

Sammendrag:

Bilens betydning for Eldres velferd og livskvalitet

I løpet av 20-30 år vil opp mot 25 prosent av befolkningen være 65 år eller eldre. I 2030 vil de aller fleste eldre ha førerkort for bil. Bedre helsetilstand, mer fritid, økt tilgang til bil og rimelig god inntekt gir større mulighet for aktiviteter og reiser blant de "yngre" eldre (65-75 år) enn i dag. Vil de bringe med seg bilvaner fra yngre dager? En relativt stor andel vil også tilhøre de "gamle" eldre (80+ år), der flertallet er kvinner, som etter hvert kanskje vil få behov for tilrettelagt transport og spesielle transporttjenester. I denne rapporten presenterer vi resultater fra en undersøkelse der vi ser nærmere på forholdet mellom velferd og mobilitet for den eldre gruppen av befolkningen. Rapporten er basert på analyser av de norske nasjonale reisevaneundersøkelsene og til sammen fem fokusgrupper fra henholdsvis Oslo og Stjørdal, som er en kommune i Midt-Norge.

Transport og velferd

Transport er først og fremst et hjelpemiddel til å tilfredsstille behov knyttet til praktiske gjøremål og sosiale aktiviteter. Men transport kan også knyttes til behov for sikkerhet, trygghet, selvrealisering osv. Den finske sosiologen Erik Allardt (1975) definerer velferd ut fra tilfredsstillelsen av behov knyttet til områdene *å ha*, *å elske* og *å være*. Inntekt, boligstandard, sysselsetting, helse og utdanning klassifiserer han under det *å ha*. Naboskapsrelasjoner, familiefellesskap og vennsforbindelser, menneskelig samhandling tilhører dimensjonen *å elske*. Fritidssysler, anseelse, uerstattelighet og politiske ressurser er knyttet til dimensjonen *å være*.

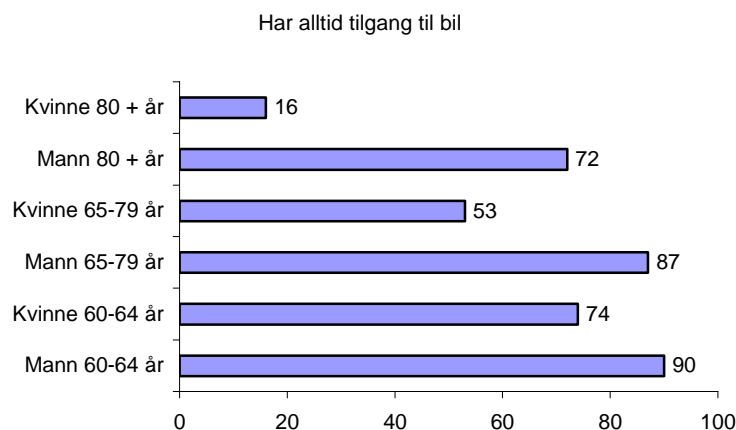
Knytter vi transportbehovet og bilbruken til denne måten å betrakte velferd på, vil transport og transportressurser være hjelpemidler til å tilfredsstille behovene på disse tre velferdsområdene. Tilgang til transportressurser er med på å betinge mulighetene for deltakelse på de ulike velferdsarenaene, og reisevirksomheten blir grove indikatorer på deltakelsen. Forenklet kan man si at innkjøpsreiser og arbeidsreiser er indikatorer på *å ha*, besøks- og omsorgsreiser et uttrykk for samhandling, *å elske*, mens fritidsreiser av ulike slag knyttes til *å være*.

Mange eldre kvinner mangler førerkort

Eldre kvinner har økt sin tilgang til bil i løpet av de siste 20 år. Mange av dem tok førerkort i relativt høy alder, noen fordi mannen ikke kunne bruke bil lenger, og andre ble oppmuntret av sine barn. De tok førerkort i en periode da

likestillingsdiskusjonen var intens (på 70-tallet). Både eldre kvinner og eldre menn har økt sin bruk av bil, men fortsatt er det store forskjeller mellom kjønnene. Fremdeles er det slik at over 70 prosent av kvinner over 80 år ikke har bil, blant menn er prosentandelen ikke mer enn ca 20 (Norge 2005).

Selv om det finnes en eller flere biler i husholdningen og man har førerkort, betyr ikke det at man alltid har tilgang til bilen når man ønsker det. Figur 1 viser andeler som *alltid* har tilgang til bil når de måtte ønske det, etter kjønn og alder.



TØI rapport 1000/2008

Figur 1 Andel som har førerkort og alltid tilgang til bil etter kjønn og alder. RVU 2005. Prosent

Menn i alle tre aldersgrupper har betydelig bedre tilgang til bil enn tilsvarende for kvinner i de samme aldersgruppene. Vi ser imidlertid at de unge eldre kvinnene har like god tilgang som mennene i den eldste gruppen. Bare 16 prosent av de eldste kvinnene har alltid tilgang til bil. Dette har sammenheng med at mange av dem ikke har førerkort.

Arbeidsreisene blir borte og reiselengden krymper med alderen

Når det gjelder de daglige reisene, er omfanget av reiser for de eldre nesten like høyt etter de ble alderspensjonister som før. Det er først og fremst de arbeidsrelaterte reisene som forsvinner. Først etter at de eldre har passert 80 år, ser man tydelige reduksjoner i reiseaktiviteten i det statistiske materialet. Dette har sammenheng både med helseproblemer og redusert tilgang til transport, samt muligens mindre behov for å reise. Vi ser også at omfanget av reiseaktiviteten varierer med tilgang til bil. De med bil reiser mer enn de uten.

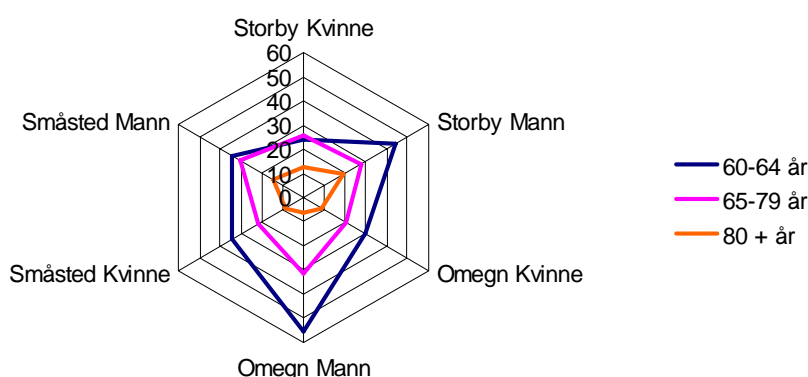
Innkjøpsreisene varierer både etter kjønn, alder og bosted. De eldste kvinnene på småstedene har færrest handlereiser, mens de "middelgamle" mennene i storbyene handler oftest. Menn bruker bilen i større utstrekning enn kvinnene, men den yngste gruppen av kvinner bruker som regel også oftest bil. Kvinner i storbyene går ofte til butikken, særlig de "gamle eldre". Fokusgruppene viste at de eldre kvinnene, særlig i Oslo, handler ofte, men lite hver gang fordi de ikke orker å bære så mye. De som bor sentralt i Stjørdal gjør også slik. Handleturen har også et sosialt innhold, man treffer kjente på det lokale butikksenteret.

Menn har jevnt over flere fritidsreiser enn kvinner, men fritidsreisene avtar med alderen for begge kjønn. I motsetning til både arbeids- og handlereiser foregår rundt halvparten disse reisene til fots. Dette gjelder uansett hvor man bor. Den andre halvparten av reisene gjøres i hovedsak med bil, for mennenes del som sjåfør. Kvinnene er oftere passasjer.

De eldre gruppenes sosiale nettverk ser ut til å være geografisk spredt når vi ser på besøksreisene i reisevaneundersøkelsene. I motsetning til fritidsreisene er bilbruken høy. Blant menn varierer den mellom 70 og 80 prosent, blant kvinner mellom 25 og 50 prosent. Her er kvinner i betydelig grad avhengig av enten privat transport eller et kollektivt reisetilbud for å opprettholde sine sosiale kontakter. Det er stort sett bare kvinner i de store byene som bruker kollektivtransport når de skal på private besøk.

Det er vanligere at eldre i Stjørdal får skyss av sine slektninger, særlig av barna, enn de eldre i Oslo. Flere av storbykvinnene sa at de kvidde seg for å spørre barna om transport fordi de oppfattet at barna hadde det så travelt. De ville heller ha et offentlig tilbud enn å være avhengig av slektninger.

I figur 2 ser vi at reiseaktiviteten avtar med alderen. Det er to fenomener som kommer klart til uttrykk i figuren; menn har lengre aksjonsradius (lengre daglige reiselengder) enn hva kvinner har og rekkevidden for de forskjellige aktivitetene ”krymper” med alderen.



TØI rapport 1000/2008

Figur 2 Reiselengde per dag i km etter alder, kjønn og bosted. Reisevaneundersøkelsen 2005. Km

Bilens betydning

En multivariat analyse kategoriserer de eldre i ulike mobilitetsgrupper. De mest aktive, målt i antall reiser, finner vi blant ”Sjåførene som elsker”. Her finner vi flest bilførere og de som foretar flest reiser av alle slag (både ”å ha”, ”å være” og ”å elske” reiser). I denne gruppen er det flest som foretar ”å elske” reiser, dvs besøks-, følge- eller omsorgsreiser. Her finner vi en stor gruppe menn, de har få helseproblemer og de tilhører de ”yngre” eldre. De har god tilgang til bil, et variert reisemønster og mange reiser.

De minst aktive finner vi blant ”De lavmobile”, disse foretar relativt sett færrest reiser. Det er i denne gruppen vi finner flest kollektivbrukere og bilpassasjerer. Noen er også fotgjengere. Blant ”De lavmobile” finner vi de som har det dårligste utgangspunktet for reiseaktivitet og transportmiddelbruk. Det er mange uten førerkort og tilgang til bil. De tilhører de eldste blant de eldre og en overvekt er kvinner. Det er grunn til å tro at mange av disse opplever at de har liten frihet når det gjelder aktivitets- og reisemønster, både mht type transportform, antall reiser og hvilke aktiviteter de kan delta i.

Selv om få av deltakerne i fokusgruppene tilhørte denne kategorien, kom det klart fram at mangel på førerkort og/eller bil der hvor alternativer ikke fantes, begrenset de eldres aktiviteter og gjorde dem avhengig av andres (barns eller andre slektningers) velvillighet.

Bilens betydning for eldre varierer særlig etter hvor man bor. Bosatte i storbyen klarer dagliglivet stort sett uten bil, men de bruker den relativt mye likevel, særlig mennene. Bosatte på mindre tettsteder/spredtbygde strøk klarer mye av dagliglivets aktiviteter uten bil dersom de bor sentralt i tettstedet. De som bor perifert i kommunen klarer seg dårlig. Bilen gir mulighet for impulsive aktiviteter, kontroll over tilværelsen, opplevelse av frihet og mestring, samt at den bidrar til et positivt selvbilde. Den øker de eldres livskvalitet.

Tilpasning av bilkjøring og tiltak for å opprettholde mobilitet og tilgjengelighet

Få av de eldre ønsker å gi slipp på muligheten til å kjøre bil. For dem som har bil, er den en viktig del av deres dagligliv. Enkelte mener at bilen er viktigere nå i deres alder enn hva den var tidligere, fordi de har blitt dårligere til beins. For en del av dem som ikke (lenger) har tilgang til bil, begrenser det deres muligheter til å delta på de aktiviteter som de ønsker, og de opplever avhengighet av andre. For dem er et tilpasset offentlig tilbud det de ønsker seg.

Mange av de eldre, især de over 75 år, hadde tilpasset sin bilkjøring til hva de selv syntes de mestret. Dette dreier seg om å kjøre når trafikken er liten, unngå mørke og glatt føre, velge ruter hvor trafikkbildet er oversiktlig og kjøre der hvor de er kjent. Slike tilpasninger kan være et mønster for vurdering av å gi eldre begrensede kjøremuligheter i stedet for at de må levere inn førerkortet fordi helseundersøkelsen finner at de ikke kan mestre kravene til et ”fullverdig” førerkort. For eldre vil det kunne ha en stor betydning for deres mulighet til å kunne delta på de ulike velferdsarenaene, og det vil helt klart gi dem større frihet og kontroll over egen tilværelse.

Selv om flere dermed kan fortsette å bruke bilen, vil det også være behov for andre tiltak som kan vedlikeholde de eldres mobilitet og tilgjengelighet til ulike velferdsarenaer. Det er ikke alle som verken kan eller vil kjøre bil. I fokusgruppene var det flere slike tiltak som ble trukket fram. Servicelinjer i kollektivtransporten, forbedret utgave av TT-kort, tilskudd til drosje, hjemmetjenester av ulike slag, hjemkjøring av varer, mobilt bibliotek og spesielle turer for eldre var noe av det folk ønsket seg. Generelt var de fleste opptatt av at

de ikke måtte bli avhengige av privat velvillighet, og at de dermed kunne bli en byrde for andre, særlig sine barn.

Videre forskning

Det er to datakilder som er brukt i undersøkelsen; de nasjonale reisevaneundersøkelsene og resultater fra fem fokusgrupper. Dataene fra reisevaneundersøkelsen har gitt et godt bilde av utviklingen i de eldres tilgang til bil og deres reisevaner. De har også gitt en god beskrivelse av hvordan dagens situasjon er for ulike grupper av eldre.

Reisevaneundersøkelsen gir imidlertid ikke opplysninger om reisebehov som ikke blir tilfredsstilt, hvilken opplevelse de eldre har av de forskjellige reisemåtene og holdninger til tiltak som best kan ivareta deres transportbehov.

Fokusgruppene har gitt innsikt i en del av disse spørsmålene. Men fokusgruppeundersøkelsen baserer seg imidlertid på en begrenset gruppe av personer fra to typer av bosteder. I neste omgang vil det derfor være behov både for flere fokusgrupper samt å utvikle en kvantitativ spørreundersøkelse med et stort representativt utvalg, gjerne både for Norge og Sverige.