

Sammendrag:

Eldres mobilitet og velferd – utvikling, reisebehov og tiltak

TØI rapport 1179/2011

Forfatter(e): Randi Hjorthol, Susanne Nordbakke, Liva Vågane, Lena Levin, Anu Sirén, Pål Ulleberg
Oslo 2011 46 sider

Mobilitet er et viktig aspekt ved velferd og livskvalitet. Et stort flertall av eldre fra 67 år og oppover sier at å få transport når man trenger det, er helt sentralt for deres livskvalitet. Likevel er det mange eldre i Norge i dag som har et utilfredsstillende transporttilbud. Ikke alle har mulighet til eller ønsker å kjøre bil. Mange bor slik til kollektivtransport ikke er et alternativ. Holdeplassen er ofte for langt unna, og er man ikke sikret sitteplass, er det mange eldre som ikke tar sjansen på å reise kollektivt. TT-ordningen er relativt dårlig kjent, og et flertall av de som har TT-kort, synes ikke at det dekker reisebehovet. Med en økende gruppe av eldre i samfunnet er det viktig å tilrettelegge transporttilbud for eldre. Dette medvirker til at flere eldre kan være selvhjulpne og bo lenger i eget hjem, og bidrar til bedre velferd og livskvalitet.

Mobilitet og velferd

Internasjonal forskning har vist at mobilitet og mulighet til å bevege seg ut av hjemmet er blant de viktigste aspektene ved eldre personers livskvalitet og velferd. Selv om det er generell enighet om at det er sammenheng mellom mobilitet, velferd og livskvalitet, er det forskningsmessige belegget relativt beskjedent, og kunnskap om Eldres mobilitet er også begrenset, særlig gjelder dette for Norge. Denne rapporten bidrar til å øke kunnskapen om Eldres reisevaner, hvordan de får tilfredsstillt sine reisebehov, hvilke oppfatninger og ønsker de eldre har når det gjelder transport og mobilitet og hvilke tiltak som eventuelt vil hjelpe dem i hverdagen.

Det er et politisk mål at eldre skal kunne leve uavhengig og bo hjemme lengst mulig dersom de selv ønsker det (St. Melding nr 25 (2005-2006)). Muligheten til transport er en viktig del av dette. Dårlig mobilitet og større avhengighet av andre gir dårlig velferd og livskvalitet og økt press på sosial- og helsesystemene. Transporttilbud og transportmuligheter for eldre er derfor både samfunnsøkonomisk lønnsomt og en fordel for den enkelte.

Eldre har økt sin mobilitet fra 1985 til 2005

Selv om den generelle reiseaktiviteten avtar med alder, er dette først og fremst et resultat av at de arbeidsrelaterte reisene forsvinner. Aktiviteten på de andre områdene endres ikke i noen betydelig grad før i de helt øvre alderskategoriene. Det kan også se ut til at de yngre eldre, under 70 år, øker sitt aktivitetsnivå når det

gjelder fritidsaktiviteter og shopping. Dette er resultater fra de nasjonale reisevaneundersøkelsen i 1985 og 2005.

Gang/sykkelbruken¹ har endret seg i denne 20-årsperioden både for kvinner og menn. For de aller fleste aldersgruppene har det vært en nedgang i antall gang- og sykkelturner. I gjennomsnitt var antall daglige turer til fots og på sykkel for disse gruppene 0,83 i 1985 og 0,66 i 2005.

Ser vi på reisene som foregår med bil, får vi et helt annet bilde. For kvinner i disse aldersgruppene har antall reiser med bil som fører blitt fordoblet, fra 0,6 til 1,2 per dag. Både i 1985 og i 2005 avtok antall bilreiser med alderen, men analysen viser at alle generasjoner beholder sine bilvaner over tid. De som var 40-44 år i 1985, kjører like mye bil 20 år etter, når de har blitt 60-64 år.

Også menn har økt antallet bilførerreiser i perioden, fra 1,8 til 2,2 i gjennomsnitt per dag, så deres nivå ligger høyere enn kvinners, særlig i de eldre aldersgruppene. Opp til 70-årsalderen beholder også menn sine bilvaner, deretter reduseres de noe. Men menn i 80-85-årsalderen har fremdeles omkring én bilførerreise per dag i 2005.

Periodeeffekten, den historiske effekten, er svært tydelig når det gjelder bilreiser, både for kvinner og menn. Det er en klar økning i bilbruken. De aller fleste kohortene/generasjonene opprettholder sine bilvaner over tid, men bilbruken reduseres med alder, men på et høyere nivå i 2005 enn i 1985.

Mellom 1985 og 2005 har det altså skjedd tydelige endringer i den eldre befolkningens reisevaner. De foregående analysene viser at førerkort og tilgang til bil har økt betydelig for alle grupper i løpet av perioden. Økningen har imidlertid vært betydelig sterkere for kvinner enn for menn, og størst for de yngste kohortene av kvinner (de som var 40-50 år i 1985).

Det gjennomsnittlige antall reiser reduseres med alder, men det er i første rekke de arbeidsrelaterte reisene som blir borte. Handlereiser, fritids- og besøksreiser opprettholdes på omtrent samme nivå. Blant de unge eldre, rundt 65 år, er det en tendens til en viss økning i handle- og fritidsreiser.

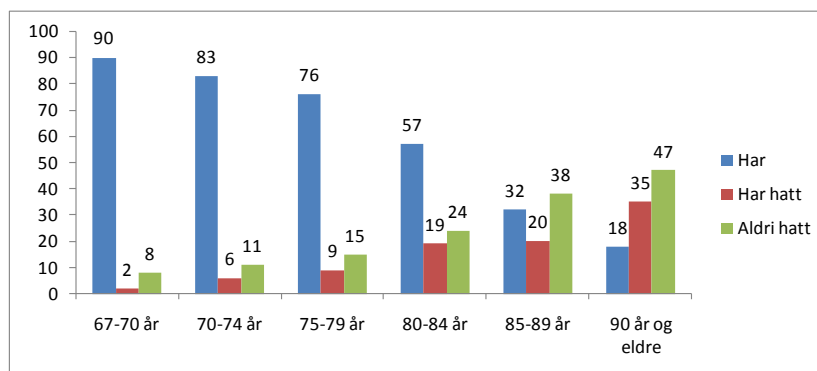
Det har vært en økning både i tilgang til bil og i bilbruk blant disse aldersgruppene. Analysene av bilbruken viser at de fleste stort sett beholder sine bilvaner når de blir eldre, nedgangen er ganske liten. Dette gjelder for både kvinner og menn.

Helse og transportressurser

Blant de yngste eldre har en stor majoritet førerkort, mens andelen er avtagende med økende alder (figur S.1). Dette framgår av en landsomfattende spørreundersøkelse om Eldres reiser og aktiviteter i 2010. Fra 80 år og oppover er det relativt store andeler som aldri har hatt førerkort, og mange av disse er kvinner. Samlet for disse aldersgruppene kvinner er det så mange som 40 prosent som aldri

¹ I all hovedsak dreier dette seg om turer til fots. Grunn til at vi opererer med dem samlet, er at de i 1985 ikke var skilt fra hverandre.

har hatt førerkort. Når nye generasjoner eldes, vil dette bildet endres. Mange flere kvinner vil da ha førerkort, også blant de eldste gruppene.

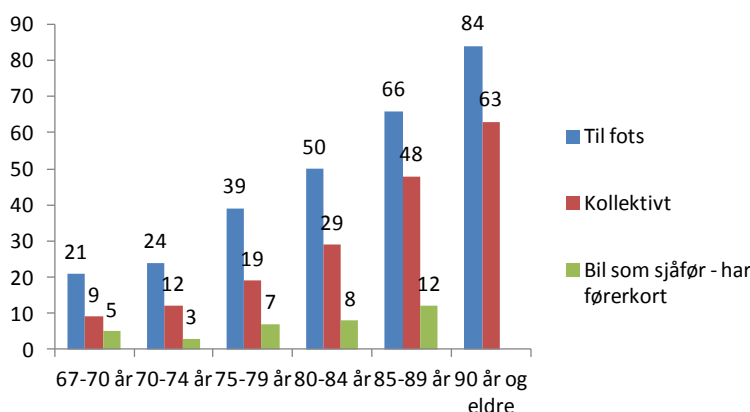


Figur S.1 Førerkort for bil i ulike aldersgrupper. Norge 2010. Prosent

Det er vanlig å tilpasse bilkjøringen til eget kompetansenivå. De eldste kjører gjerne i områder hvor de er kjent, kjører lite når det er mørkt eller glatt, og helst når det er lite trafikk. Denne begrensede bilkjøringen betyr mye både for praktiske gjøremål og livskvalitet. Det er store forskjeller mellom kvinner og menn for alle tilpasninger, og det gjelder også stort sett for alle aldersgrupper. Kvinnene kjører sjeldnere til sentrumsområdene enn menn. De forsøker å unngå trafikkflette områder, mørkekjøring og kjøring på glatt føre i mye større utstrekning enn hva menn gjør.

Gjennomsnittlig alder for innlevert førerkort i dette utvalget er 76,5 år for kvinner og 79,5 år for menn. Opplevelsen av å bli uten førerkort og bil oppleves som problematisk for mange av de eldre. Både kvinner og menn synes det har blitt vanskeligere å handle dagligvarer. Men menn savner det å kunne kjøre bil og den mestringsopplevelsen det ga dem, mer enn hva kvinner gjør. Det er mer typisk for kvinner at de føler en lettelse ved å slippe usikkerheten forbundet ved å kjøre.

Helseproblemer knyttet til bruk av transportmidler eller reisemåter øker med alderen, figur S.2. Både det å reise med kollektive transportmidler og det å gå oppleves mer problematisk for alle aldersgrupper enn å kjøre bil.



Figur S.2 Helsemessige problemer knyttet til reisemåter i ulike aldersgrupper. Norge 2010. Prosent

Kvaliteten på det kollektive transporttilbudet varierer mye etter hvor intervjupersonen bor. Avstand til holdeplass er kortere, avgangsfrekvensen høyere

og hvilemuligheter, både på vei til og på selve holdeplassen, er vanligere i de store byene enn i andre deler av landet. Trygghet på vei til og på holdeplassen, samt på bussen, avstand til holdeplassen, sitteplass på bussen og at det er enkelt å kjøpe billett er viktige egenskaper ved kollektivtilbudet for eldre.

Den offentlige transporttjenesten, TT-ordningen, er fylkeskommunens tilbud om transport til dem som ikke kan bruke det ordinære kollektivtilbudet. Det er den enkelte kommune som godkjenner brukerne. Det viser seg at langt fra alle eldre kjenner til denne ordningen. Bruken av TT-ordningen øker med alder. Men det er ikke flere enn 15 prosent i disse aldersgruppene som har TT-kort, 25 prosent av kvinnene og 7 prosent av mennene.

De som har TT-kort er heller ikke fornøyde med tilbudet. Bare rundt 30 prosent av dem synes det dekker deres reisebehov, og de er mindre fornøyde dess yngre de er.

Mobilitet og livskvalitet

Mer enn halvparten av de eldre er enige i at det er nødvendig med transport for å ha et sosialt og aktivt liv. Transport er viktig uansett alder. Nærmere 70 prosent av de eldre sier seg enige i at det å vite at man kan få transport eller komme seg ut når man trenger det, er helt sentralt for ens livskvalitet. En reduksjon i transportmulighetene betyr også et "psykologisk alderstillegg" – man vil føle seg gammel i en situasjon der man ikke klarer å komme seg ut på egen hånd. Svært få liker tanken på å være avhengige av andre for å få transport, og de ønsker ikke å være til byrde for familie og venner. Da er det bedre med et offentlig tilbud.

Når alderen stiger, avtar aktivitetsnivået noe, og behovet for transport blir mindre, men ønsket om transport når man har behov for det er like stort, og man aksepterer i større grad en viss avhengighet av andre når det gjelder transport. Aktivitetsnivået blant de eldste er lavere enn blant de som er yngre, og de ser ut til å være tilfredse med et mer hjemmeorientert liv. Litt i overkant av 10 prosent av dem som er rundt 70 år tror at behovet for transport vil minke med alderen, mens rundt 40 prosent av de som er ca 85 år mener det samme.

Det typiske for den eldste gruppen er at mobiliteten er redusert, og aksjonsradiusen har blitt mindre. Kollektivtransporten oppleves problematisk. Vanskelig på- og avstigning, mangelfull plass for rullator og rullestol og at sitteplasser beregnet på eldre er tatt av andre, er ulemper som de eldre opplever. Også denne gruppen av eldre ønsker å klare seg selv, være uavhengig og ikke bry andre. Både basisaktiviteter, som innkjøp, legebekker etc, og 'livsstilsaktiviteter' knyttet til fritid og sosiale relasjoner, er viktig for eldres livskvalitet. Mestring av hverdagen gir økt livskvalitet, og det er ikke nødvendigvis nivået på mobiliteten som er viktig, men det meningsfulle i å kunne klare seg selv. Livsstilsaktivitetene handler om hvem personen er, om identitet og selvfølelse. Det dreier seg om det å være aktiv, "være i kontakt med verden" og oppleve samfunnsmessig tilhørighet, som er viktige elementer for ens selvoppfatning og dermed ens livskvalitet. Tilrettelegging for eldres mobilitet bør ta hensyn til begge disse typene av aktiviteter.

Tiltak for bedring av eldres mobilitet

Eldre bilførere

Tiltakene knyttet til bil og bilbruk dreier seg både om bilen som teknisk hjelpemiddel og om bruken av bilen, som kjøreferdigheter og forbedring av dem.

Kjøretøy

Tekniske støttesystemer kan være spesielt gunstige for eldre ved at de hjelper føreren til å fokusere på møtende trafikk, gir varsel om andre veifarende/ objekter som er i blindsonen til føreren, hjelper føreren til å rette oppmerksomheten mot viktig informasjon og gir føreren informasjon om trafikksituasjonen. Automatgir blir fremhevet som bedre for eldre førere enn manuelt gir. Råd til eldre ved kjøp av bil er at de skal legge vekt på forsterket bremskraft, fleksible seter, god sikt, at det er lett å komme inn og ut av bilen, enkelt å få tak i og feste setebelte, tydelig knapper og brytere på dashbordet og at det er enkelt å laste inn og ta ut av bagasjerommet.

Opplæring

Opplæring er ett tiltak som kan være til hjelp i denne sammenhengen. Oppfriskningskurs for eldre bilførere, 65 +, er et tiltak med positiv effekt på ulykkesrisiko. Effekten av kurset er best dersom man tar det før fylte 75 år.

Førerkort med begrenset kjøretillatelse

Den tilpasningen som eldre bilførere faktisk gjør, med begrensninger av kjøring til lokalområdene og unngåelse av spesielle situasjoner, peker i retning av å åpne mer for førerkort med lokal/begrenset kjøretillatelse. Det har stor betydning for de eldre å ha mulighet til denne begrensede kjøringen, både for basisaktiviteter og for deres velferd og livskvalitet.

Eldre uten bil og uten bevegelsesproblemer

Tilpassing av kollektivtilbudet

Generelt bør kollektivtransporten ta hensyn til de forholdene som eldre vektlegger - opplevelse av sikkerhet på hele reisen, avstand til holdeplasser, sitteplass på bussen eller banen, hvilemuligheter på vei til og på holdeplassen, sjåførens kjørestil og at det skal være enkelt å kjøpe billetter.

Målrettet informasjons- og markedsføringstiltak

Markedsføring og informasjon om tilbudet som finnes kan forbedres. Mange har liten kunnskap om det faktiske tilbudet. Dette gjelder både i byområder og i distriktene.

Bedring av tilbudet i distriktene

I distriktene er kollektivtilbudet ofte så dårlig at det ikke passer til eldres behov. I noen tilfeller er det bare skolebussen som er alternativet. Det betyr at man må tidlig av gårde, gjerne før butikkene åpner, og tilbake midt på dagen. Det er ingen avganger i helger og i ferier. Tilbud som kan gjøre handleturer mulig, mer fleksible rutetider og muligheter for bestillingstransport er noe som kan bedre mobiliteten for denne gruppen.

Tilrettelegging for å gå

Fjerning av nivåforskjeller og trapper reduserer problemer med å gå. Flere og bedre utformede fotgjengeroverganger, signalregulering, bredere fortau, flere hvileplasser mellom bolig, holdeplasser og serviceområder, nedsenket kantstein ved kryss og andre strategiske steder er eksempler på tiltak som bedrer forholdene for de gående. Vintervedlikehold er avgjørende for at eldre skal kunne bevege seg til fots. Snøhauger og glatte fortau hindrer ferdsel. For eldre oppleves det utrygt at syklistene bruker fortauene. Det kan være vanskelig å høre dem, og farten er såpass stor at eldre personer ikke rekker å reagere raskt nok.

Eldre uten bil med bevegelsesproblemer

Informasjon om spesialtransport

Kunnskap om spesialtransport, TT-ordningen, er svært mangelfull. Mange vet ikke hva som kreves for å få slik støtte, hvor de skal henvende seg og hvor de får informasjon om ordningen. Her er det et stort informasjonsbehov dersom de som har behov for det, og som oppfyller kravene, skal få ta del i støtteordningen.

Økte økonomiske rammer

De økonomiske rammene for TT-kortet bør økes. TT-ordningen dekker verken basisbehovene eller de mer livsstilspregede behovene fullt ut.

Kjøring av varer hjem

Kjøring av varer hjem er en ordning flere eldre var kjent med fra tidligere og som de i utgangspunktet var positive til. For en del ville det kunne lette hverdagen. For en god del av de eldre er det å gjøre innkjøp et viktig aspekt ved det å klare seg selv. Å få hjelp til å bære varer inn og ut av en TT-drosje, var et ønske fra flere.

Samordning av støtte til syketransport, legebekker og TT-kort

Enkelte eldre syntes det er komplisert å forholde seg til såpass mange forskjellige støtteordninger samtidig og synes å mangle informasjon om alternativene. En samordning av støtteordningene forenkler bruken.