre” var betegnet som svært viktig av knapt en tredjedel av respondentene.

Disse resultatene blir bekreftet gjennom følgestudien, hvor frisk luft og helse var motivasjonsfaktorer som ble hyppig nevnt. Gleden av å være ute i frisk luft ble av flere forbundet med psykisk velvære. I tillegg nevnte flere at den sosiale siden ved det å gå er viktig.

Gleden av å være ute i frisk luft

Den motivasjonsfaktoren som blir hyppigst nevnt blant de eldre, er gleden av å komme seg ut og få frisk luft eller å ”lufte seg”. Såfremt helsa er god, er den indre motivasjonen trolig en av de viktigste faktorene for å gå. Dette kan knyttes til mental helse, velvære og mestring. Det å gå er hos flere blitt en vane i hverdagen.

Mange forteller at de går ut fordi de har lyst, noe som utgjør en stor *indre motivasjon*. Gåturen blir for mange et rom i hverdagen for å klarne tankene. En betegner det som at han må ”ut og lufte vettet”, en annen som at ”det er oppløftende å kjenne at man er i bevegelse og behersker det”. Andre utsagn er at man går ”for å klarne tankene, og at det kjennes godt både i kropp og sjel etter en gåtur”, at det er ”viktig å holde hode og kropp i form”, at man har en ”indre glede” av å gå, blir på ”godt humør”, får en ”god følelse” eller får ”god appetitt”.

Det å komme seg ut på tur gir også en *følelse av mestring*. Én understreker at hun føler seg bedre av å gå ut, selv om hun i utgangspunktet ikke har så lyst, og slik får en følelse av ”å overvinne seg selv”. En annen illustrerer dette som at hun vet at det alltid er deilig å komme ut på tur, men at det er deilig å komme hjem igjen etterpå. Enkelte finner også glede i å mestre ulike værtyper. En forteller for eksempel at ektefellen har et motto om å gå mer ut dess dårligere været er, en annen trekker frem at han ikke vil la været bestemme om han skal gå ut.

Flere viser til at de ”alltid har gått” eller at det er blitt en vane. De går når de har lyst og trenger ingen ekstra motivasjon bortsett fra det. En betegner det som en levemåte, og at han ikke trives med å sitte for mye stille og har ”lopper i blodet”.

For helsas skyld

Mange av de eldre vi snakket med nevnte helseaspektet som en viktig motivasjon for å bevege seg. Begreper som ”helse”, ”å holde seg i form”, ”trim” eller ”mosjon” gikk igjen som begrunnelser på hvorfor de går.

En av informantene påpeker at helseaspektet er blitt viktigere ettersom han har blitt eldre: ”Dersom man kun sitter i en stol, lever man nok ikke like lenge”. En annen forteller at det er godt å røre seg for å ”holde kroppen i gang” og at det er viktig for

helsen og holde seg i form. Anbefaling fra legen blir også nevnt som en av årsakene til at man går.

Økende helseplager utgjør en ekstra motivasjon for flere av informantene. En forteller at han har operert hofta flere ganger, men at han ikke kan regne med å ”bli god” i stolen. Han påpeker at det er viktig å utnytte mulighetene i kroppen ved å bevege seg. En annen forteller at et astmaanfall han opplevde for et år siden har bidratt til at helse er en stor motivasjon. Han kjenner at pusten blir bedre dersom han beveger seg mer. En annen sier hun må holde seg i form på grunn av hjertet og derfor har behov for trim. Dårlig blodsirkulasjon i beina og å forebygge stivhet er andre helseplager informantene mener blir bedre av det å gå. Enkelte informanter oppga imidlertid helsa som en begrensning for å gå i stedet for en motivasjon (se 4.2.3).

Rekreasjon og naturopplevelser

Rekreasjon og naturopplevelser blir av flere nevnt som årsak til at de liker å gå. Bynære friluftsområder som Odderøya, Baneheia og Jegersberg blir hyppig nevnt. Mange bruker ofte skogsområder i sitt nærmiljø til de daglige spaserturene.

Flere av de eldre forteller at de ofte går tur bare for turens skyld. Naturopplevelser og rekreasjon blir trukket frem som begrunnelse på hvorfor de går i de utvalgte områdene. De trekker det frem som positivt å være i naturen og at dette gir en god følelse. Dette er fordi de nyter naturen, både fargene, plante- og dyrelivet, plukke bær og sopp, se og høre fugler og å være i bevegelse. Det er ekstra fint om våren når planter og blomster begynner å springe. En av informantene forteller at grunnen til at han elsker å gå i heia er naturopplevelsen og en fascinasjon for plante- og dyreliv. En annen savner de lengre turene hun gikk i terrenget før hun brakk beinet, fordi ”de hverdagslige turene ikke gir de store opplevelsene”.

Det å sitte i naturen og ta en rast, gjerne på et utsiktspunkt, blir av flere nevnt som noe de liker å gjøre. En forteller at hun gjerne går tur i skogen i Jegersberg for å sitte og nyte naturen på en benk. Et annen beskriver: ”Det er fantastisk på toppen av Odderøya å sitte og se utover og ha med en termos med drikke”. En mer friluftinteressert informant forteller at han gjerne kan være ute 10 - 12 timer på en dagstur, og at en god tur er når han kan komme seg «bort i fra» biltrafikk og ut i naturen med mat og bålbrekking.

Selv om skogsturer ofte blir forbundet med få mennesker og stillhet, nevner enkelte av informantene at det er hyggelig å møte på folk når de går i friluftsområder. En er veldig fornøyd med noen hytter som ble bevart i nærheten av hennes hverdagstur, fordi det er hyggelig med mennesker og barn. En annen forteller at det er trivelig å se på folk, for eksempel studentene oppe ved universitetet som løper i skogen. Folk som er ute og lufter hunden stopper ofte opp og prater, og en forteller at han gjerne velger veier hvor han tror det er folk ute og går.

Mange opplever at det er bedre for kroppen å gå på skogstier enn på asfalt. En forteller at det å gå på stier i skogen er bedre for ryggen og at han derfor helst ikke går på asfalt. En annen mener at de beste turene er på grus eller i skogen, og at det er en ulempe med mye asfalt i boligområdet, selv om det heldigvis ikke er langt til turområdene. Noen har egne triks for å gå minst mulig på asfalt: En forteller at hun ofte går på gresset på midtrabattene, selv om hun må passe opp for hundemøkk der.



Figur 4.1: Rekreasjon i bynære områder og utkikkspunkter i naturen.

Målpunkter i nabolaget

Når de eldre får spørsmål om hva de oppfatter som målpunkter i nabolaget sitt som det er kjekt å gå til, kommer det opp en mengde ulike svar: Treningssenteret, banken, legen, nærbutikken, posten, kafeer, kino, kirkegården, biblioteket, Kilden, friluftsområder, Strandpromenaden, Wergelandsparken, Markens, organiserte aktiviteter, byggeplasser, på besøk til venner, kollektivpunkter, Vågsbygd senter, Odderøya kafé, fiskeplassen.

Målpunkter handler med andre ord både om handleturer, dagligdagse gjøremål, møte med venner og rekreasjon. Det å ha et mål med turen skaper i seg selv en motivasjon for å gå ut. Et eksempel på dette er en informant som forteller at hun av og til lager seg et ærend, bare for å ha et mål med turen. En annen forteller at hun bruker å fordele det hun skal handle utover uken, slik hun må ut et lite ærend hver dag. Hun kombinerer ofte slike småærend med andre aktiviteter.

Mange trekker frem nærbutikken som et hyggelig målpunkt i nabolaget. Dette er et sted flere går innom gjerne mange ganger i uka, og hvor de ofte treffer kjente som de kan småprate med. En forteller at han pleier å avslutte sine to daglige spasereturer med å gå innom lokalbutikken - om formiddagen for å kjøpe mat, og om ettermiddagen for å kjøpe avisa. En annen forteller at hun alltid møter noen kjente på butikken. Den hyggelige betjeninga trekker hun frem som noe av det mest positive. I tillegg er det trivelig at butikken har satt opp border hvor folk kan sitte, og hvor hun alltid blir stående og småprate med noen kjente.

Kristiansand sentrum blir også trukket frem som et hyggelig målpunkt av flere. Markens er den største handlegaten og en populær gate å gå i. Her er det alltid isfritt, derfor er det spesielt mange som går her om vinteren. En av informantene opplevde at mange tok bussen til byen for å gå i Markens i vinter, og enkelte nevner at de liker å gå der fordi det er ”mye folk å se på”. En forteller at hun reiste til byen og gikk på fiskertorget og kjøpte fisk, i butikker og så på folk i gatene. Selv om hun gjorde noen småærend, var turen primært for ”hyggens skyld”. Andre trekker frem biblioteket som et hyggelig målpunkt i sentrum. En skryter av den hyggelige betjeninga der, mens en annen benytter det aktivt som et møtepunkt for å treffe venner, og er godt kjent med de ansatte.

Flere synes det er trivelig å gå i de bynære friluftsområdene som Odderøya, Baneheia og Gimle. Målpunkter i naturen, for eksempel hytter med servering blir nevnt som et tiltak som kan trekke flere ut i naturen. Kafeen og vaffelbua på Odderøya og kafeen

på Gimle gård blir trukket frem som gode eksempler på dette. Det å besøke gravplasser fungerer også for noen som målpunkter i hverdagen og kan være et sted man treffer kjente. For andre er treningssenteret et viktig målpunkt.

Målpunkter kan også være steder hvor omgivelsene endres fra dag til dag. En nevner byggeplasser som et målpunkt, fordi de liker å følge med på prosjektene som utvikler seg i Kvadraturen. En annen svarer som begrunnelse på den valgte gåruten at ”de kunne jo gått et annet sted, men mannen er stadig interessert i hvordan det går med bygginga”. Slike målpunkter behøver imidlertid ikke bare å dreie seg om bygging. En av informantene tok ofte gåturens pause ved et skur med lovlig ”tagging” hvor bildet byttes ut jevnlig (se figur 4.3).



Figur 4.2: Vaffelbua på Odderøya.



Figur 4.3: Skur med lovlig tagging, hvor bildet skiftes jevnlig. Yndet hvilested, men ingen benk.



Figur 4.4: Spennende å følge med på bygginga i sentrum.

Sosialt samvær

Det å gå er en måte å møte og være sammen med andre mennesker på. En formulering som går igjen når vi spør om hvorfor de eldre liker å gå, er at man ”liker å komme seg ut for å få frisk luft og treffe folk”. Selv om flere av informantene liker å gå alene, synes de fleste det er positivt å møte på folk underveis. For noen er det å møte andre mennesker et av målene med gåturen. Andre går mye sammen med samboere/ektefeller eller venner.

Det å gå på tur i byen eller nærmiljøet blir ofte sosialt ved at man treffer på kjente (naboer, venner, skolebarn) som man kan stoppe og småprate med. En forteller at det å gå motvirker ensomhet etter at hun ble enke. Enkelte mener at turen blir litt ”kjedelig” dersom de ikke møter på noen, og flere trekker frem det sosiale aspektet som det koseligste med det å gå ut. En forteller at han fortrinnsvis går i Baneheia for en fin tur, men at det er viktig å gå litt i byen for å få mer sosial kontakt. Der møter han ofte mange kjentfolk underveis. En annen forteller at han ofte velger veier hvor han tror det er folk ute som han kan stoppe opp og prate med.

Det sosiale aspektet kan være knyttet til direkte møter mellom mennesker, men det kan også bare være å ”se på livet”. Flere mener at det å komme seg ut generelt er sosialt. Det er fint å følge med på bylivet, og spesielt er det hyggelig å følge med på barn. En forteller at hun har en fast benk ved en skole, hvor barna ofte kommer bort og prater med henne. En annen beskriver det som hyggelig å gå forbi skøytebanen i sentrum og se på ungene der. Et annet aspekt som blir nevnt er å se mange hyggelige mennesker ute i gatene som er blide og fornøyde. En synes generelt at folk i institusjoner og på butikker er mye hyggeligere nå enn tidligere, noe som gjør det mer lystbetont å gå ut.

Selv om mange trives med å gå alene, er det å gå sammen med noen eller møte andre mennesker ofte nevnt når den gode gåturen beskrives. Enkelte nevner gåturer med Turistforeningen som både sosialt og hyggelig, andre avtaler å treffes med venninner eller går sammen med ektefelle eller samboer. En av informantene som var bosatt på et aldershjem, forteller at de av og til er en hel gjeng som møtes tilfeldig og går sammen. En annen forteller at han går mest om sommeren fordi det da er flere folk ute og han kan treffe på kjente.

Venner og ektefeller kan ofte fungere som en viktig drivkraft for det å gå. En forteller at hun har en mann som gjerne går tur og drar henne med ut. Hun og mannen koser seg uansett når de går sammen, så lenge de er to. En annen forteller at det er særlig koselig å gå sammen med noen, og at hun nok ikke hadde gått like mye

dersom det ikke var for at venninnen over gata ”dro” henne med ut. Venninnen er en viktig drivkraft og drar henne med ut selv om hun tenker at ”i dag orker jeg ikke”. For de eldre er ensomhet ofte knyttet til det faktum at venner eller ektefeller faller fra. Derfor kan motivasjonsfaktorer knyttet til det å gå sammen med noen eller å gå på besøk til noen bli svekket med tiden. Enkelte av informantene forteller om gode turkompiser som de tidligere gikk mye tur med som ikke er der lenger. Andre forteller at de ikke lenger har så mange venner igjen å besøke.

Aktiviteter og nettverk

Mange eldre er aktive og deltar på ulike aktiviteter og har egne nettverk i byen. Dette kan være treningssentre, Turistforeningen, aktiviteter i kommunal regi, religiøse organisasjoner og andre private nettverk.

Treningssenteret er et sosialt treffpunkt for flere. En forteller at Elixia arrangerer kaffe og mat etter treningstimen og slik legger til rette for sosialt samvær.

Kommunen har et aktivitetstilbud for eldre kalt ”Opp av Go’ stolen”, som er kjent av flere. En av informantene forteller at dette ga henne livsgleden tilbake da mannen hennes døde for noen år siden. Terrenkarusellen er et annet arrangement som går i Baneheia i sommerhalvåret. En av informantene forteller at han setter stor pris på dette, og at han møter kjentfolk der for en prat både før og etter løpet.

Turistforeningen blir nevnt av flere som et godt og sosialt tilbud. Enkelte beskriver disse turene som noen av de ”gode” gåturene. Her er det sosiale veldig viktig, og det er alltid hyggelige mennesker, turfolk. En forteller at Turistforeningen er hennes ”andre menighet”. Foreningen arrangerer ukentlige turer i nærområdet, men også lengre turer rundt om i landet, som Nord-Norge og Jostedalsbreen. Enkelte forteller at de vet om tilbudet i Turistforeningen, men at de ikke liker ”å gå i hælene på andre”.

Eldresentrene i Kristiansand skal fungere som et sosialt møtested for de eldre. Her arrangeres det kurs, foredrag, konserter, hobbyaktiviteter og lignende. I tillegg har senterne kafétilbud med middag. Kongens senter i Kristiansand sentrum blir nevnt som et fint tilbud. De samarbeider blant annet om å drive Eldreakademi som har jevnlig møter. En forteller at han spiser middag på Kongens senter hver dag. Kristiansand KulturRullator er et tiltak i regi av kommunen, og er en flyttbar kulturformidler som har ukentlige konserter og tilstelninger på sykehjem og eldresentre. Tilbudet blir annonsert i Fedrelandsvennen. Flere av informantene kjente til dette og synes det er et bra tiltak.

En av informantene nevner Frivillighetssentralen som en fin aktivitet. Dette er en organisasjon hvor man kan melde seg som frivillig besøksvenn, turvenn eller lesevenn eller bidra på arrangementer som seniordans, bingo, kulturkvelder med underholdning og turer. Her steker hun vafler jevnlig, og det er et hyggelig og godt sted å være. Hun deltar også i besøkstjenesten, hvor de besøker eldre på ulike aldershjem som ønsker besøk. En annen forteller at hun besøker venner og kjente på sykehjem. Det gjør henne godt å gå på besøk til noen som er skralere enn henne selv og hun får energi av å gjøre noe for andre.

Flere nevner at de deltar i ulike religiøse organisasjoner eller går til kirken. En forteller at her er det ”kameratslig samvær og man blir kjent med nye mennesker”. Andre går i jevnlig møter med Pensjonistforeningen. Andre aktiviteter som blir

nevnt er syklubb, kor, konserter, guidede byturer, Livsglede for eldre, Torsdagstreffene, filosofikafeen, musikkens venner og bingo.

4.2.2 Hva kjennetegner den ”gode” gåturen?

Når informantene ble spurt om hva som kjennetegner den ”gode” gåturen, er det mange ulike svar. Motivasjonsfaktorene som er gjennomgått ovenfor innebærer mange elementer som kan utgjøre en god gåtur for informantene. Det er delt hvorvidt de fleste liker å gå sammen med noen eller alene, om de helst går i naturen eller til andre målpunkter i nærområdet. De fleste liker imidlertid best å gå når det er lyst ute, fortrinnsvis om formiddagen eller midt på dagen.

En tredjedel av informantene liker best å gå sammen med noen, en tredjedel liker å veksle på, mens en tredjedel helst går alene. De som helst går sammen med noen er som regel ute med samboer, ektefelle eller venner. Det er også noen som ønsker i større grad å gå sammen med en turkamerat enn det som er tilfelle i dag. En forteller at han har en privat turgjeng som går faste turer, men at han ikke går sammen med kona fordi de har ulikt tempo. Andre forteller om gåturene med Turistforeningen som gode gåturer.

De som helst går alene trekker frem at da kan de bestemme selv hvor de vil gå, at de kan gå raskt uten og måtte ta hensyn til den andre eller at de alene i større grad kan nyte gåturen. En informant forteller at han liker å ta turene på sparket og at det er de impulsive hendelsene underveis som gjør den gode gåturen, de små tingene som det er viktig å få med seg. Hvis han for eksempel ikke rekker solnedgangen dagen før, prøver han kanskje å få den med seg dagen etter. En annen sier at han liker å gå alene fordi han ser mer da, for eksempel fugler eller rådyr, mens en liker å høre på lydbok mens hun går. Det kan også være utenforliggende forhold som gjør at informantene går alene. En forteller at ektefellen har dårlige bein og at mange har falt fra. Andre forteller om tidligere turkompiser som ikke lever lenger.

Målene med den ”gode” gåturen varierer. Omtrent halvparten av informantene nevner det å gå i naturen som en god tur. Både Baneheia, Odderøya, Nupenparken og Gimle gård blir nevnt som fine områder. En forteller at en god tur kan være mye forskjellig, blant annet å høre fuglesang, oppdage noe nytt, se blomster. Andre forteller at de liker å pakke sekken og spise lunsj i det fri, og høre og se naturen. En annen nevner at: ”den beste gåturen er en gåtur ute i naturen for gåturens skyld, gjerne alene. Det er ekstra fint om våren når planter og blomster begynner å springe”.

Andre informanter mener det er en god gåtur dersom man kommer seg ut og får frisk luft. Det kan være både til dagligdagse gjøremål, fritidsaktiviteter, butikken, konserter, sentrum eller kirka. Flere går for å trimme, være sosiale og møte mennesker ute på gata eller gå på byturer med venner.

4.2.3 Barrierer mot å gå

Den største og tydeligste barrieren for at eldre ikke går er vær og vinterføre, jf også kapittel 3, der bedre vintervedlikehold er det tiltaket som nevnes oftest. Enkelte nevner også at helse, form og utrygghet begrenser gåingen. I tillegg kan mangel på noen å gå på tur sammen med være demotiverende for det å gå.

Vær og føre

Flere av de eldre forteller at dårlig vær og vinterføre utgjør en barriere for å gå ut. Kun åtte av informantene forteller at de går hele året uansett vær, og tilpasser seg ved å gå med brodder om vinteren eller at de går andre typer turer på vinteren enn om sommeren.

Flere nevner at dårlig vær generelt er til hinder for det å gå. En forteller at han ikke har problemer med motivasjonen for å gå ut, og skjønner ikke at folk kan la være. Han erkjenner imidlertid at det eneste som kan være til hinder for å gå ut er veldig dårlig vær. En annen slår fast at dårlig vær helt sikkert er en terskel for å komme seg ut. Dette er i tråd med den mer allmenne opplevelsen av været; de fleste synes det er mindre fristende å gå ut dersom regnet øser ned.

Vinterhalvåret er en mer gjennomgående utfordring for den eldre delen av befolkningen. Et utsagn som går igjen blant informantene er at ”det er vanskeligere å gå om vinteren”. Om vinteren er det glatt, mørkt og kaldt, noe som krever mer klær og tyngre sko. Om sommeren er det lettere å sette seg ned, og enkelte påpeker at lave sko gir gåglede. En forteller at han koser seg om sommeren, men føler seg som ”fange i eget hus” om vinteren, fordi det ofte er surt, kaldt og mørkt å gå ut. En annen påpeker at noen eller noe må gjøre det attraktivt å gå ut om vinteren, mens hun er ute hele tiden om sommeren.

De fleste eldre er redde for å falle og skade seg på isen, noe som begrenser hvor de kan gå i vinterhalvåret. En forteller at han ikke kan gå på de stedene han elsker å gå om vinteren, som på stier i skogen. En mener at tilrettelegging av gode turområder på vinterstid som brøyting av Strandpromenaden, kan gjøre det lettere å gå mer. Issvuller, glatt føre og dårlig brøyting utgjør en barriere spesielt for eldre som bruker gåstol eller rullestol. En forteller at det ofte er dårlig brøytet fra aldersboligen og ut til fortauet, og issvuller gjør at det blir humpete med rullatoren. En annen forteller at hun en gang måtte avstå fra sosial aktivitet fordi hun ikke kom seg ut, selv om brøytemannskapene står på.

Kulde er et annet problem for de eldre. Flere påpeker at det blir vanskelig å puste i kaldt vær. En mener for eksempel at det verste med vinteren er at det er kaldt å puste, det gjør ingenting at det er glatt. En forteller at hun har fått beskjed fra legen om ikke å gå ut dersom det er veldig kaldt, en annen mener at man tåler kulde dårligere og fryser lettere når man blir eldre. I tillegg gjør sykdommer som kols det spesielt utfordrende for enkelte å gå ute i kalde perioder. Et annet utsagn som kanskje hører til en mer allmenn oppfatning hos mange er at ”det er kjedelig når det er snø og kaldt”.



Figur 4.5: På vinterstid er det kaldt, mørkt og glatt, noe som gjør det mindre attraktivt å gå ut.

Helse

Helsen er avgjørende for hvor mye og langt man føler seg komfortabel med å gå. Enkelte nevner helsen som en begrensning når de blir spurt om hva som kan få dem til å gå mer: "Helsa bestemmer".

Informanter som sliter med helsa, mener stort sett at de går så mye som de klarer i dag. En forteller at hun savner å gå mer, men at hun tross alt er glad for at hun kan gå så mye at hun klarer seg selv. En annen forteller at han ikke har pust til å gå så mye lenger, og at bilen blir en redning. Andre begrunnelser for at man ikke går er skader, dårlig fot, at man er sliten, trett, eller har en dårlig dag.

Flere av de eldre vi snakket med savner flere benker. Dette savnet er kanskje spesielt stort blant dem som har dårlig helse. En forteller at hun har både rygg og bein som svikter og at hun derfor går det hun kan i dag. Om sommeren setter hun seg gjerne ute i parken i nærheten av aldershjemmet hvor hun bor og hun ønsker seg derfor flere benker der.

Utrygghet

Gjennom spørreundersøkelsen så vi at om lag 45 prosent av respondentene synes det å føle seg trygg er det tredje viktigste kjennetegnet ved et område som er godt å gå i. Det å være redd for å falle eller redd for å gå alene er de to hyppigst nevnte problemene knyttet til utrygghet. Dette ser vi også gjør seg gjeldende gjennom følgestudien.

Mange knytter utrygghet hovedsakelig til glatt føre, fare for fall og takras vinterstid. Flere går ikke ut dersom det er for glatt fordi de er redde for å falle og skade seg. En forteller at hun på de verste dagene heller går opp og ned i trappa hjemme i blokk i stedet for å gå ut. En annen mener at det er slitsomt hele tiden å måtte se ned i bakken om vinteren for å vite hvor hun bør gå. Utrygghet for fall kan også påvirke valg av turløype. En av informantene forteller for eksempel at han for litt siden falt på isete underlag, og derfor ikke vil velge den veien igjen. Spesielt er utryggheten knyttet til kveldstid når det er mørkt. En sier at hun føler seg utrygg når hun ikke ser

underlaget godt nok, en annen sier at hun generelt er mer utrygg vinterstid. En annen forteller at dersom det er glatt går hun ikke når det er mørkt, men at hun ellers kan gå om kvelden også.

Mørke generelt, og ikke bare på vinterstid, representerer utrygghet for mange. De fleste informantene går helst ut når det er lyst og flere forteller blant annet om kveldsturer de går kun om sommeren, men ikke om vinteren. Det er færre folk ute i gatene på kveldstid, spesielt om vinteren, og dermed større risiko for å skade seg uten å få hjelp, eller at noe kriminelt kan skje. Enkelte nevner at de ikke går ut på kveldstid eller i skogen fordi de er redde for å falle og bli liggende. En sier at hun helst går om formiddagen når det er mest folk ute fordi det føles tryggere. Hun forteller at hun hadde en ubehagelig opplevelse av at noen fulgte etter henne en gang, og synes det er utrygt på kveldene. En annen beskriver turen som veldig trygg fordi han traff kjente på gata. Andre nevner at de føler seg utrygge på grunn av ungdomsgjenger på kveldstid eller at man ikke liker å gå ut på kveldstid fordi ”man vet aldri hva som kan skje”, og knytter dette til økende kriminalitet i Norge. Selv om mørke representerer utrygghet for mange, er det også noen som nevner at de helst ikke går om kvelden fordi de har hele dagen til disposisjon og derfor velger å gå mens det er lyst fordi det er triveligere.

Andre utrygghetsmomenter går på trafikkmessige forhold, for eksempel sykklister i stor fart eller biler som kommer for tett på. En forteller at hun ikke sykler noe særlig lengre fordi det er så tøff trafikk og at ”sykkelfantomene” ikke ringer i klokka når de kommer.

Noen av informantene nevner at tiggere i byen kan være ubehagelige, selv om de ikke er kilde til direkte utrygghet. En forteller at hun synes det er ubehagelig når de følger etter og er svært pågående på de som er dårlige til beins. Dette er ubehagelig både fordi man føler seg ”stygg” da man ikke kan gå til alle og fordi enkelte opplever å bli ”forfulgt”. En annen poengterer at de får en ubehagelig og vond følelse av å se tiggere. Narkomane i byområdet blir også nevnt som ubehagelig.

Ingen å gå sammen med – lettere å forbli i go’ stolen

Det ser ut som om det sosiale aspektet er sterkt forbundet med lyst til å komme seg ut. En viktig barriere mot det å gå kan derfor være mangel på turkamerater eller motvilje mot å gå på sosiale arrangementer/aktiviteter hvor man ikke kjenner noen.

Flere trekker frem at en turkamerat eller noen å gå sammen med kunne bidratt til flere gåturer. En forteller at ”et puff i riktig retning, og noen å gå ut sammen med” kan være det hun trenger for å gå mer. En av informantene illustrerer utfordringen slik: ”Det er farlig å bli sittende, det er lett å ikke gidde. Man sitter så godt i stolen, så det må vilje til”. Hun erkjenner at det er lettere å gå mer dersom man går sammen med noen. En annen mener at hun ikke trenger å gå mer, men at en ekstra motivasjon i tilfelle måtte være å finne en å gå sammen med som liker å gå like mye som henne.

En annen mener det er latskap dersom hun ikke kommer seg ut, fordi hun er pensjonist og har tid til å prioritere gåturer. Likevel erkjenner hun at det å bli med for eksempel i Turistforeningen kunne fått henne til å gå mer. Hun var likevel usikker på om hun var sprek nok til å delta i gruppene, og nevnte at det kunne være en barriere å ta opp telefonen og ringe selv, det er lettere med initiativ fra andre. Flere savner lokale tiltak i nærmiljøet, og mener dette kunne motivert til å gå mer. En etterlyser

flere målpunkter i naturen å gå til. Andre foreslår lokale tiltak i nærmiljøet som for eksempel felles turer i nabolaget eller aktiviteter i regi av kirken. En forteller at det er lettere å gå ut dersom det er en begivenhet eller arrangement. En annen savner noen å gå sammen med, og at dette begrenser deltagelse i aktiviteter da hun ikke liker å gå alene på kveldstid i byen.

4.2.4 Hva kan gi motivasjon til å gå mer?

Informantene ble spurt om hva de tror skal til for at de selv og kristiansandere generelt skal gå mer enn de gjør i dag. Rundt halvparten av dem vi snakket med mener selv at de går nok i dag og er fornøyd med egen innsats. Dette tyder på at mange er i god form og har gode muligheter for å gå i sitt nærmiljø. Det generelle inntrykket er at mange er fornøyd med tilbudene for eldre, og stolte av byen sin. Likevel kommer mange ulike forslag opp som de mener kan bedre gåforholdene i byen sin.

Målpunkter er noe av det flest trekker frem som kan gi folk flest motivasjon til å gå mer. Hytter med servering i turområder eller i nærmiljøet blir hyppig nevnt som mulige forbedringer og kaféen på Odderøya fremstår som et godt eksempel. Andre eksempler som nevnes er Gimle gård og museum, Baneheia, skitoget til Starthytta og Donnhytta på Oggevatn eller hytta på Skråstadheia. En nevner en bu ved Skråstadvarden som fantes tidligere som kunne bygges opp igjen. En annen forteller at det på øvre Gill finnes innhegning med villsau og geiter, som med markedsføring kunne blitt et målpunkt for gående i området.

Flere ønsker seg mer informasjon om ulike turløyper, med oppgitt vanskelighetsgrad, lengder og lignende. Stiene i turområdet kan gjerne lede frem til attraktive målpunkter eller naturopplevelser. I tillegg kan gjerne stiene merkes med historikk eller informasjon om blomster, planter, dyr og fugler. Dette kan skape interesse for at folk kommer seg ut.

Andre ønsker seg flere arrangerte fellesturer, enten i nærmiljøet eller større arrangementer for hele byen. En nevner for eksempel at man kunne arrangere marsjkonkurranse som den tidligere Sørlandsmarsjen. En annen er opptatt av å få på plass en ordning med felles transport til gode turløyper. Flere mener at det også kan være viktig å tilby tilrettelagte gåturer for grupper og legge til rette for dem som går sakte eller med rullator. Enkelte som bor litt utenfor sentrum er opptatt av å legge til rette for sosiale møteplasser i nærmiljøet. Dette kan være kafeer eller benker med fin utsikt. En foreslår fellesturer i nabolaget, mens en annen er opptatt av å få minibusser i boligfelt, slik at bussene går nærmere der folk bor.

Tiltak som kan tilrettelegge for gåturer i bymiljøet blir også tatt opp. Noen ønsker seg musikkarrangementer, andre nevner regelmessige organiserte guidete turer i bydelene og god informasjon om dem. For eksempel kan skilting med infotavler om historie i Posebyen og ellers i sentrum gjøre det interessant å legge turen dit. En annen etterlyser flere arrangementer i byen om søndagen. Da er ingen kafeer åpne og det er få mennesker. Tilrettelegging om vinteren blir også nevnt. En sier at ”om vinteren er ikke Kristiansand til å gå i. Det er kun på Markens”.

Informasjon i media om hvor positivt det er å gå, kampanjer og informasjon om aktiviteter og målpunkter blir trukket frem av flere. Mange mener imidlertid at folk flest er veldig aktive allerede og at det i bunn og grunn er opp til hver enkelt om de vil gå eller ikke. En mener at det allerede er mye informasjon om aktiviteter i avisa og

på internett og at det alltid er noe å gjøre hvis man vil. Flere mener at vaner og innstilling er det mest betydningsfulle for om folk går eller ikke. Derfor bør foreldre legge til barna gode vaner. Enkelte nevner at det kan være enklere å komme seg ut dersom man blir invitert eller dratt med ut av venner og kjente.

4.3 Egenskaper ved det fysiske miljøet

I følgestudien ønsket vi å undersøke hvilke egenskaper og kvaliteter ved de fysiske omgivelsene som oppleves som positivt og som negativt for de gående. Dette kan også forstås som egenskaper som bidrar til at folk går eller som er barrierer mot at de går, og som påvirker hvilke ruter de velger når de går. Dette varierer noe med hvor sentralt de bor.

Informantene ga uttrykk for klare meninger om hva de liker og ikke liker ved det fysiske miljøet. De ga også uttrykk for at de ser og setter pris på de tiltakene Kristiansand kommune og andre har gjort for å legge til rette for gåing og for å gjøre by- og bomiljøet trivelig. Mange uttrykte stolthet over byen, nærmiljøet og det som er gjort av forbedringstiltak.

4.3.1 Hva som påvirker om gater, veier og områder er gode å gå i

I analysen fant vi at flere og ulike egenskaper ved det fysiske miljøet påvirker hvorvidt gater, veier og områder oppleves som er gode eller dårlige å gå i. Under har vi diskutert noen av de viktigste elementene og egenskapene.

Biltrafikkmengder

Som nevnt innledningsvis var utgangspunktet for følgestudien gåturer som intervjupersonene går ofte. Dette innebærer at utvalget gangruter stort sett var gater hvor informantene liker å gå. Det er derfor naturlig at de fleste av turene foregikk i områder med relativt lite trafikk.

Mange av dem vi intervjuet fortalte at de foretrekker å gå i gater og veier med lite biltrafikk og at de unngår gater og veier med mye biltrafikk. Noen går omveier for å unngå høytrafikkerte gater, veier og områder. Mange trekker frem 'lite biltrafikk' som en positiv kvalitet og 'mye biltrafikk' som en negativ kvalitet når de beskriver ulike områder og strekninger, se også kapittel 3.

Biltrafikken forbindes med en rekke konkrete ulemper, som støy, støv, at bilene spruter vann på dem og at de må vente lenge ved trafikklys. Lyskryss i Festningsgata og Dronningens gate ble nevnt av flere. Noen unngår ruter med lyskryss der de vet de må vente lenge. I gater med mye trafikk er det ofte smalere fortau enn de kunne ønske seg. Noen synes bare at biltrafikken generelt er plagsom. "Det er ikke så greit i gata dersom det er mye trafikk", som en uttrykte det. En annen mente at "biltrafikken begrenser lysten til å gå og sykle".



Figur 4.6: Hånesveien på Hånes er et eksempel på en vei som informanten unngår på grunn av trafikk og bråk.

I de mindre sentrale områdene i byen er det flere som klager på at folk kjører i områder som i utgangspunktet er stengt for biltrafikk, og at bilistene ikke holder fartsgrensen. Flere vil ha lavere fartsgrenser og flere fartsgrenseskilt. Noen viste oss fartsdumper som de mener er et bra tiltak. Flere pekte også på enkeltpunkter langs veien som de opplever som utrygge fordi det plutselig kommer biler i svingen eller ved vareleveringen.

Noen sier at bilene må frem, og at biltrafikken ikke plager dem.

Blanding av gang- og sykkeltrafikk

Mange trekker frem sykkeltrafikken når vi diskuterer forholdene for gåing. Adskilte arealer for gående og syklende trekkes ofte frem som en god kvalitet på strekninger de synes er gode å gå. De peker også på strekninger og områder hvor sykkeltrafikken oppleves irriterende, plagsom eller farlig. En sier at gang- og sykkelstier ”ofte blir vrimlearealer der du ikke vet hvor du skal gå og hvor du skal sykle”.

Noen steder mener de vi intervjuet at både fortau og bilvei er for smale til at det er plass til dem som sykler. Andre steder er fortauet for bredt slik at det ikke er plass i veien for dem som sykler. Noen steder er det malt skille mellom gående og syklende på fortauet, men denne oppmerkingen vises ikke når det er snø og is. Det kan føre til usikkerhet og konflikter. Flere likte ikke gang- og sykkelveier, hvor syklistene og gående er ment å dele arealene. De opplever at syklistene kommer for fort. En mente at Bybroa er en utfordring. ”Det er altfor mye trafikk, og blanding av fotgjengere og syklistene. Dersom man skilte gående og syklende ville flere beboere fra Lund valgt å gå til sentrum”.

Noen mener syklistene sykler for fort og uforsiktig. Andre sier at syklistene ikke er så flinke til å ringe i bjella.

Flere mente at bedre tilrettelegging for de syklende er det viktigste tiltaket for å bedre forholdene for gåing. Andre foreslo forbud mot sykling på fortauene. Noen få

nevnte også folk på skateboard i Markens gate som skummelt og plagsomt, og at noen sykler i Markens selv om det er ulovlig. Flere av informantene bruker sykkelanlegg jevnlig. Disse var spesielt opptatt av at det bygges gode sykkelanlegg.

Flere peker på Rådhusgata som et godt eksempel. Her er gang- og sykkeltrafikken adskilt. Oddernesbrua ble også trukket fram som et godt eksempel. Lundbrua er eksempel på en problematisk strekning.



Figur 4.7: Til venstre ser vi Oddernesbrua, som ble fremhevet som et godt eksempel. Gående og syklende er separert og det er god plass. Til høyre ser vi en del av Elvegata med gang- og sykkelsti i ett. Det oppleves som en dårlig løsning.

Utforming av fortau, gater og veier

Utforming av fortau og veier er et tema som går igjen. Når de vi intervjuet forteller om gode områder å gå i, trekker de ofte frem at fortauene er brede og sammenhengende eller at det ikke er problematisk å gå langs veien. Når de peker på ting de ikke er fornøyd med gjelder det i hovedsak at fortauene er for smale, at det mangler fortau og at parkeringen er organisert slik at de gående presses ut i veibanen.

I sentrum og de mest sentrale byområdene er det særlig smale fortau som trekkes frem. Noen steder stopper fortauene plutselig og umotivert slik at de gående må ut i veien. Noen påpekte også at for bratt skråhelling på fortauene gjør det vanskelig for de som bruker rullator eller rullestol, andre mente at dette var en ekstra utfordring når det er glatt. Brosteinbelegg oppleves som vanskelig å gå på av flere. I noen gater pekes det på at gateparkeringen bidrar til at det blir bredere brøytekanter på fortauene og smalere arealer å gå på. Noen peker også på at høye fortauskanter, trapper som går ut i gata og løs fotreklame på fortau gjør det vanskelig å ta seg frem for dem som bruker rullator, rullestol eller sykkel.



Figur 4.8: Manglende fortau på Voie til venstre, eksempel på fortau som er trangt og har vanskelig underlag for dem med rullestol eller rullator til høyre.

I de mer perifere og landlige byområdene opplever flere særlig mangel på fortau langs veiene som et problem. Dette er særlig problematisk der veien er smal og uoversiktlig og der det er mye biltrafikk. Problemer knyttet til smal vei forsterkes om vinteren, da brøytekantene bidrar til at veien blir enda smalere. Når det parkeres biler langs veier uten fortau må fotgjengerne ut i veien for å passere, og det oppleves utrygt.

Flere viste oss gangbruer over trafikkerte veier som de mener er viktige. Andre viste oss snarveier som de bruker mye og som de mener bør opprettholdes og vedlikeholdes. Noen pekte på mulige nye snarveier som kunne bidratt til at flere gikk for eksempel til sentrum.

Lyskryss og fotgjengeroverganger

Flere pekte på fotgjengerkryssinger som de mener ikke er gode nok. I sentrum gjelder dette ofte lyskryss der fotgjengere og svingende biler har grønt lys samtidig. Flere opplever dette som utrygt. Andre steder er grønttiden for fotgjengere for kort, eller det tar lang tid før man får grønt signal. Noen ønsket seg også lyskryss på steder der det kun er vanlig fotgjengerfelt i dag.

Noen pekte på steder hvor de gjerne vil ha fotgjengerovergang. Dette gjaldt i hovedsak byområdene utenfor sentrum. Blant annet så vi flere tilfeller hvor det ikke var fotgjengerfelt i tilknytning til busstopp. Andre viste oss fotgjengerfelt som de mener ligger på feil sted slik at de ikke er naturlige å bruke eller slik at det gir uoversiktlige situasjoner.

Noen få nevnte høye fortauskanter og mangel på nedsenk i kryss som problematisk.

Blomster og trær

Blomster og trær er til stor glede for svært mange av dem vi intervjuet, både i sentrum og utenfor. Mange er meget konkrete i sine beskrivelser av trær og blomster

i områder, gater og veier de liker å gå i. En gleder seg over at det vokser roser og blåklokker i vegkanten om sommeren. En annen gleder seg til at kirsebærtrærne skal blomstre i Rådhusgata, ”og siden kommer rosene”. ”Det er fantastisk flott og eventyrlig langs elva, spesielt i juni når blomstene på trærne springer”, sa en. Andre fortalte om trærne i Wergelandsparken, blomsterhandleren på torget, fin beplantning langs Kjøita elvebredd og blomsterpotter utenfor butikkene. ”Jeg blir i godt humør av blomster”, sa flere. Flere roser kommunen for å gjøre det så pent med blomster og trær.



Figur 4.9: Kirsebærtrær i blomst til venstre, en favorittbenk til høyre.

Benker

Mange snakker om benker, og godt plasserte benker er en klar og positiv kvalitet ved områder som er gode å gå i. Benker er både et sted å være og et sted å hvile. Mange setter stor pris på benker på steder hvor de kan sitte og se på livet, svanene, blomstene eller utsikten. De legger gjerne gåturene sine innom slike steder. Vi fikk se mange favorittbenker.

Det er også mange som peker på steder hvor det mangler benker. Dette er steder hvor det kunne vært fint å sitte og nyte livet, eller steder hvor det kunne vært godt å få tatt seg en hvil. Det siste gjelder ikke minst i områder litt utenfor sentrum, og gjerne i tilknytning til slitsomme bakker. Men også inne i sentrum etterspørres det flere benker. Benkene bør helst være av tre, for jernbenkene er ikke like gode å sitte på.

Belysning

Flere fortalte at det er dårlig belysning på enkelte partier av rutene de bruker. Manglende belysning oppleves som uttrygt fordi bilistene ikke kan se dem når de går langs veien. Dette gjelder spesielt i områder utenfor sentrum og på strekninger uten fortau. Flere viste oss også fotgjengeroverganger som var dårlig belyst.

Enkeltpunkter

Særlig for dem som av ulike grunner er litt dårlige til bens kan enkelte vanskelige punkter på gangruten representere store ulemper, eller at de rett og slett ikke kan bruke denne ruten. Flere viste oss eksempler på slike punkter. Dette gjelder

vanskelige trapper og gangbruer som er for bratte, dårlig vedlikeholdte eller som mangler rekkverk, har dårlige rekkverk eller rekkverk som ikke føres langt nok frem. Ødelagte sperringer gir biltrafikk på gang- og sykkelveier som ikke er brede nok for biltrafikk. En sti som er alternativ til en bratt bakke er i for dårlig stand til at folk med barnevogn eller rullator kan bruke den.



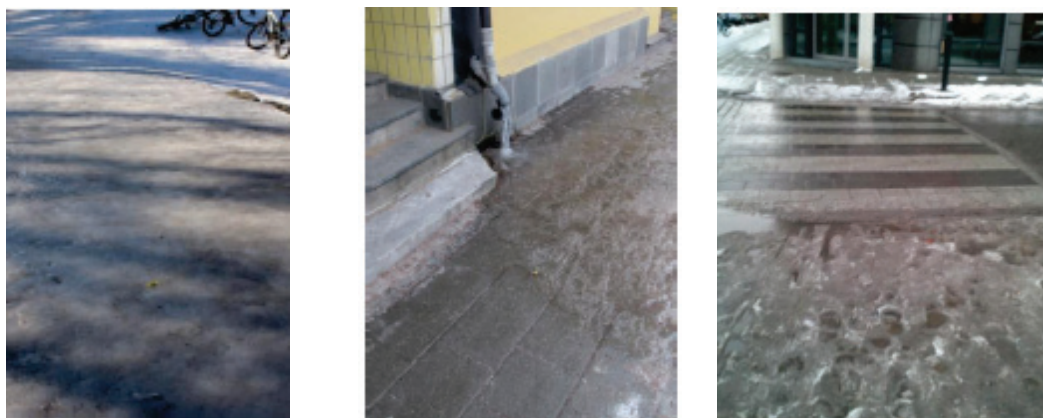
Figur 4.10: Eksempel på gangbru med rekkverk som slutter for tidlig.

For dem som bruker rullator eller rullestol, som har dårlig kne eller andre plager er butikkinnganger uten ramper og med høye trapper umulige å forsere. Vi intervjuet flere som bor på et eldre senter hvor selve inngangen til eldre senteret er trang og vanskelig og oppleves som den største barrieren på gåturen.

Slike vanskelige enkeltpunkter kan ha stor betydning for mulighetene til å gå i nærmiljøet, eller å kunne velge den gangruten man liker best. Slike enkeltpunkter kan ofte utbedres slik at ulempene reduseres vesentlig ved hjelp av enkle midler og små kostnader.

Drift og vedlikehold

Om vinteren er god brøyting og strøing avgjørende for at mange skal kunne gå i sitt nærmiljø. Mange av dem vi intervjuet, spesielt i sentrum, fortalte at de i all hovedsak er fornøyde med standarden på brøyting og strøing. Mange kunne likevel vise oss områder hvor dette ikke er godt nok. Fortauene er noen steder ufremkommelige, andre steder speilglatte. Flere viste oss også eksempler på sluk og avløp som ofte går tett og nedløpsrenner som er ødelagte. Her samler det seg vann, og om vinteren blir det til issørpe og is. ”Fortauene i Elvegata har vært vanskelige i vinter. Det har kommet vann oppå isen, og det har vært veldig glatt. Vi må gå i sykkelstien, for der er det bedre”, fortalte et par.



Figur 4.11: Enkelte glatte og vanskelige punkter kan bidra til utrygghet og skader. Fra venstre til høyre ser vi et glatt parti i en bakke, en ødelagt nedløpsrenne som gir glatte fortau vinteren gjennom og issørpe ved en fotgjengerovergang.

Når fortauene ikke er farbare på grunn av snø, is og manglende strøing må de gående ut i sykkelfeltene eller veien. Dette oppleves som utrygt og som en ulempe. Snø gjør det tungt og vanskelig å komme seg frem med rullator eller rullestol. Flere fortalte at de unngår visse gater eller områder om vinteren fordi det er dårlig brøytet og strødd, eller fordi de vet at det ofte er is der. Andre kan ikke velge bort slike strekk. Noen mente at grusen det strøs med er for grov, slik at den er vanskelig å gå på.



Figur 4.12: Dårlig brøyting oppleves som et problem flere steder, både i og utenfor sentrum. Bildet til venstre er fra Posebyen, hvor flere mente at gateparkeringen gjør det vanskelig å holde fortauene snøfrie.

Dårlig vedlikeholdte dekker på fortau ble nevnt som et problem for fremkommelighet og sikkerhet av noen få. Ut fra intervjuene ser det ut til at dette ikke er et stort problem i Kristiansand. Det var flere som pekte på at ujevne dekker fører til vandammer som de må gå utenom.

Flere var opptatt av at det må se ryddig, rent og ordentlig ut. Mange irriterer seg over hundelort som ikke plukkes opp. Det er grisete og det lukter vondt. Sjøppel generelt

oppleves negativt, noen nevnte også tagging. Busker og kratt som ikke vedlikeholdes, samt avkapp som blir liggende, er heller ikke bra.

Snøopplag og brøytekanter

Vi har satt snøopplag og brøytekanter som et eget punkt. Særlig i byområdene utenfor sentrum var det mange som viste oss store brøytekanter og snøopplag som bidrar til farlige og uoversiktlige situasjoner.



Figur 4.13: Til venstre ser vi at snøopplag gjør krysset uoversiktlig og presser fotgjengerne ut i veien. På bildet til venstre ser vi at brøytesnø sperrer en gangsti.

Brøytekanterne gjør smale veier enda smalere, og presser fotgjengerne ut i veien. Det oppleves som utrygt. Vi så også flere eksempler på snøopplag plassert slik at de sperrer sikten, presser fotgjengerne ut i kryss og gjør det ufremkommelig, utenom for de sprekeste.

Adkomst til turområder

Tilrettelagte turområder er et annet tiltak mange nevner. Først og fremst må adkomsten til turområdene være godt tilrettelagt. Det er viktig med et godt utgangspunkt for turen, for eksempel (gratis) parkering. Videre er det viktig å kunne komme seg til turområdet til fots. En mener for eksempel at adkomsten til Baneheia fra bysiden er vanskelig, fordi bakken opp til området er for bratt for de med barnevogn eller rullator. Den alternative stien opp som er mindre bratt, bør derfor settes i stand slik at de med barnevogn og rullator kan bruke den.

Kollektivtrafikk

Selv om intervjuene dreide seg om gåing var det flere som tok opp kollektivtrafikken som tema. Ofte skal de andre steder enn til målpunkter i nabolaget, og da er bussen for mange det naturlige transportmiddelvalget.

Avstand til holdeplass er viktig. Flere sa at de er fornøyde med å bo der de bor fordi bussen stopper rett i nærheten, mens andre fortalte at det var for langt å gå til bussen for dem. På samme måte var det flere som fremhevet at bussene går ofte og til mange steder fra der de bor, mens andre klaget over det motsatte. Noen fortalte at

deres bussrute var lagt ned, og at det skapte problemer for dem. Én fortalte at hun ikke får hjelp til å komme av bybussen, mens hun får hjelp til dette på langdistansebusser.

Flere snakket også om busskur. Noen var svært fornøyde med at de hadde busskur med gode sittebenker mens andre klagde over at det mangler busskur slik at de må stå ute og fryse mens de venter på bussen.

4.3.2 Gater, veier og områder som er gode å gå i

Egenskaper ved det fysiske miljøet som oppleves positivt

I spørreundersøkelsen så vi at flest hadde krysset av for trær og grønt når vi spurte om kjennetegn ved områder de liker å gå i, jf kapittel 3. Deretter fulgte god brøyting og strøing om vinteren, god belysning langs veien, at de føler seg trygge, lite biltrafikk, at det er livlig med mange mennesker, at det er benker og hvile på og at det er rolige gater der de kan gå i fred.

Dette stemmer på mange måter godt med det vi har funnet i følgestudien. Når de vi intervjuet viser oss gater, ruter og områder de liker å gå i, og forteller oss om egenskaper ved det fysiske miljøet de setter pris på, er de ganske samstemte. De følgende kvalitetene ansees som gode (de er ikke rangert):

- Lite biltrafikk
- At det finnes fortau
- At fortauene er reservert kun for fotgjengere
- At fortauene er brede nok, med slett dekke og uten hindringer i gangbanen
- Fotgjengerkryssinger på rett sted, som oppleves som trygge, er lette å komme over, har lang nok grøntid og ikke for høye fortauskanter
- Godt vedlikeholdte snarveier
- At det er trær og ikke minst blomster
- At det finnes nok benker, plassert på steder hvor det er interessant å sitte og viktig å få hvilt
- At det er rent, pent og ordentlig
- Belysningen må være god nok
- Fortau og veier er godt brøytet og strødd
- Godt kollektivtilbud, med busskur og benker

Dette kan oppsummeres som at områder som er gode å gå i er områder hvor fotgjengerne ferdes trygt og hvor det er pent og trivelig.

Gode bygater

Mange gater i Kvadraturen oppfyller disse kravene, i følge dem vi intervjuet. Rådhusgata, Markens gate, Skippergata, Festningsgaten, Strandgata og Tordenskioldsgate var blant gatene som ble nevnt som gode gater å gå i. Flere trakk frem Rådhusgata som en god gate å gå i. ”Rådhusgata er byens fineste gate med kirsebærtrær og roser som blomstrer etter hverandre. Samtidig er det godt å gå der. Det er trivelige omgivelser, gående og syklende er adskilt og det er lite biltrafikk”, oppsummerte en av dem vi intervjuet.



Figur 4.14: Rådhusgata – en god gate å gå i.

Gode gater og veier utenfor den tette byen

Utenfor sentrum viser de vi intervjuet til ulike typer gater og veier når vi spør hvor det er bra å gå. Her legger mange mer vekt på omgivelser, utsikt og natur.



Figur 4.15: Holteveien på Randesund kan være ett eksempel på en god gate å gå i utenfor sentrum.

Strandpromenadene og andre bynære friluftsområder

Det er lite tvil om at kristiansanderne setter stor pris på strandpromenadene og de bynære friluftsområdene. I en undersøkelse gjennomført i Kristiansand for noen år siden svarte 63 prosent at de brukte de bynære kystområdene minst en gang i uken i sommerhalvåret (Tennøy, 2007). Tallene for Bymarka var 28 prosent, for grønne korridorer 31 prosent og parker og løkker 27 prosent

Mange av dem vi har intervjuet har sine faste gangturer via gater og veier i nabolaget til slike bynære friluftsområder. Mange av disse områdene oppfyller alle kravene i listen over kvaliteter som gjør områder og ruter gode å gå i.

Mange har tatt oss med til de fine strandpromenadene når de har vist oss hvor de liker å gå. Vi har gått promenadene langs Otra, på Tangen brygge, ved Kjøita elvebredd, langs Strandpromenaden, Høivoll brygge og Prestevika småbåthavn og enda flere. Kristiansanderne setter stor pris på at disse områdene er satt i stand og gjort tilgjengelige for gåing året gjennom.



Figur 4.16: Tangen brygge – eksempel på en strandpromenade som er god å gå langs.

4.3.3 Gater, veier og områder som ikke er gode å gå i

Egenskaper ved det fysiske miljøet som oppleves negativt

I spørreundersøkelsen spurte vi om kjennetegn ved områder og gater man ikke liker å gå i. Flest krysset av for manglende brøyting og strøing, deretter fulgte mye biltrafikk, dårlig belysning, gater uten mennesker, butikker, mye bråk og mas, at de føler seg utrygge, at det mangler benker og at det er ujevnt underlag å gå på.

Dette stemmer også godt med det vi fant i følgestudien. Når de vi intervjuet viser oss gater, veier og områder de ikke liker å gå i, og forteller oss om egenskaper ved det fysiske miljøet de oppfatter som negativt, er de ganske samstemte. De følgende kvalitetene ansees som dårlige (de er ikke rangert):

- Mye biltrafikk
- Manglende fortau eller for smale fortau
- Blanding av syklist og gående
- At fortauene har ujevnt dekke og at det er hindringer i gangbanen
- Manglende eller opplevd utrygge fotgjengerkryssinger, som er vanskelige å komme over, har for kort grøntid, har grønt signal samtidig for gående og kjørende og for høye fortauskanter
- Manglende eller dårlig vedlikeholdte snarveier
- At det mangler benker

- At det er forsøplet
- Dårlig belysning på viktige punkter
- At det er enkeltpunkter på ruten som oppleves som utrygge eller vanskelige
- Fortau, gater og veier er dårlig brøytet og strødd
- Snøopplag på steder som bidrar til fare eller ulempe
- Dårlig kollektivtilbud, at det mangler busskur med benker

Vi kan oppsummere at gater, veier og områder som oppleves utrygge og slitsomme å gå i, eller som er kjedelige eller forsøplede, ikke er gode å gå i.

Bygater som ikke er gode å gå i

I sentrumsområdene er det særlig gater med mye biltrafikk som oppleves mindre gode å gå i. Dronningens gate nevnes av flere. Det er mye biltrafikk og tilhørende støy, støv og fare for å bli sprutet på. Fortauene oppleves som for smale, og de deles med syklistene. Man må vente for lenge på grønn mann. Gaten oppleves som kjedelig og som ”generelt utrivelig”, som en uttrykte det. Da hjelper det tydeligvis ikke at det er plantet trær i gaten.



Figur 4.17: Flere nevner Dronningens gate som en gate de ikke liker så godt å gå i.

Noen nevnte også Henrik Wergelands gate som en gate de ikke liker å gå i. Det er mye trafikk og ingen vegetasjon. Fortauet er ujevnt og vanskelig for de som bruker rullator eller rullestol. Fortauet er også for smalt, og det står varer og reklame på fortauet som gjør det vanskeligere å komme frem.



Figur 4.18: Henrik Wergelands gate har njevnt dekke og hindringer på fortauet.

Gater og veier utenfor den tette byen som ikke er gode å gå i

Utenfor den tette byen er det særlig veier med mye biltrafikk som oppleves som mindre trivelige å gå langs. Veier som mangler fortau, er smale og uoversiktlige og mangler fotgjengerfelt og belysning på viktige punkter er heller ikke populære. Det samme gjelder veier med eller uten fortau hvor det brøytes og strøs for dårlig. Flere steder har vi sett veier hvor alle disse negative elementene kombineres. Det er ikke gode steder å gå. Vågsbygdveien og Kystveien nevnes av flere som veier hvor det ikke er godt å gå.



Figur 4.19: Smalt, skummelt og fortauløst i Kystveien.

4.3.4 Hvordan de fysiske omgivelsene kan tilrettelegges for at de skal gå mer

I spørreundersøkelsen spurte vi respondentene om hvilke av en rekke foreslåtte tiltak som vil få dem til å gå mer. Flest krysset av for oftere strøing av fortauene, deretter fulgte bedre snøbrøyting, adskilte baner for fotgjengere og syklist, flere benker, lavere hastighet på biltrafikken, nedsenkede fortauskanter, jevnere fortau, bredere fortau, redusert biltrafikk og lengre grøntid for fotgjengere.

I intervjuene snakket vi også om hvilke tiltak som kan bidra til å gjøre det bedre å gå i vedkommendes nærområde og i Kristiansand mer generelt. En rekke ulike tiltak ble nevnt.

Veldig mange foreslår at fotgjengere og syklist må skilles. Mange er opptatt av at også syklistene må ha gode forhold, mange er syklist selv. Som tiltak nevnes bygging av egne sykkelfelt eller sykkelveier. Forbud mot sykling på fortau ble også foreslått av noen.

Bygging av fortau, utbedring av fortau og bredere fortau var andre ofte gjentatte forslag. Her ble også gateparkering trukket inn, da man ser at parkerte biler tar mye plass i smale gater der det er kamp om plassen.

Flere har også foreslått å anlegge nye snarveier, og at eksisterende gangveier sikres og vedlikeholdes bedre.

Biltrafikken er et annet viktig tema. Én foreslo at biltrafikken legges i tunnel under bakken, eller at gangveier og sykkelstier legges bort fra bilveien slik at man unngår trafikkstøy.

Som beskrevet over, er det flere som har pekt på ulike problemer knyttet til lyskryss og gangfelt. Dette mener de bør utbedres. På samme måte har flere pekt på konkrete enkeltpunkter der små forbedringer kan gjøre gangturen sikrere og tryggere. Noen av disse forbedringene kan bety at områder som oppleves lite tilgjengelige i dag kan brukes mer, både sommer og vinter. Dette gjaldt blant annet utbedring av trapper og forbedring av rekkverk. Det ble også pekt på konkrete strekninger og punkter hvor de vi intervjuet mente at belysningen bør bli bedre.

Trær, blomster og benker kan det tydeligvis ikke bli nok av. Mange har foreslått helt konkrete steder hvor det bør settes ut benker. Andre har nevnt områder der det trengs flere benker. Og de bør være av tre i stedet for stål.

Mange var opptatt av at trivelige omgivelser innebærer at det er ryddig, velholdt og pent. Det ble blant annet foreslått å innføre tiltak som bidrar til at hundelort blir plukket opp.

Selv om mange generelt er ganske fornøyde med brøytingen og strøingen i Kristiansand, var det svært mange som pekte på konkrete punkter, gater, områder og strekninger hvor dette er for dårlig. Tiltak dreier seg i stor grad om å sikre at sluk er åpne og at takvann ledes i grunnen. En klar og viktig anbefaling om hva som kan gjøres for at flere skal gå i Kristiansand er at dette forbedres.

Flere viste eksempler på plassering av snøhauger som er til stor ulempe og noen ganger fare for de som går. Kommunen bør derfor vurdere å gjøre endringer i sine rutiner for snøopplag.

5 Forskningsverksted – diskusjon og resultat

5.1 Hensikten med og organiseringen av forskningsverkstedet

Forskningsverkstedet var den tredje delen av prosjektet fram mot kunnskapsgrunnlaget for en gåstrategi. Hensikten med forskningsverkstedet var å samle representanter for de som hadde deltatt i spørre- og følgeundersøkelsen, planleggere fra kommune og Statens vegvesen og forskerne for å diskutere og utvikle kunnskapsgrunnlag for en gåstrategi for eldre i Kristiansand kommune.

Diskusjonsgrunnlaget for forskningsverkstedet besto av resultater fra spørreundersøkelsen og følgeundersøkelsen. Dette ble presentert for gruppediskusjonene tok til.

Deltakerne på forskningsverkstedet var følgende:

Representanter	Antall
Deltakere fra følgeundersøkelsen	17
Eldrerådet	1
Kristiansand kommune, Helse	3
Kristiansand kommune, Parkvesen	1
Vest-Agder fylkeskommune	1
Statens vegvesen	3
Transportøkonomisk institutt	3
Totalt	29

Deltakerne ble delt inn i fire/fem grupper som diskuterte ut fra tre hovedtema:

- Om motivasjon for å gå:
 - *Har vi fått med oss det viktigste?*
 - *Er det noe som mangler eller noe vi har misforstått?*
- Vår beskrivelse av hva som gjør det bra og dårlig å gå:
 - *Har vi fått med oss det viktigste?*
 - *Er det noe som mangler eller noe vi har misforstått?*
- Forslag til tiltak og endringer
 - *Har vi fått med oss det viktige?*
 - *Hva er viktigst å gjøre?*

5.2 Om motivasjon for å gå

Motivasjon er sammensatt og består av flere elementer. Deltagerne mente at materialet som ble presentert var treffende. De kjente seg igjen i at både gleden av å være ute i frisk luft, helse, rekreasjon, målpunkter, sosialt samvær og aktiviteter kan være viktige motivasjonsfaktorer. Det ble i tillegg nevnt at fysiske tiltak i seg selv kan gi motivasjon.

En av gruppene påpekte at den indre motivasjonen er avgjørende, selv om påvirkning utenfra kan virke positivt. Slik påvirkning i form av belønning kan være spesielt viktig dersom det er tungt å komme i gang. Samtidig kan det å få innarbeidet vaner ha stor betydning for motivasjonen. Fysiske tiltak kan også utgjøre en motivasjonsfaktor. Vissheten om at noen tar ansvar for å ivareta vedlikeholdet av fortau og gangveier øker motivasjonen. Forutsigbarhet i forhold til fremkommelighet og mulighet for hvile underveis (å kunne sette seg ned litt) er viktig.

Temaene knyttet til motivasjon som ble hyppigst diskutert i gruppene var helse, målpunkter og aktiviteter. Disse faktorene er utdypet nedenfor. Helse ble i flere av gruppene omtalt som den aller viktigste motivasjonen.

5.2.1 Helse

Gruppene mente helsegevinsten var den klart viktigste motivasjonen ved det å gå. En gruppe synes det ble for lite fokus på helseaspektet under presentasjonen. En annen gruppe mente at ønske om å bedre helsen kan være et eksempel på indre motivasjon, som de mente er den avgjørende motivasjonen.

Alle gruppene mente at helsegevinsten gir flere positive effekter som bedre livskvalitet, bedre søvn og godt humør. Det å gå er godt for kropp og sjel, og en gruppe mente at det er forbyggende slik at man ikke ”forfaller”. Det er et mål å klare seg selv i hverdagen.

En gruppe synes det er viktig å presisere at de som går representerer et mangfold, hvor noen kan være fornøyd med 200 meter mens andre kan gå hele dagen. Mange er opptatt av å være sunne og friske, men på ulike nivåer. Derfor er det viktig å tilrettelegge i bymiljøet for dem som ikke kan gå så langt. Mange får helsegevinst selv om de bare går litt. Det er viktig å få kommunisert dette bedre.

5.2.2 Målpunkter og aktiviteter

Målpunkter må hele tida forbedres og dette må skje dynamisk. Det er viktig å ha et mål for turen. Det må tilrettelegges for å kunne gå til målpunktene, og det må gjerne skje noe i nærmiljøet, da kommer folk seg ut. Dersom det legges til rette for arrangementer og lignende i parker, så kommer det folk.

Turene kan være både sosiale og observerende - ”ut og glane”. Man må også ut av nødvendighet, for å handle og gjøre ærender. Dette gjøres ofte i sammenheng med en lengre gåtur. Arrangerte turer med ulike nivå kan det nesten ikke bli for mye av. I helgene er det mye som skjer, derfor bør det helst arrangeres gåturer i hverdagen. Det bør ikke være forpliktende, men et frivillig og stabilt tilbud. Mange ønsker seg flere lavterskeltilbud og gågrupper som et sosialt tiltak. Dette krever tilgang på informasjon om de turene som arrangeres.

Det er viktig at tilbudet er for alle nivåer, slik at man tør å delta selv om man ikke har gått så mye. Et eksempel som blir dratt frem som et lavterskeltilbud er ”tjukkasjengen”². Dersom man skal arrangere slike gågrupper kan det nettopp være viktig å passe på språkbruken. Spasere er et godt alternativ for å betegne rolig gange og kan slik oppfattes som et alternativ av dem som ikke går så mye, man kan for eksempel bruke ordet ”spasérgruppe”. Et annet forslag er turer med flere aktiviteter underveis. Flere nevner at guidete turer kan være en motivasjonsfaktor. Det er viktig at det tilrettelegges for alle nivåer, alt fra de med rullator til de som er mer spreke. Det nevnes også at det å ha hund gjør at man må ut, og kan fungere som et kontaktskapende element.

5.2.3 Informasjon om aktiviteter

Informasjon er noe alle gruppene er inne på som et godt forbedringstiltak. Det er en jungel av tilbud der ute, og det er mye bra, men hvor finnes informasjonen om de forskjellige aktivitetene?

De foreslår for eksempel en aktivitetskalender for alle funksjonsnivåer med informasjon som alle kan forholde seg til. Aktivitetene kan gjerne markeres med vanskelighetsgrad. Det er mange som jobber med dette derfor bør kunnskapen spres slik at alle kan benytte seg av det.

Kommunen må gjøre noe med tilbakemeldingen fra de gående, for eksempel kan man få på plass et innmeldingssystem som ivaretar informasjon og tilbakemeldinger. Dette bør være et enkelt system, hvor det er lett å spille inn feil, mangler og ønsker til kommunen. Det bør også informeres om gjennomførte tiltak, slik at man får en bevissthet rundt hva som blir gjort.

Et annet tiltak som foreslås er å opprette en idébank for å få aktiviteter i gang. Det kan være motiverende at det skjer noe underveis når man går, for eksempel guiding, musikk m.m. Det er mye man kan sette i gang med litt fantasi.

5.3 Om hva som gjør det bra og dårlig å gå

Gruppene mente at de hadde fått mange treffende beskrivelser gjennom presentasjonene. Det kom imidlertid frem at det hadde vært for lite fokus på to momenter, nemlig kollektivtransport og lettere atkomst til turområder. Ellers var syklende, drift og vedlikehold, gåruter, ”missing links” og omgivelser hyppige diskusjonstemaer.

5.3.1 Kollektivtransport

Det finnes områder som er bedre å bevege seg i enn andre. Derfor er kollektivtilbudet en viktig del av reisekjeden frem til et målpunkt. Dette kan være for eksempel turområder eller sentrum.

² Ble startet i Moss av to som ville ha et enkelt og upretensjøs treningsopplegg gjennom å gå. Opplegg som startet i januar 2013 har siden spredt seg via Facebook til store deler av landet.

Kollektivtransport er et middel for mange til å kunne komme seg til og fra områder det er fint å gå i. Det er spesielt viktig å tilrettelegge kollektivløsningene for dem som ikke bor i nærheten av byen. Enkelte områder er uten bussforbindelse eller har et dårlig busstilbud, noe som er utfordrende. Enkelte nevner at kollektivtilbudet spesielt i helgene bør økes, mens en gruppe mener at bussplasser nær eldresentrene eller busser mellom eldresentrene kan være viktig. Det kan ofte være langt og vanskelig å gå til bussen. Flere av gruppene peker på at en ordning med shuttlebusser kan være en løsning. I tillegg kan flere busskur og benker gjøre det lettere å reise kollektivt.

5.3.2 Atkomst til turområder

Flere av gruppene påpeker at hvor man går blir styrt av attraktivitet, og at det er områder som er bedre å bevege seg i enn andre. Turlagstankegangen med gåing knyttet til turer i skog og mark er tradisjon i Kristiansand. Derfor er det viktig å tilrettelegge atkomsten til turområder gjennom gode kollektivløsninger og parkering. I tillegg bør informasjonen rundt dette være god slik at man slipper å tenke på det.

Det er i dag mange eksempler på ulike typer gåturer som arrangeres av frivillige organisasjoner og lag og foreninger. En del turer er lagt opp slik at en forutsetter at man må transportere seg i bil, buss eller med sykkel til oppstartspunktet for gåturen. En gruppe diskuterte parkering i Baneheia spesielt. I dag er det vanskelig å gå på tur der på grunn av få parkeringsplasser. Det vil være spesielt viktig å legge til rette for parkering på vestsida av Baneheia hvor det er mindre bratt å gå. Det vil gjøre området mer tilgjengelig for flere.

En gruppe påpeker at det bør legges til rette for å gå ute i naturen også om vinteren. Turområder som for eksempel Baneheia bør være tilgjengelige for gående ved at det preppes gåløyper slik at man slipper å irritere skiløperne ved å gå på siden av skiløypa. Det kunne enten prepareres egne gåløyper i eget område, eller legges et bredere felt på siden av skiløypa og informert med skilting, slik at man ikke behøver å føle seg ”uglesett”.

5.3.3 Syklende versus gående

Sykling på fortau skaper fra tid til annen konflikt, og er en uheldig blanding av to svært ulike trafikantgrupper. Syklister og gående bør være atskilt på fortauet, gjerne ved at fortauet opphøyes for de gående. Dette skaper et naturlig skille mellom de to trafikantgruppene.

En gruppe mener at syklistene bør bort fra fortauene, det kjennes ikke behagelig å ”ha dem i ryggen” når man går. Samtidig påpeker en annen gruppe at selv om sykling på fortau er utfordrende, velger syklister fortauet dersom veibanen føles utrygg. Et forbud mot sykling på fortauet kan derfor ikke gjennomføres uten at syklistene har et trygt alternativ, noe de ikke alltid har i dag.

Noen påpeker at det burde være informasjon om trafikkregler for syklende og gående slik at man kan lære å ta hensyn til hverandre. Et annet forslag er å tilrettelegge for syklende som skal gjennom byen ved å lage ekspressykelveier gjennom sentrum. En gruppe påpeker at det er uoversiktlig hvor man skal sykle i dag, og for lite informasjon om hvor sykkelveiene er. En foreslår å benytte fargekoder for dette slik man har gjort andre steder. Kunne dette være aktuelt i Kristiansand?

Noen nevner at det også kan være utfordrende å være syklist på grunn av utrygghet for bilene. Sødalsveien er et eksempel på en sykkelvei som plutselig slutter og man forlates på farlig vei. Generelt bør de ansvarlige gjennomføre en overordnet planlegging og planlegge områder slik at servicefunksjoner ligger i nærheten av boligområder. Det bør også legges til rette for syklende og gående ved anleggsarbeider.

5.3.4 Drift og vedlikehold – samordning og ansvarsdeling

Det er spesielt vinterproblematikken som nevnes blant gruppene når det er snakk om drift og vedlikehold.

En gruppe mener at gående bør prioriteres før kjørende når det gjelder brøyting. Slik det er nå brøytes snø fra gaten mange steder opp på fortauet og gjør det ufremkommelig for gående. Andre mente at kommunen bør tenke gåløyper i stedet for å prioritere brøyting ut fra om det er delt trafikk for gående og syklende, da dette gir konflikt mellom de to trafikantgruppene. Brøytingen bør også gjøres slik at trykknapper for å få grønt lys ikke blir utilgjengelige (brøyte inntil stolpene, ikke legges snøen inntil stolpene).

Is er et gjentakende problem, spesielt for de eldre. Dersom man sklir en gang, så ”er det gjort”. Det er derfor viktig at kommunen har både vilje og prioritering med hensyn til det å strø. En gruppe påpeker at is fremfor fotgjengeroverganger skaper en utrygghet, og at det er viktig å få bort denne isen. En annen gruppe poengterer at det er viktig med god strøing og brøyting slik at man har tilgang på utstyret langs veien, som knapp for lyssignal, søppelspann osv. Den enkelte kan i tillegg bruke brodder som kan være til hjelp vinterstid. Deltagerne har forståelse for at det ikke alltid er så lett å brøyte ideelt dersom det er store snømengder.

En gruppe snakket om at tilgjengelighet og vedlikehold er en utfordring med den gjeldende og oppstykkete ansvarsdelingen mellom Statens vegvesen, fylkeskommunen, kommunen og private gårdeiere. Det er en utfordring at ansvaret for å holde gangrutene mellom de daglige målpunktene som skal nås er fordelt på flere aktører som har ulik oppfølging av vedlikeholdet. Det er behov for mer samordning, i tillegg er private gårdeiere også involvert når det gjelder fortau. Fare for takras er noe som kan skape utrygghet vinterstid.

Et siste punkt her gjaldt situasjoner med veiarbeid og lignende. I slike tilfeller blokkeres gjerne fortau og sykkelveier, mens bilene kan kjøre fritt. Det bør vurderes om dette er en god prioritering.

5.3.5 Gode gåruter og ”missing links”

Én gruppe pekte på viktighetene av å samordne areal- og transportplanleggingen slik at nødvendig service og handel ligger nær boligene. Da kan flere gå i det daglige.

Noen har problemer med å forsere selv små fysiske og andre utfordringer. En av gruppene foreslo at ”gåruter” kunne defineres med utgangspunkt i eldreposter eller eldreboliger. Slike gåruter må være enkle, hinderfrie, trivelige og gjerne lede til hyggelige steder som sentrum, et utsiktspunkt, en strandpromenade eller annet. Slike ruter kan blant annet brukes i opptrening av eldre som har fått slag og lignende. Strandpromenaden dras frem som et eksempel på et område som er populært til

gåturer og i bruk hele året. Det kunne være spennende å kartlegge nærmere hva som motiverer for å bruke den.

”Missing links”, både for fotgjengere og syklister, er et problem. Slike bør kartlegges og utbedres. Sødalsveien ble trukket frem som et eksempel på problemet «missing links» som det er en del av både for gående og syklende. Det er godt tilrettelagte strekninger som plutselig slutter uten at den gående eller syklende har et tilfredsstillende tilbud for å komme videre, men må velge å gå i bilveien. I Sødalsveien er trafikken slik at dette er et svært dårlig tilbud ikke bare i forhold til fremkommelighet, men også i forhold til sikkerhet.

5.3.6 Omgivelser: Benker, søppelspann, belysning, fortau m.m.

Gruppene mente generelt at det er mange fine turområder i Kristiansand og at det er mye bra i dag som bør opprettholdes, for eksempel gode utkikkspunkter og benkløsninger.

Samtlige grupper mener at flere benker er positivt. Det er viktig å kunne sette seg ned for å hvile eller se seg rundt. Det er ikke alle som klarer å gå så langt, og det bør tilrettelegges med flere benker spesielt i nærheten av eldreboliger. Det finnes også noen dårlige benkløsninger man bør se på. En mente at det kunne være flere benker med bord, slik at man for eksempel kunne sitte og drikke kaffen sin. Benkene bør heller ikke være av stål, fordi det er kaldt å sitte på. En gruppe diskuterte at området rundt Sødalsveien burde tilrettelegges for gåing. Her kan man enkelt sette ut noen benker og tilrettelegge på stier slik at det blir et fint turområde. Det kan også gjerne settes ut flere benker langs båthavna eller på Tangen.

Det bør være nok søppelspann der hvor man går. Det er viktig at det er rent og pent. En gruppe påpeker at fuglene ofte drar søpla utover, og at søppelspannene derfor bør tilpasses slik at fuglene ikke kommer til. Andre momenter som kommer opp er at det er utryvlig med sigarettstumper og hundelort på gata.

Det er viktig med god belysning ved fotgjengeroverganger som i tillegg bør være godt merket. Den som går over en fotgjengerovergang bør føle at hun blir sett. Gatelys kan av og til være mer blendende enn opplysende. ”Uplights” ved Kilden er vanskelig fordi man ikke kan se så mye, og folk snubler. I tillegg bør grøntiden for fotgjengeroverganger være lengre, i dag oppleves den for kort slik at man ikke rekker å komme seg over.

Andre momenter som trekkes frem er beplantning, reklame og bredde på fortau. Det er viktig å tenke type beplantning i forkant av arbeidet, slik at man slipper å klippe eføy og lignende som vokser ut i veien. Videre bør det bør gis klare regler for plassering av reklameskilt, varer og annet på smale fortau. Reklame som er ubetenksomt plassert kan være til hinder eller også fare. Når gater og fortau har klare soner for plassering av reklame er dette eksempel på gode løsninger. Det er også viktig å ha plass til å sette fra seg rullator, og at den står støtt. Det finnes en del eksempler på fortau som er smale og skrå bratt ut mot veibanen.

5.4 Forslag til tiltak og videre arbeid

Deltagerne på forskningsverkstedet kom opp med flere tiltak de ønsker at blir gjennomført. I hovedsak går ønskene på tiltak som gågrupper, informasjon, turområder/aktiviteter, syklende, vintervedlikehold og gåruter/omgivelser. Forslagene til tiltak som ble diskutert er oppsummert under:

Mosjonsvenner

- Organisere gåturer, gjerne i nærmiljøet, med ulike nivåer (det er viktig med turer med lav terskel som er inkluderende)
- Det bør være et stabilt lavterskeltilbud på hverdager (mange har program med familie og annet i helgene), man kan for eksempel annonsere at på et gitt tidspunkt starter å gå fra et bestemt sted sammen med de andre som møter opp.
- Ordbruken er veldig viktig for å treffe de en ønsker å nå (de som ikke går så langt eller fort), for eksempel «spasergruppe» -ord som legger an til en rolig tur.
- Enkelte turgrupper kan spesielt henvende seg til enslige ved å arrangere singelturer. For mange enslige er det ikke lett å spørre andre om å bli med ut å gå. Det er ikke så lett for alle å ta kontakt med grupper heller.
- Hunder er gode turkamerater som gir ekstra pådriv for å gå og som kan være kontaktskapende når en er ute. Hundeeiere er de mest trofaste turgåerne.

Informasjon og kommunikasjon

- Kommunisere bedre helsegevinsten ved å gå
- Informasjon om aktivitetene som finnes, for eksempel en aktivitetskalender hvor aktivitetene markeres med vanskelighetsgrad
- Et innmeldingssystem hvor det går an å melde inn feil, mangler og ønsker til kommunen
- Opprette en idébank for å få ulike aktiviteter i gang

Turområder og aktiviteter

- Bedre kollektivtransport slik at blir lettere å komme seg til og fra områder man like å gå i – en mulig løsning er shutteltusser
- Det bør legges til rette for å gå i turområder også om vinteren, slik at man ikke går i veien for skiløperne
- God atkomst til turområder med parkering hvor det er tilrettelagt å gå, for eksempel ikke for bratt osv.
- Arrangere aktiviteter i parkene – da kommer folk
- Spasertankegangen kan bidra til å få tilbake gamle dagers promenader i bystrøk og parkområder – mer lavterskel og lavere skuldre?

Syklende

- Innføre fargekoder for sykkelveger, slik at man lett kan se hvor sykkelvegene går.
- Informere om trafikkreglene for gående versus syklende

Vintervedlikehold

- Prioritere gående og ikke kun kjørende på vinterstid
- Klargjøre og samordne ansvarsforholdene, særlig når det gjelder vintervedlikehold

Gåruter og omgivelser

- Flere benker og søppelspann langs veien
- God belysning og merking av fotgjengeroverganger og god nok tid til å gå over
- Etablere hinderfrie og gode ”gåruter” med utgangspunkt i eldresentre eller eldreboliger
- En mer samordnet areal- og transportplanlegging som bidrar til at butikk, service etc. ligger nærmere boligene. Utbedre ”missing links” både for gående og syklende
- Klarere regler for plassering av reklame og varer på fortauene, håndheving av reglene

5.4.1 Videre arbeid og prioriteringer

Forskningsverkstedet legger opp til tverrsektorielle tiltak på kommunalt nivå og det er behov for koordinering på flere plan i forvaltningen. Det vil samtidig være viktig å inkludere frivillige aktører og organisasjoner. Kommunen vil vurdere hvordan de bør organisere seg slik at de som jobber innenfor ulike sektorer kan fange opp ulike punkter og sette dem i verk.

Følgende forhold vil være viktige å prioritere i det videre arbeidet:

- Sikre fremkommelighet
- Sikre godt vintervedlikehold
- Sikre hvileplasser
- Skille fotgjengere og syklist
- Informasjon om tilbudet (hvor man kan gå)
- Motivasjonstiltak for å gå
- Holdningsskapende arbeid for å holde omgivelsene ryddige og dermed attraktive

6 Konklusjoner

6.1 Et sammensatt prosjekt med Eldres deltakelse

Å gå er noe av den mest selvfølgelige reisemåten i dagliglivet. Selv om vi bruker bil, buss og andre motoriserte framkomstmidler, trenger vi å bevege oss til fots i de fleste tilfellene. Men evnen til å gå varierer over livsløpet, og noen trenger hjelpemidler for komme seg fram og godt tilrettelagte omgivelser. Det er likhetstrekk ved mennesker i helt ung alder og i høy alder når det gjelder det å gå. En strekning som for en 20-åring er kort og fort unnagjort til fots, kan oppleves som lang både når man er sju år og når man er åtti. På samme måte er bakker, snøkanter og glatt underlag vanligvis mindre utfordrende midt i livet enn når vi begynner å bli eldre.

For å få oss til å bruke beina så lenge som mulig, er tilrettelegging for de som ikke er så raske til beins, avgjørende. Hensikten med dette prosjektet har vært å legge et kunnskapsgrunnlag for en gåstrategi for eldre, i dette tilfelle definert som personer over 67 år, for Kristiansand kommune. Deltakelse fra dem det gjelder, de eldre, har vært sentralt for gjennomføringen av prosjektet.

Prosjektet har benyttet seg av tre ulike metoder, såkalt metodetrianglering, for å få belyst problemstillingen fra ulike vinklinger og med forskjellig detaljeringsgrad. For å få en totaloversikt over aktiviteter, gåomfang, barrierer for å gå, kjennetegn ved det som innbyggerne i de ulike deler av kommunen kaller gode og dårlige områder i gå i og motivasjon for å gå, ble det gjennomført en spørreundersøkelse blant byens befolkning i den aktuelle aldersgruppen. Et nettutvalg på 1760 personer svarte på spørreundersøkelsen, en svarprosent på over 50 prosent, noe som tyder på at temaet fenget. Så mange som nesten 500 av denne gruppen ønsket å delta på den neste delen av undersøkelsen, der man skulle ut og gå i gater/områder som de eldre selv valgte ut, for å vise positive og negative egenskaper ved disse gatene/områdene. Prosjektet hadde ikke kapasitet til å invitere med mer enn ca 40-50 personer til denne delen. Den tredje delen besto av et ”forskningsverksted” der 17 eldre rekruttert fra den forrige gruppen, representanter fra eldrerådet, Kristiansand kommune, Vest-Agder fylkeskommune, Statens vegvesen og Transportøkonomisk institutt deltok. Diskusjonen som foregikk i forskningsverkstedet baserte seg på resultater fra de to første delene av prosjektet. Dette ble presentert for deltakerne som innledning til diskusjonen.

6.2 Eldre er en heterogen gruppe

Eldre er ingen homogen gruppe. I en del undersøkelser snakker man gjerne om eldre fra en viss alder, for eksempel 65 år. I forskning om mobilitet og reiseaktivitet er det klart at det vanligvis er forskjell på de som befinner seg i alderen 65-70 år og gruppen 80-85 år. I offentlig statistikk har man brukt betegnelsen ”eldre eldre” om personer

over 80 år, gruppen 65-79 år som ”mellomgamle”, mens de under 65 år ble kalt de ”unge eldre” (SSB 1999).

Kronologisk alder kan imidlertid være vanskelig å bruke som en entydig indikator på mobilitetsnivå fordi folk på samme alder kan ha ulike forutsetninger for å gjennomføre daglige aktiviteter og reiser. I en nylig gjennomført kohortundersøkelse av Eldres daglige reiser i Skandinavia fant man en reduksjon i reiseaktivitet ved 75-80 årsalderen i Danmark, Norge og Sverige, men med store forskjeller mellom kvinner og menn (Hjorthol mfl. 2010). Man fant også en klar tendens til at eldre beholdt en del av sine vaner, som for eksempel bilbruk, opp til rundt 80 år.

I dette prosjektet har vi sett at det på statistisk nivå er variasjoner i forutsetninger for å gå og for å reise på andre måter både etter alder og kjønn. Problemer med å gå øker med alder. Det samme gjør dermed behovet for hjelpemidler til å gå, slik som stokker/staver, rullator og rullestol. Jo eldre man blir, dess dårligere tilgang har man på bil – særlig gjelder dette kvinner. Det paradoksale er dermed at man har mindre valgmuligheter med hensyn til å komme seg til ulike aktiviteter i de eldre aldersgruppene enn blant de yngre, samtidig som man helsemessig er mindre sprek til å gå.

Vi ser for eksempel av resultatene i kapittel tre at mens over halvparten av de unge eldre selv kjører til butikken, og en firedel av dem går, er tallene nesten snudd for de eldste. Det å gjøre dagligvareinnkjøp er en hverdagslivsaktivitet, som mange gjør flere ganger i uka. Å gå til butikken vil derfor kunne gi både individuell helsegevinst og samfunnsmessig miljøforbedring. Muligheten til å gå til butikken varierer imidlertid etter hvor man bor. Resultatene fra spørreundersøkelsen viser at de som bor sentralt er de som oftest går til butikken, nesten 60 prosent, mens knapt hver femte går dersom de bor i de ytre områdene.

Alder, kjønn og bosted er variabler som er viktige kjennetegn som har betydning for gåing som aktivitet og reisemåte også når man diskuterer tiltak for å gå. Alder og kjønn har også betydning for i hvilken grad man ikke får deltatt i så mange aktiviteter som man ønsker. Det er betydelig flere blant de eldste som forteller at de ikke får deltatt så ofte i aktiviteter som man ønsker, og det er flere kvinner enn menn. Noe har sammenheng med transport og muligheten for å gå, men også helse er en viktig faktor.

Variasjonene mellom grupper av eldre viser seg også i de gåvanene de har, slik det kom fram i følgeundersøkelsen. Noen går flere kilometer uten problem, mens andre har vanskeligheter med 3-400 m dersom det ikke er mulighet for å hvile. Hvilke tiltak som skal til for at eldre skal gå, og helst gå mer enn hva de gjør i dag, vil derfor også variere etter hvilken gruppe man tilhører.

6.3 Tre grunner til å gå

Grovt sett er det tre grunner til å gå: Vi går fordi vi *må*, alternativene er få; fordi vi *kan*, vi har helse til det, omgivelsene er slik at man mestrer det og målpunktene er innenfor rekkevidde; og fordi vi har *lyst*, det er glede forbundet med å gå.

Det er relativt få som er i den situasjonen at det ikke finnes alternativer til å gå, så de to andre svarene på hvorfor gå – fordi man kan og fordi man har lyst, er derfor mer

interessante. Når man da skal diskutere tiltak vil da temaet være – hvordan kan evnen til å gå – å *kunne* – og *lysten* til å gå økes?

Det å kunne gå dreier seg om samspillet mellom den enkeltes ressurser, i form av helse og bevegelighet, og omgivelsenes egenskaper. Selv om man er dårlig til beins betyr ikke det at man ikke kan gå – men det stiller større krav til omgivelsene for å gjøre gåturen mulig. Ved å øke mulighetene til å kunne gå, vil lysten til å gå sannsynligvis også øke. Lyst og evne kan henge sammen. Men selv om man kan gå, er ikke lysten nødvendigvis til stede, motivasjonen for å gå kan være lav av ulike grunner, selv om forholdene ligger til rette. Kombinasjon av motivasjon og tilrettelegging kan være et godt inntak til en diskusjon av tiltak, samt en drøfting av hvor ansvaret for iverksetting av tiltak er plassert.

6.4 Motivasjon – indre driv og ytre tilbud

Som vi har vist i de foregående kapitlene er helseaspektet et viktig motiv for å gå. En majoritet av de eldre sier at den viktigste grunnen til at de er ute og går er helsemessige hensyn, det er trening og gir helsemessige effekter både fysisk og psykisk. Det tyder på at informasjon om helsegevinster av fysisk aktivitet gjennom ulike kanaler er mottatt, og normen om at det er bra å drive fysisk aktivitet er internalisert hos svært mange. Det er også framhevet av enkelte at det må være et indre driv – en lyst, som er utgangspunktet for å gå.

En normativ forankring betyr at eventuelle tilbud om å gå har et godt grunnlag å ta utgangspunkt i. Siden det er store variasjoner etter evner og behov bør arrangerte turer gjenspeile disse forskjellene. Noen vil kunne være fornøyd med korte turer i nærmiljøet, mens andre ønsker seg lange og mer krevende turer. I denne aldersgruppen er det mange som bor alene, nesten 40 prosent, og blant de eldste kvinnene enda flere. Det betyr at mange mangler en turkamerat i hjemmet, og derfor ønsker seg noen å gå sammen med. Det er lettere å komme seg ut dersom man har noen å gå sammen med, men mange savner informasjon om hva som foregår og hvor man eventuelt kan få kontakt med andre i samme situasjon. Siden dette er personer som ikke er i arbeid, ønsket mange å utnytte formiddagene til å gå. Noen av de tilbudene og ansvarlige/initiativtaker som ble diskutert i denne sammenhengen var:

Tiltak	Ansvarlig/initiativtaker
<ul style="list-style-type: none"> • Aktivitetskalender med informasjon om de arrangementene som finnes, spres gjennom ulike medier 	Kommunen
<ul style="list-style-type: none"> • Opprette en idébank for å få i gang forskjellige aktiviteter, lett tilgjengelig kontakt i kommunen 	Kommunen
<ul style="list-style-type: none"> • ”Lavterskel” gåtur med utgangspunkt i nabolaget, informasjon formidles lokalt (aviser, oppslag, nettsider) 	Privat, kommunen

- Faste turer med utgangspunkt i samme tidspunkt og sted, gjerne formiddag og hverdag, spres gjennom ulike medier Privat, kommunen
- Arrangement i parker mv, informasjon spres i ulike medier Privat (næringsliv), kommunen
- Etablere gode gåruter ved utgangspunkt i i områder med eldreboliger eller eldrecentre Kommunen
- Estetisk tilrettelegging, blomster, trær og beplantninger øker gleden ved å gå Kommunen, privat

6.5 Faktorer som er viktige for å gå og tiltak til forbedring

En viktig målsetting med dette prosjektet har vært å avklare hvilke egenskaper ved det fysiske miljøet som gjør at områder, gater og veier oppleves som gode å gå i for eldre, og hvilke tiltak som er aktuelle i den sammenhengen. Dette er viktige innspill til dem som planlegger, bygger, vedlikeholder og drifter byen, og som er opptatt av at byen skal være et godt sted å gå. Basert på funnene i undersøkelsen vil vi trekke fram fire faktorer som spiller stor rolle for om områder, gater og veier oppleves gode å gå i: at de er trygge, tilgjengelige/fremkommelige, trivelige og gir positive opplevelser.

Trygghet dreier seg i stor grad om at det finnes gode fortau, som er eksklusivt for gående. Videre at disse er godt brøytet, strødd og vedlikeholdt. Fotgjengeroverganger må være oversiktlige og uten konfliktpunkter med biltrafikken. God *tilgjengelighet og fremkommelighet* innebærer i tillegg fravær av hindringer som høye fortauskanter eller ujevnt belegg for dem som er dårlige til bens, samt av bratte fortau og manglende eller dårlige rekkverk i trapper og over gangbruer. God tilgjengelighet innebærer også gode snarveier og at man slipper å vente lenge på grønt lys ved fotgjengeroverganger, så vel som godt kollektivtilbud og parkering ved utfartsområder. Hva som oppleves som *trivelig* varierer, men noen klare elementer går igjen: lite biltrafikk, at det er blomster og trær, at det finnes gode benker for hvile og opplevelser, og at det er ryddig og rent. Positive *opplevelser* trekkes fram som et trekk ved områder som er gode å gå i. Opplevelsene kan handle om rådyr, fugler, lekende barn, kjentfolk, blomsterarrangementer, sandskulpturer, grafittivegger, byggeplasser eller annet. Når byen skal utvikles til å bli bedre å gå i, bør de som planlegger, bygger og drifter legge alle de fire faktorene til grunn for sitt arbeid.

Disse funnene gjenspeiles i forslagene til tiltak som har blitt prioritert i spørreundersøkelsen, forklart i intervjuene og diskutert i forskningsverkstedet. Under har vi sortert disse innspillene og antydnet hvem som er ansvarlig hvis de skal gjennomføres.

Tiltak	Ansvarlig/initiativtaker
<p>Vedlikehold</p> <ul style="list-style-type: none"> • Snøbrøyting, strøing • Deponering av snø bort fra gangarealer • Vedlikehold av fortau • Flere søppelkasser langs veiene 	Kommunen, Statens vegvesen, private
<p>Fysisk utforming</p> <ul style="list-style-type: none"> • At det finnes fortau • Breder fortau • Nedsenkede fortauskanter • Utforming av trapper og rekkverk • Flere benker for hvile • Bedre belysning, særlig ved fotgjenger felt • Bedre merking av fotgjengerfelt 	Kommunen, Statens vegvesen
<p>Trafikantgrupper</p> <ul style="list-style-type: none"> • Skille fotgjengere og syklister • Adskilte gang- og sykkelveier • Biltrafikk bort fra fotgjengerområdene • Lavere fartsgrenser på biltrafikken i de sentrale områdene 	Kommunen, Statens vegvesen
<p>Overordnet planlegging/ kollektivtransport</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bedring av kollektivtilbud for å nå attraktive turområder • Samordnet areal- og transportplanlegging for å redusere avstander mellom målpunkter 	Kommunen, fylkeskommunen, Statens vegvesen

Forskningsverkstedet viste behovet for tversektorielle tiltak på kommunalt nivå, og det er også behov for koordinering på flere plan i forvaltningen. Det vil samtidig være viktig å inkludere frivillige aktører og organisasjoner for å lykkes i bestrebelsene på å utvikle en god gåstrategi.

Referanser

- Anund, A., Forsberg, I., & Sørensen, G. (2003). NTF:s projekt "Äldre oskyddade trafikanter" - en utvärdering av lokala trafiksäkerhetsombuds och väghållares åsikter och erfarenheter (VTI notat 57-2003). Linköping: VTI.
- Banister, D. og A. Bowling (2004). Quality of life for the elderly: the transport dimension, *Transport Policy*, 11:105-115.
- Bauer, M. J., Rottunda, S. og G. Adler (2003) Older Women and Driving Cessation, *Qualitative Social Work*, 2:309-325.
- Berntman, M., Frank, M., Modén, B. (2011) STRADA information 2011. Fotgängarnas singelolyckor i Skåne. Lunds Universitet, Transportstyrelsen, Region Skåne.
- Björnstig, U. , Björnstig J., Dahlgren, J. (1997) Slipping on ice and snow – elderly women and young men are typical victims. *Accident Analysis and Prevention*, 29, , 2, 211-215.
- Denstadli, J. M., Engebretsen, Ø., Hjorthol, R. og L. Vågane (2006) Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 – nøkkelrapport. TØI-rapport 844/2006. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Dillen, J. (2005) Äldre personers resvanor och aktiviteter. Resultat från undersökningar med personer i alderen 65 år och äldre. Stockholm: Transek AB.
- Gabriel, Z., Bowling, A. (2004) Quality of life from the perspective of older people, *Ageing & Society*, 24, 675-691.
- Golob, T. F. og Hensher, D. A. (2007). The trip chaining activity of Sidney residents: A cross-section assessment by age group with a focus on seniors, *Journal of Transport Geography*, 15: 298-312.
- Hakamies-Blomqvist, L., Henriksson, P. Anund, A., og G. Sørensen (2005) Fyrtilisterna som framtida äldre trafikanter. VTI rapport 507. Linköping: VTI.
- Hakamies-Blomqvist, L., Sirén, A. og R. Davidse (2004) Older Drivers. A review. VTI rapport 497A. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Hjorthol, R. (2004) Kan utviklingen i mobilitet og reisevaner fortelle noe om likestilling? *Kvinner, køn og forskning*, 13(1): 18-30.
- Hjorthol, R. (2008) Daily mobility of men and women – a barometer of gender equality? I Priya Uteng, T. and Cresswell (eds) *Gendered Mobilities*. Aldershot: Ashgate.
- Hjorthol, R. (2012) Winter weather – an obstacle to older people's activities? *Journal of Transport Geography*, <http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo>. 2012.09.003.
- Hjorthol, R. (2012) Endringer i befolkningens reisevaner i en 25-årsperiode – trender og drivkrefter. TØI-rapport 1190/2012. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

- Hjorthol, R., Nordbakke, S. Bilens betydning for eldre gruppers velferd og livskvalitet. 2008.
- Hjorthol, R., Longva, F., Skollerud, K., Vågane, L. 2009. Transportløsninger for eldre i distriktene. TØI-rapport 1043/2009. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Hjorthol, R., Levin, L. og A. Sirén (2010) Mobility in different generations of older persons. The development of daily travel in different cohorts in Denmark, Norway and Sweden. *Journal of Transport Geography*, 18: 624-634.
- Hjorthol, R., Nordbakke, S., Vågane, L., (2012) Transportbehov og transportressurser blant eldre. *Tidsskrift for velferdsforskning*, 15,1, 37-52.
- Hjorthol, R., Nordbakke, S., Vågane, L., Levin, L., Sirén, A., Ulleberg, P. (2011) Eldres mobilitet og velferd – utvikling, reisebehov og tiltak. TØI-rapport 1179/2011. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Kjølstad, M. K., Pettersen, S., Tvette, P. W. (2009) Kan fall og fallskader hos eldre forebygges? Nord-Trøndelag fylkeskommune og Midtre Namdal region, Namsos.
- Krantz, L.G.(1999) Rörlighetens mångfald och förändring. Befolkningens dagliga resande i Sverige 1978 og 1996 Göteborg: Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet.
- Kristiansand kommune (2011) Styrke i muligheter. Kommuneplan 2011-2022. Samfunnsdelen.
- Levin, L., Ulleberg, P., Siren, A., Hjorthol, R. (2012) Measures to enhance mobility among older people in Scandinavia. A literature review of best practice. VTI rapport 749A. Linköping. VTI.
- Levin, L., Ulleberg, P., Siren, A., Hjorthol, R. (2012) Measures to enhance mobility among older people in Scandinavia. A Literature review of best practice. VTI rapport 749 A. Linköping. VTI.
- Magelund, L. (2001) Eldres Automobilitet. Transportrådets nyhetsbrev nr. 4. 2001, København.
- Marottoli, R. A., Mendes, C. F., Glass, T. A., og C.S.Williams (2000) Consequences of Driving Cessation: Decreased Out-of-Home Activity Levels. *Journal of Gerontology: Social Sciences*, 55(6):334-340.
- Marottoli, R. A., Mendes, C. F., Glass, T. A., Williams, C. S., Cooney, L.M., Berkman, L. F. og M. E. Tinetti. (1997) Driving Cessation and Increased Depressive Symptoms: Prospective Evidence from the New Haven EPESE, *Journal of American Geriatrics Society*, 45:202-206.
- Mollenkopf, H., Marcellini, F., Ruoppila, I., Széman, Z., og M. Tackén (2005) Enhancing Mobility in Later Life. Personal Coping, Environmental Resources and Technical Support. The Out-of-Home Mobility of Older Adults in Urban and Rural Regions of Five European Countries. Nederland: ISO Press.
- Nordbakke, S. (2006) Mobilitet blant yngre, eldre og funksjonshemmede – bilens rolle, TØI rapport 855. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- OECD (2001) Ageing and Transport. Mobility Needs and Safety Issues. Organisation for Economic Co-operation and Development. Paris.
- Oxley, P. (2000) Introductory report: Great Britain i S. Rosenbloom (red.). Transport and ageing of the population. Paris: Economic Research Centre

- Rosenbloom, S. (1993) Transportation Needs of the Elderly Population. *Clinics in Geriatric Medicine: Medical Considerations in the Older Driver*. Vol. 9. No. 2:297-309
- Rosenbloom, S. (2000) Report by the chairperson i S. Rosenbloom (red.). *Transport and aging of the population*. Paris: Economic Research Centre.
- Rosenbloom, S. (2001) Sustainability and automobility among the elderly: An international assessment. *Transportation* 28: 375-408.
- Row, B., Paul, J., Fernie, G. (2004) What is keeping older adults shut-in during winter? *The Gerontologist*, 1, 187.
- Schmöcker, J.-D., Quddus, M. A., Noland, R. B., og M.G.H. Bell (2007) Mode choice of older and disabled people : a case study of shopping trips in London, *Journal of Transport Geography*, 16 (4), 257–267.
- Schwanen, T; Dijst, M og F. M. Dieleman (2001) Leisure trips of senior citizens: Determinants of modal choice. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 92 (3): 347-360.
- Siren, A. og L. Hakamies-Blomqvist (2004) Private car as the grand equaliser? Demographic factors and mobility in Finnish men and women aged 65+. *Transportation Research Part F*. 7: 107-118.
- SSB (1999) Eldre i Norge. *Statistical Analysis* 32. Oslo – Kongsvinger: Statistisk sentralbyrå.
- SSB (2004): Framskrivning av folkemengden 2002-2050. Nasjonale og regionale tall. NOS D 319. Oslo-Kongsvinger: Statistisk Sentralbyrå.
- SSB (2010): Befolkningsframskrivninger 2010-2060. Økonomiske analyser 4/2010. Oslo-Kongsvinger: Statistisk Sentralbyrå.
- Statens Vegvesen (2012) Nasjonal gåstrategi. Strategi for å fremme gåing som transportform og hverdagsaktivitet. Statens vegvesens rapporter nr 87. Oslo, Vegdirektoratet.
- Ståhl, A., & Ivarsson, S. (2007). Tillgänglighet, säkerhet och trygghet för äldre i den lokala miljön. Demonstrationsprojekt "Kom så går vi" (Publikation 2007:109). Lund och Kristianstad: Lunds universitet och Vägverket Region Skåne.
- Ståhl, A., Carlsson, G., Hovbrandt, P., Iwarson, S. (2008) "Let's go for a walk!": identification and prioritisation of accessibility and safety measures involving elderly people in a residential area. *European Journal of Ageing*, 5, 265-273.
- TØI-rapport 1000/2008. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Tennøy, A. (2007): Bruk av bynære friluftsområder i Kristiansand. NIBR notat 2007:104. Oslo: Norsk institutt for by- og regionforskning.
- Vaage, O. F. (2012) Norsk mediebarometer 2011. Statistiske analyser 128. Statistisk sentralbyrå. Oslo – Kongsvinger.
- Vågane, L., Brechan, I., Hjorthol, R. (2011) Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 – nøkkelrapport. TØI-rapport 1130/2011. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

- Wennberg, H. (2009). Walking in old age. A year-round perspective on accessibility in the outdoor environment and effects of measures taken. (Diss.) Lund: Lund University, Dep of Technology and Society.
- Wennberg, H., Ståhl, A., Hydén, C. (2009) Older pedestrians' perceptions of the outdoor environment in a year-round perspective. *European Journal of Ageing*, 6, 277-290.
- Wennberg, H., Ståhl, A., Hydén, C. (2010) Barrier-free outdoor environments: Older pedestrians' perceptions before and after implementation of legislative directives. *Transport Policy*, 17, 464-474.

Vedleggstabeller

Tabell A Aldersfordeling i bydelene. Prosent.

		Crosstab						
		Aldersgrupper						
		67-69 år	70-74 år	75-79 år	80-84 år	85-98 år	Total	
Firebydel	Sentrum	Count	28	40	20	46	31	165
		% within Firebydel	17.0%	24.2%	12.1%	27.9%	18.8%	100.0%
Sentrale bydeler		Count	136	179	159	152	91	717
		% within Firebydel	19.0%	25.0%	22.2%	21.2%	12.7%	100.0%
Perifere bydeler		Count	111	121	92	102	53	479
		% within Firebydel	23.2%	25.3%	19.2%	21.3%	11.1%	100.0%
Landlige bydeler		Count	69	102	72	54	26	323
		% within Firebydel	21.4%	31.6%	22.3%	16.7%	8.0%	100.0%
Total		Count	344	442	343	354	201	1684
		% within Firebydel	20.4%	26.2%	20.4%	21.0%	11.9%	100.0%

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	33.350 ^a	12	.001
Likelihood Ratio	33.483	12	.001
Linear-by-Linear	17.058	1	.000
Association			
N of Valid Cases	1684		

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 19,69.

Tabell B Kjønnfordeling i bydelene. Prosent

Crosstab					
		Kjønnutvalg			
		1	2	Total	
Firebydel	Sentrum	Count	60	105	165
		% within Firebydel	36.4%	63.6%	100.0%
Sentrale bydeler	Count	294	423	717	
		% within Firebydel	41.0%	59.0%	100.0%
Perifere bydeler	Count	200	279	479	
		% within Firebydel	41.8%	58.2%	100.0%
Landlige bydeler	Count	159	164	323	
		% within Firebydel	49.2%	50.8%	100.0%
Total	Count	713	971	1684	
		% within Firebydel	42.3%	57.7%	100.0%

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	9.279 ^a	3	.026
Likelihood Ratio	9.249	3	.026
Linear-by-Linear	7.830	1	.005
Association			
N of Valid Cases	1684		

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 69,86.

Tabell C Problemer med bruk av bil som fører etter kjønn og alder. Prosent. Kristiansand 2012

Kjønn og alder	Bruk av bil som fører				Totalt	Antall
	Store problemer	En del problemer	Ingen problemer	Uaktuelt		
Alle	2	4	75	19	100	1519
<i>Kjønn***</i>						
Mann	1	3	88	7	100	681
Kvinne	3	4	64	29	100	838
<i>Alder***</i>						
67-69 år	2	3	89	7	100	325
70-74 år	1	2	84	13	100	415
75-79 år	2	5	78	15	100	317
80-84 år	3	4	65	28	100	296
85-92 år	5	4	40	50	100	166

*** signifikant $p < 0.001$

Tabell D Problemer med bruk av bil som passasjer etter kjønn og alder. Prosent. Kristiansand 2012

Kjønn og alder	Bruk av bil som passasjer				Totalt	Antall
	Store problemer	En del problemer	Ingen problemer	Uaktuelt		
Alle	1	6	92	1	100	1452
<i>Kjønn</i>						
Mann	1	4	94	1	100	626
Kvinne	1	8	90	1	100	826
<i>Alder***</i>						
67-69 år	0	1	98	1	100	312
70-74 år	1	2	97	0	100	400
75-79 år	0	7	92	1	100	295
80-84 år	3	11	86	1	100	280
85-92 år	3	17	78	2	100	163

*** signifikant $p < 0.001$

Tabell E Problemer med å reise kollektivt etter kjønn og alder. Prosent. Kristiansand 2012

Kjønn og alder	Reise kollektivt				Totalt	Antall
	Store problemer	En del problemer	Ingen problemer	Uaktuelt		
Alle	6	9	83	2	100	1463
<i>Kjønn***</i>						
Mann	3	6	90	2	100	635
Kvinne	8	12	78	2	100	828
<i>Alder***</i>						
67-69 år	2	6	92	-	100	317
70-74 år	2	4	93	1	100	398
75-79 år	3	10	86	1	100	296
80-84 år	9	14	74	3	100	288
85-92 år	21	20	53	6	100	165

*** signifikant $p < 0.001$

Tabell F Problemer med bruk av sykkel etter kjønn og alder. Prosent. Kristiansand 2012

Kjønn og alder	Bruk av sykkel				Totalt	Antall
	Store problemer	En del problemer	Ingen problemer	Uaktuelt		
Alle	9	8	53	30	100	1399
<i>Kjønn***</i>						
Mann	7	10	61	22	100	623
Kvinne	10	8	46	36	100	776
<i>Alder***</i>						
67-69 år	5	5	79	11	100	305
70-74 år	6	9	68	17	100	389
75-79 år	10	13	41	36	100	288
80-84 år	13	10	33	44	100	260
85-92 år	15	6	16	63	100	154

*** signifikant $p < 0.001$

Tabell G Hvor ofte man handler dagligvarer. Prosent. Kristiansand 2012

Handler dagligvarer	Nesten hver dag	Minst en gang i uka	Minst en gang i måneden	Sjeldnere	Aldri	Totalt	Antall
<i>Alle</i>	37	56	2	2	3	100	1693
<i>Kjønn</i>							
Mann	40	54	2	2	3	100	713
Kvinne	36	58	2	1	3	100	980
<i>Alder***</i>							
67-69 år	49	47	1	2	1	100	347
70-74 år	38	59	1	1	1	100	446
75-79 år	38	56	3	2	2	100	346
80-84 år	34	57	3	2	3	100	352
85-92 år	25	61	3	2	9	100	205

*** signifikant $p < 0.001$

Tabell H Hvor ofte man handler andre varer. Prosent. Kristiansand 2012

Handler andre varer	Nesten hver dag	Minst en gang i uka	Minst en gang i måneden	Sjeldnere	Aldri	Totalt	Antall
<i>Alle</i>	3	39	37	18	3	100	1559
<i>Kjønn*</i>							
Mann	4	43	36	16	2	100	666
Kvinne	3	36	38	20	3	100	893
<i>Alder***</i>							
67-69 år	3	48	34	13	2	100	323
70-74 år	4	45	37	14	-	100	426
75-79 år	3	40	38	17	2	100	316
80-84 år	3	29	40	24	5	100	312
85-92 år	2	22	36	30	10	100	178

* signifikant $p < 0.05$

*** signifikant $p < 0.001$

Tabell I Hvor ofte man går i banken på posten. Prosent. Kristiansand 2012

Går i banken, på posten	Nesten hver dag	Minst en gang i uka	Minst en gang i måneden	Sjeldnere	Aldri	Totalt	Antall
<i>Alle</i>	1	16	49	31	3	100	1640
<i>Kjønn**</i>							
Mann	1	19	48	30	2	100	692
Kvinne	-	14	49	32	4	100	948
<i>Alder***</i>							
67-69 år	0	13	47	38	2	100	336
70-74 år	1	16	47	35	1	100	439
75-79 år	-	20	47	31	2	100	332
80-84 år	1	17	54	24	4	100	336
85-92 år	2	12	50	24	12	100	194

** signifikant $p < 0.01$

*** signifikant $p < 0.001$

Tabell J Hvor ofte man besøker venner eller familie. Prosent. Kristiansand 2012

Besøker venner eller familie	Nesten hver dag	Minst en gang i uka	Minst en gang i måneden	Sjeldnere	Aldri	Totalt	Antall
<i>Alle</i>	6	49	32	12	1	100	1621
<i>Kjønn</i>							
Mann	6	51	31	11	1	100	686
Kvinne	6	48	32	13	1	100	935
<i>Alder***</i>							
67-69 år	9	55	29	7	-	100	336
70-74 år	6	55	30	8	1	100	435
75-79 år	5	51	34	9	-	100	332
80-84 år	3	42	37	16	1	100	331
85-92 år	4	34	30	29	3	100	186

*** signifikant $p < 0.001$

Tabell K Hvor ofte man oppsøker lege eller lignende. Prosent. Kristiansand 2012

Oppsøker lege eller lignende	Nesten hver dag	Minst en gang i uka	Minst en gang i måneden	Sjeldnere	Aldri	Totalt	Antall
<i>Alle</i>	-	7	18	74	-	100	1671
<i>Kjønn**</i>							
Mann	-	5	20	75	0	100	707
Kvinne	1	9	16	74	-	100	964
<i>Alder***</i>							
67-69 år	-	3	10	87	0	100	341
70-74 år	-	8	14	78	0	100	441
75-79 år	-	7	21	71	0	100	339
80-84 år	1	9	23	67	0	100	350
85-92 år	-	10	27	62	-	100	197

** signifikant $p < 0.01$

*** signifikant $p < 0.001$

Tabell L Hvor ofte man går på tur. Prosent. Kristiansand 2012

Går på tur	Nesten hver dag	Minst en gang i uka	Minst en gang i måneden	Sjeldnere	Aldri	Totalt	Antall
<i>Alle</i>	38	35	8	11	8	100	1643
<i>Kjønn**</i>							
Mann	38	37	9	11	5	100	701
Kvinne	37	33	8	12	10	100	942
<i>Alder***</i>							
67-69 år	43	34	10	8	5	100	340
70-74 år	42	39	7	9	3	100	435
75-79 år	38	40	9	9	4	100	340
80-84 år	30	35	7	16	12	100	338
85-92 år	29	21	7	20	23	100	192

** signifikant $p < 0.01$

*** signifikant $p < 0.001$

Tabell M Hvor ofte man deltar i gymnastikk/trening eller lignende . Prosent. Kristiansand 2012

Deltar i gymnastikk/trening eller lignende	Nesten hver dag	Minst en gang i uka	Minst en gang i måneden	Sjeldnere	Aldri	Totalt	Antall
<i>Alle</i>	6	29	3	12	50	100	1587
<i>Kjønn</i>							
Mann	6	26	3	12	53	100	684
Kvinne	6	32	3	11	48	100	903
<i>Alder***</i>							
67-69 år	8	28	3	14	47	100	340
70-74 år	6	32	4	14	43	100	425
75-79 år	5	33	3	9	50	100	315
80-84 år	6	26	2	10	56	100	322
85-92 år	2	24	2	6	66	100	185

*** signifikant $p < 0.001$

Tabell N Hvor ofte man deltar på møter i org/foreninger. Prosent. Kristiansand 2012

Deltar på møter i org/foreninger	Nesten hver dag	Minst en gang i uka	Minst en gang i måneden	Sjeldnere	Aldri	Totalt	Antall
<i>Alle</i>	1	30	27	21	21	100	1654
<i>Kjønn</i>							
Mann	1	31	23	22	23	100	704
Kvinne	1	29	29	20	20	100	950
<i>Alder**</i>							
67-69 år	2	26	21	23	27	100	336
70-74 år	1	32	27	21	18	100	444
75-79 år	1	30	27	26	16	100	339
80-84 år	-	29	30	19	22	100	340
85-92 år	2	31	27	15	25	100	196

** signifikant $p < 0.01$

Tabell O Hvor ofte man går på kino/teater/restaurant eller lignende. Prosent. Kristiansand 2012

Går på kino/teater/restaurant eller lignende	Nesten hver dag	Minst en gang i uka	Minst en gang i måneden	Sjeldnere	Aldri	Totalt	Antall
<i>Alle</i>	1	12	28	43	16	100	1673
<i>Kjønn***</i>							
Mann	1	10	24	50	15	100	711
Kvinne	1	13	31	38	17	100	962
<i>Alder***</i>							
67-69 år	1	12	35	42	9	100	343
70-74 år	-	16	33	32	8	100	444
75-79 år	1	10	29	47	13	100	344
80-84 år	1	10	20	45	24	100	342
85-92 år	1	9	15	37	38	100	198

*** signifikant $p < 0.001$

Tabell P Transportmiddelbruk dagligvareinnkjøp. Prosent. Kristiansand 2012

Dagligvareinnkjøp	Går hele veien	Sykler hele veien	Buss	Kjører selv	Passasjer i privatbil	TIT/drosje	Totalt	Antall
<i>Alle</i>	32	7	2	45	13	1	100	1615
<i>Kjønn***</i>								
Mann	25	6	1	63	5	-	100	689
Kvinne	37	7	3	32	19	2	100	926
<i>Alder***</i>								
67-69 år	26	9	1	54	10	0	100	333
70-74 år	28	8	1	51	11	0	100	438
75-79 år	31	7	1	49	10	1	100	327
80-84 år	37	5	2	36	18	2	100	329
85-92 år	43	2	4	26	19	5	100	187

*** signifikant $p < 0.001$

Tabell Q Transportmiddelbruk innkjøp andre varer. Prosent. Kristiansand 2012

Innkjøp andre varer	Går hele veien	Sykler hele veien	Buss	Kjører selv	Passasjer i privatbil	TIT/drosje	Totalt	Antall
<i>Alle</i>	9	6	14	53	15	3	100	1566
<i>Kjønn***</i>								
Mann	7	6	4	76	7	1	100	673
Kvinne	10	7	21	36	22	4	100	893
<i>Alder***</i>								
67-69 år	6	8	10	64	12	-	100	329
70-74 år	10	7	10	59	13	-	100	431
75-79 år	6	7	10	60	14	2	100	323
80-84 år	9	4	23	42	18	4	100	311
85-92 år	13	3	21	27	24	11	100	172

*** signifikant $p < 0.001$

Tabell R Transportmiddelbruk bank, post. Prosent. Kristiansand 2012

Bank, post	Går hele veien	Sykler hele veien	Buss	Kjører selv	Passasjer i privatbil	TIT/drosje	Totalt	Antall
<i>Alle</i>	19	9	14	46	11	2	100	1578
<i>Kjønn***</i>								
Mann	17	11	6	62	4	-	100	686
Kvinne	20	8	20	33	16	3	100	892
<i>Alder***</i>								
67-69 år	19	13	6	55	6	0	100	329
70-74 år	16	11	13	51	9	0	100	428
75-79 år	17	9	12	50	10	2	100	321
80-84 år	21	6	19	37	14	4	100	317
85-92 år	23	3	22	24	20	8	100	180

*** signifikant $p < 0.001$

Tabell S Transportmiddelbruk besøk venner eller familie. Prosent. Kristiansand 2012

Besøk venner eller familie	Går hele veien	Sykler hele veien	Buss	Kjører selv	Passasjer i privatbil	T/T/drosje	Totalt	Antall
<i>Alle</i>	5	3	7	58	24	3	100	
<i>Kjønn***</i>								
Mann	3	3	3	80	10	-	100	
Kvinne	6	2	11	42	34	5	100	
<i>Alder***</i>								
67-69 år	4	5	4	69	18	0	100	
70-74 år	5	3	8	63	20	0	100	
75-79 år	6	2	7	64	19	2	100	
80-84 år	6	1	9	48	30	5	100	
85-92 år	5	3	8	57	24	3	100	

*** signifikant $p < 0.001$

Tabell T Transportmiddelbruk lege, fysioterapeut el.. Prosent. Kristiansand 2012

Lege, fysioterapeut el.	Går hele veien	Sykler hele veien	Buss	Kjører selv	Passasjer i privatbil	T/T/drosje	Totalt	Antall
<i>Alle</i>	12	7	19	47	11	5	100	1607
<i>Kjønn***</i>								
Mann	11	7	10	65	5	2	100	697
Kvinne	13	7	25	33	15	7	100	910
<i>Alder***</i>								
67-69 år	12	10	13	58	7	-	100	335
70-74 år	13	8	18	54	7	-	100	435
75-79 år	9	8	17	53	11	2	100	329
80-84 år	11	4	26	36	14	9	100	326
85-92 år	16	2	19	21	20	22	100	184

*** signifikant $p < 0.001$

Tabell U Transportmiddelbruk gå tur. Prosent. Kristiansand 2012

Gå tur	Går hele veien	Sykler hele veien	Buss	Kjører selv	Passasjer i privatbil	T/T/drosje	Totalt	Antall
<i>Alle</i>	71	4	1	18	6	-	100	1431
<i>Kjønn***</i>								
Mann	63	4	-	28	4	-	100	636
Kvinne	77	3	1	9	9	-	100	795
<i>Alder***</i>								
67-69 år	67	5	0	22	5	0	100	315
70-74 år	73	5	1	16	6	-	100	403
75-79 år	67	3	1	23	6	-	100	303
80-84 år	74	2	2	15	7	-	100	269
85-92 år	73	1	1	9	14	3	100	139

*** signifikant $p < 0.001$

Tabell V Transportmiddelbruk gymnastikk/trening. Prosent. Kristiansand 2012

Gymnastikk/trening	Går hele veien	Sykler hele veien	Buss	Kjører selv	Passasjer i privatbil	TT/drosje	Totalt	Antall
<i>Alle</i>	26	12	8	43	8	3	100	925
<i>Kjønn***</i>								
Mann	20	11	4	57	6	2	100	411
Kvinne	30	13	11	32	11	3	100	514
<i>Alder***</i>								
67-69 år	23	20	3	50	4	0	100	222
70-74 år	24	13	10	45	8	1	100	267
75-79 år	20	11	7	50	7	4	100	191
80-84 år	32	8	11	33	11	4	100	168
85-92 år	38	1	9	17	22	12	100	76

*** signifikant $p < 0.001$

Tabell W Transportmiddelbruk møter org/foreninger. Prosent. Kristiansand 2012

Møter org/foreninger	Går hele veien	Sykler hele veien	Buss	Kjører selv	Passasjer i privatbil	TT/drosje	Totalt	Antall
<i>Alle</i>	16	5	11	50	15	3	100	1338
<i>Kjønn***</i>								
Mann	13	6	5	67	9	1	100	845
Kvinne	18	5	15	38	20	5	100	754
<i>Alder***</i>								
67-69 år	12	8	8	60	12	0	100	290
70-74 år	15	6	12	54	15	2	100	370
75-79 år	14	6	6	57	15	2	100	285
80-84 år	17	2	16	41	20	4	100	257
85-92 år	23	1	12	23	28	13	100	137

*** signifikant $p < 0.001$

Tabell X Transportmiddelbruk kino/teater/restaurant el. . Prosent. Kristiansand 2012

Kino/teater/restaurant el.	Går hele veien	Sykler hele veien	Buss	Kjører selv	Passasjer i privatbil	TT/drosje	Totalt	Antall
<i>Alle</i>	14	5	16	42	21	3	100	1381
<i>Kjønn***</i>								
Mann	13	7	10	61	8	1	100	599
Kvinne	14	3	20	27	31	4	100	782
<i>Alder***</i>								
67-69 år	15	6	13	48	18	-	100	317
70-74 år	14	6	18	43	18	1	100	394
75-79 år	10	5	11	51	20	3	100	284
80-84 år	16	2	21	33	24	4	100	258
85-92 år	13	5	16	17	40	3	100	127

*** signifikant $p < 0.001$

Vedlegg I

Hvordan er det å gå i Kristiansand?

En undersøkelse for å forbedre forholdene for gående i Kristiansand kommune



Hvordan er det å gå i Kristiansand?

En undersøkelse for å forbedre forholdene for gående i Kristiansand kommune

Kristiansand kommune, Statens vegvesen og Transportøkonomisk institutt undersøker hvordan forholdene for å gå er for aldersgruppene over 67 år. Hensikten er å finne ut hvordan man kan legge bedre til rette slik at flere i disse aldersgruppene kan og vil gå.

Omtrent 3 000 personer i kommunen fra 67 år og oppover er invitert til å svare på dette spørreskjemaet. For å få mest mulig pålitelige resultater, er det viktig at alle svarer. Ingen svar kan føres tilbake til enkeltpersoner. Resultatene vil bli brukt til å utarbeide statistikk og få fram tiltak som ulike grupper etterlyser.

Vi ber deg om å fylle ut spørreskjemaet og sende det i den vedlagte frankerte svarkonvolutten. De som svarer på spørreundersøkelsen er med på trekning av 10 gavekort på hver kr 1000. Trekningen vil bli foretatt i desember 2012.

Vennlig hilsen
for Kristiansand kommune

Øystein Holvik
Miljøvernsjef

Alena Bohackova
Miljøvernrådsgiver

Kontaktperson Kristiansand kommune:
e-postadresse:
Telefon:

Alena Bohackova
alena.bohackova@kristiansand.kommune.no
97 56 28 42

Kontaktperson Transportøkonomisk
institutt:
e-postadresse:
Telefon:

Randi Hjorthol
rh@toi.no
93 22 48 72

HVORDAN ER DET Å GÅ I KRISTIANSAND?



En spørreundersøkelse for å forbedre forholdene for gående i Kristiansand

Undersøkelsen gjennomføres av TNS Gallup på vegne av Kristiansand kommune, Statens vegvesen og Transportøkonomisk institutt (TØI). Undersøkelsens formål er å forbedre forholdene for gående i Kristiansand

HVORDAN SKAL DU BESVARE SPØRSMÅLENE?

Nesten alle spørsmål skal besvares på samme måte - ved å sette kryss i det svaralternativ som passer best, slik det er vist nedenfor:

Slik: Ikke slik: Tall skrives slik:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	0
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

I Litt om deg selv og om området du bor i

1 Er du mann eller kvinne?

Merk: Sett ett kryss

- Mann
 Kvinne

2 Hva er din alder?

--	--

Ett tall pr rute

3 Bor du alene eller sammen med noen?

Merk: Sett ett kryss

- Alene
 Sammen med noen

4 Hva slags type bolig bor du i?

Merk: Sett ett kryss

- Enebolig, våningshus på gård, tomannsbolig, rekkehus, kjedehus, andre småhus
 Leilighet i blokk, bygård eller liknende med heis
 Leilighet i blokk, bygård eller liknende uten heis.
 Trygdebolig, servicebolig, omsorgsbolig
 Annen boligtype

5 I hvilken etasje bor du?

--	--

Skriv tallet 1 for 1. etasje osv. Ett tall per rute.

6 Hva er postnummeret der du bor?

--	--	--	--	--

Ett tall pr rute

7 Omtrent hvor langt er det til:

Merk: Sett ett kryss på hver linje

	Mindre enn 0,5 km	0,5-1,9 km	2-2,9 km	3 km +
Nærmeste bussholdeplass	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dagligvarebutikken du oftest handler i	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Postkontor/post i butikk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fastlegen du bruker	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Turområde	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

8 Bruker du noen hjelpemidler for å bevege deg utendørs?

Flere kryss kan settes

- Nei, ingen
 Stokk/krykker/staver
 Rullator
 Manuell rullestol
 Elektrisk rullestol
 Annet, noter i boksen under:



9 Har du noen helsemessige problemer som gjør det vanskelig for deg å reise på ulike måter?

Merk: Sett ett kryss på hver linje

	Store problemer	En del problemer	Ingen problemer	Uaktuelt/har ikke bil eller sykkel
I bil som fører	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I bil som passasjer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kollektivt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Med sykkel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Til fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

II Reiser og aktiviteter

10 Har du eller noen av dem du bor sammen med bil?

Merk: Sett ett kryss

- Ja
 Nei

11 Har du førerkort for personbil?

Merk: Sett ett kryss

- Ja
 Nei

12 Har du TT-kort? (transporttjeneste for de som ikke kan bruke vanlig kollektivtransport)

Merk: Sett ett kryss

- Ja
 Nei

13 Omtrent hvor ofte drar du hjemmefra for å:

Merk: Sett ett kryss på hver linje

	Nesten hver dag	Minst en dag i uka	Minst en dag i måneden	Sjeldnere	Aldri
Handle dagligvarer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Handle andre varer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Oppsøke bank, post	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Besøke venner eller familie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Oppsøke lege, fysioterapeut, sykehus, tannlege og lignende	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gå på tur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Delta i gymnastikk/trening eller lignende	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Delta på møter og treff i foreninger/organisasjoner eller lignende	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gå på kino/ teater/konserter/ utstillinger/kafe/restaurant/ dans og lignende	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



14 Hvilken transportmåte bruker du vanligvis i forbindelse med å:

<i>Merk: Sett ett kryss på hver linje</i>	Går hele veien	Sykler hele veien	Buss	Kjører selv	Passasjer i privat-bil	TT/-drosje
Handle dagligvarer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Handle andre varer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Oppsøke bank, post	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Besøke venner eller familie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Oppsøke lege, fysioterapeut, sykehus, tannlege og lignende	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gå på tur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Delta i gymnastikk/ trening	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Delta på møter og treff i foreninger/organisasjoner eller lignende	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gå på kino/ teater/ konserter/ utstillinger/ kafe/restaurant/dans og lignende	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

15 Deltar du i aktiviteter eller gjør dine ærend så ofte som du ønsker?

Merk: Sett ett kryss

Ja → Gå til 17

Nei

16 Hva er årsaken til dette?

Flere kryss kan settes

- Helsemessige grunner
- Vansker med å komme inn og ut av boligen
- Vanskelige forhold for gående i området jeg bor
- Vanskelige forhold for gående i området jeg skal til
- Problemer med å bruke kollektivtransporten
- Lang avstand til bussholdeplassen
- Lang avstand til gjøremål og aktiviteter
- Dårlig busstilbud
- Må bytte buss for å komme dit jeg skal
- Har ikke tilgang til bil
- Det mangler park- og grøntområder å gå i
- TT-kortet strekker ikke til
- Andre forhold, hvilke? Noter i boksen under:



17 Finnes det noen steder (butikker, service, offentlige kontorer, grøntområder, parker eller lignende) som du aldri besøker selv om du kunne ønske det?

Merk: Sett ett kryss

- Ja
 Nei → Gå til **19**

18 Hvis du har svart Ja på spørsmål 17. Angi hvilket eller hvilke steder dette er (navn på butikk, grøntområde, eller lignende) og beskriv kort hvorfor du ikke besøker dette/disse.

Sted

Hvorfor

Sted

Hvorfor

Sted

Hvorfor

III Det å gå

19 Hvor ofte er du ute i nabolaget ditt som fotgjenger?

Merk: Sett ett kryss

- Hver dag
 Nesten hver dag
 Minst en gang i uka
 Minst en gang i måneden
 Sjeldnere/aldri

20 Er det vanskelig for deg å ta deg fram som fotgjenger i nabolaget ditt?

Merk: Sett ett kryss

- Ja
 Nei → Gå til **22**

21 Hvis du har svart Ja på spørsmål 20. Hva synes du er vanskelig?

Flere kryss kan settes

- Trafikken har høy hastighet
- Mye trafikk
- Vanskelig å komme over gatene
- Manglende fortau
- Manglende gang- og sykkelvei
- Høye fortauskanter
- Ujevnheter og hull i fortauene
- Bratte bakker
- Dårlig belysning
- Få benker/hvileplasser
- For kort tid på grønt lys for fotgjengere
- Dårlig snørydding og strøing (brøytekanter, glatt underlag)
- Redd for å falle
- Redd for å gå alene
- Sykling på fortauene
- Mopeder på fortauene
- Mopeder på gang- sykkelveger
- Mye støy
- Redd for overfall eller ran
- Andre forhold, hva? Noter i boksen under:

22 Hva kjennetegner gater eller områder du liker å gå i?

Flere kryss kan settes

- Det er livlig, med mange mennesker, butikker og aktiviteter
- Det er mange møteplasser
- Det er trær og grønt
- Det er benker til å hvile på
- Jeg føler meg trygg
- Det er lite biltrafikk
- Gaten er rolig og jeg kan gå i fred
- Det er lett og trygt å ta seg frem, med jevnt underlag og lave fortauskanter
- Det er god brøyting og strøing på vinterstid
- Det er lett å orientere seg og finne fram
- Det er godt tilrettelagt i området
- Det er god belysning langs veien
- Andre forhold, hva? Noter i boksen under:

23 Hva kjennetegner gater eller områder du helst unngår å gå i?

Flere kryss kan settes

- Gaten er uten mennesker, butikker eller aktiviteter
- Det er få møteplasser
- Det er ujevnt underlag å gå på
- Det er mange bakker
- Det mangler trær og grønt
- Det mangler benker
- Det er mye biltrafikk
- Det er mye bråk og mas
- Føler meg utrygg
- Det er dårlig belysning
- Det er vanskelig å ta seg fram, f. eks ujevnt underlag, høye fortauskanter
- Det er vanskelig å ta seg fram på grunn av manglende brøyting og strøing på vinterstid
- Andre forhold, hva? Noter i boksen under:



24 Hva er de viktigste årsakene til at du går? Vurder hvert forhold under i en skala fra svært viktig til uviktig.

<i>Merk: Sett ett kryss på hver linje</i>	Svært viktig	Viktig	Verken viktig eller uviktig	Uviktig	Vet ikke/uaktuelt
Bedrer helsen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
God trening	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gir psykisk velvære	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kommer meg ut	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
For å treffe andre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Praktiske gjøremål (butikk, post, lege)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

IV Tiltak i trafikkmiljøet

25 Hvilken type av tiltak i nabolaget synes du er viktig?

Flere kryss kan settes

- Bredere fortau og gangveier
- Jevnere fortau og gangveier
- Redusere biltrafikken
- Lavere hastighet på biltrafikken
- Adskilte baner for fotgjengere og syklister
- Nedsenkede fortauskanter ved forgjengerfelt og andre steder
- Flere benker langs gangveier
- Flere plasser med mulighet for hvile og plass for aktiviteter
- Mer grønt og beplantninger
- Lengre tid på grønt lys for fotgjengere
- Bedre snørydding (tidligere og oftere)
- Oftere sanding/strøing av fortauene
- Nærmere bussholdeplass
- Tilrettelagte snarveier
- Organiserte turer til fots



26 Hvilke av disse tiltakene er viktig for at du vil gå mer? Vurder hvert tiltak langs en skala fra svært viktig til uviktig.

<i>Merk: Sett ett kryss på hver linje</i>	Svært viktig	Viktig	Verken viktig eller uviktig	Uviktig	Vet ikke/uaktuelt
Bredere fortau og gangveier	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jevnere fortau og gangveier	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Redusere biltrafikken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lavere hastighet på biltrafikken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Adskilte baner for fotgjengere og syklister	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nedsenkede fortauskanter ved forgjengerfelt og andre steder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flere benker langs gangveier	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flere plasser med mulighet for hvile og plass for aktiviteter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mer grønt og beplantninger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lengre tid på grønt lys for fotgjengere	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bedre snørydding (tidligere og oftere)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Oftere sanding/strøing av fortauene	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nærmere bussholdeplass	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tilrettelagte snarveier	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Organiserte turer til fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

27 Som en oppfølging til denne spørreundersøkelsen skal vi ut og gå sammen med beboere i Kristiansands gater. Hensikten er å registrere områder og gater som trenger forbedring. Til det trenger vi deltakere som har vært med på denne undersøkelsen. Kan vi ta kontakt med deg for en slik oppfølging?

Merk: Sett ett kryss

- Ja
 Nei

Takk for hjelpen!

Vedlegg II

Intervjuguide, Gåstrategi Kristiansand – 22.01.2013

Vedlegg II

Intervjuguide, Gåstrategi Kristiansand – 22.01.2013

Si (noe a la): Dette intervjuet vil bli brukt i en analyse som Transportøkonomisk institutt gjør om hva som bidrar til og forhindrer at man går, og hva som kan gjøres for å legge bedre til rette for gåing. Det vil bli laget en rapport om dette, som vil være offentlig. Ditt navn vil ikke bli offentliggjort på noe vis eller på noe tidspunkt.

Før gåtur

Vi har i hovedsak skaffet bakgrunnsinformasjon om personen, og registrerer det som evt. mangler (uten å gå inn og drikke kaffe...):

- 1) Personlige data
 - a) Alder
 - b) Kjønn
 - c) Adresse, bydel
 - d) Type bolig, inkludert m/u heis, etasje mv.

- 2) Vi avtaler strekningen som skal gås – fra xx til yy, samt hva som er målpunktet (butikk, busstopp, rundtur..). Dette tegnes inn på kart, og vi kan evt. definere delstrekninger.
 - Maks 45 min tur
 - Hverdagslig tur
 - Strekning som informanten gjerne bruker/som han/hun gjerne vil bruke
 - Prøve å planlegge turer fordelt ut over dagen

Underveis på gåturen

3. Snakke om/ registrere hva som er positivt og negativt ved de ulike etappene/stedene på strekningen, noter kort på forhåndsdefinert skjema positive og negative egenskaper som nevnes. Det er fint om vi kan ta et par bilder underveis som illustrerer positive og negative ting.

	Delstrekning 1	Delstrekning 2	Delstrekning 3
Trafikk			
Kryss			
Fortau			
Andre trafikanter på fortau			
Belysning			
Utrygghet			
Drift og vedlikehold			
Snø, is, strøing			
Omgivelser/ opplevelse			
Bakker			
Hvilemuligheter			
Skilting, info			
Kollektivtransport			
Annet			

Etter gåtur

TEMA 1: OPPFØLGING AV REGISTRING OG TEKNISKE ASPEKTER

4. Snakke om og utdype det som er registrert underveis mtp hva som gjør det lett/vanskelig å være fotgjenger for denne personen (etter de forholdene som vedkommende har nevnt) **på den konkrete turen**. Dette skal tas med i referatet fra intervjuet, og er kanskje den viktigste informasjonen vi henter ut gjennom intervjuene.
5. Kan du foreslå og eventuelt prioritere forbedringstiltak?

TEMA 2: GÅ-VANER

6. Nå vil vi gjerne snakke om gå-vanene dine.
 - a. Hvor ofte går du?
 - b. Hvor går du? Hva oppfatter du som målpunkt i nabolaget ditt, som steder det er kjekt å gå til? Hvorfor det?
 - c. Hvilke typer ærend?
 - d. Når på døgnet er du oftest ute og går?
 - e. Hvor langt går du? Hvor langt kan du gå uten å hvile?
 - f. Er det forskjell i gå-gleden på sommer ifht vinter? Hvordan?
 - g. Erfaringer med det å gå: Liker du å gå? Hvorfor/ hvorfor ikke?
7. Kan du gi et konkret eksempel på siste gang du gikk (en annen tur enn denne)?
 - a) hvor gikk du?
 - b) hvorfor den ruten?
 - c) hva var hensikten med turen?
 - d) Hvor langt er det?
 - e) Hva var viktigste grunnen til at du gikk ruten/turen?
 - f) På hvilken tid av døgnet var det?
 - g) Er denne turen vanlig for deg/din hverdag ?
 - h) Er det andre gåturer som du tar daglig eller ofte som du vil fortelle om? Gode eller dårlige opplevelser?
 - i) Hva er positivt og hva er negativt med den turen du gikk sist gang du var ute og gikk?
8. Om vedkommendes helse (registreres av intervjuer, evt. spørre hvis uklart)
 - a. Har vedkommende noen helseplager som gir ekstra utfordringer når han/hun går?
 - b. Bruker vedkommende noen form for hjelpemidler når han/hun går?

TEMA 3: MOTIVASJON

Vi vil gjerne høre litt om hva som personlig motiverer deg til å gå og hva som du tror kan motivere til å gå mer.

9. Hvis du tenker på hverdagen din - hva skal til for at du går ut? Hva bidrar til at du ikke går?
10. Hva kjennetegner en god dagligdags/hverdagslig gåtur for deg?
11. Hvis du tenker på kristiansandere generelt - hva tror du skal til for at de skal gå mer enn de gjør i dag? Åpen post – innspill til ulike typer tiltak.
12. Hva kan få deg til å gå mer enn du gjør i dag?
13. Kjenner du til tiltak i kommunen som motiverer deg til å gå/gå mer? Bruker du noen tilbud som er organisert fra kommunen eller andre organisasjoner? Hvorfor?
14. Oppsummering:

- Hva kjennetegner gater og områder som er gode å gå i?
- Hva kjennetegner gater og områder du ikke liker å gå i?
- Forslag til forbedringer.

15. Vil du delta i forskningsverksted i april, der vi skal diskutere videre hvordan man kan bedre forholdene for gående i Kristiansand?

Kort oppsummering av samtale. Takk for samtalen.

Transportøkonomisk institutt (TØI) Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se www.ciens.no). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transport og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gautstadalléen 21
NO-0349 Oslo

22 57 38 00
toi@toi.no
www.toi.no