

Sammendrag:

Mobilitet blant yngre, eldre og funksjonshemmede – bilens rolle

Bilen som velferdsgode

Muligheten til å forflytte seg er et viktig velferdsgode i et moderne samfunn. Formålet med dette prosjektet er å gi en oversikt over kunnskap om hvilken rolle bilen har for yngre, eldre og funksjonshemmedes bevegelsesmuligheter. Disse gruppene er i større grad enn den øvrige del av befolkningen forhindret fra å bruke ulike transportmidler. Prosjektet fokuserer på situasjonen i vestlige land.

De gruppene vi ser på er definert som følger;

- ”*Barn og unge*” omfatter de fra ca. 6 til 18 år, dvs barn og unge som kan ta seg fram på egen hånd, men som ikke er gamle nok til å kjøre bil selv.
- ”*Eldre og eldre funksjonshemmede*” er definert som pensjonerte eldre som ikke lenger har behov for å reise til arbeid, og inkluderer også eldre funksjonshemmede.
- ”*Yngre funksjonshemmede*” er personer som er født med en funksjonshemming eller blir funksjonshemmede som følge av en ulykke eller sykdom mens de fortsatt er i skole- eller arbeidsfør alder. Denne gruppen har andre transportbehov enn eldre funksjonshemmede.

Vårt utgangspunkt er at det er en sammenheng mellom mobilitet og velferd og at mobilitet generelt gir økt velferd. Bilen kan gi mulighet til å delta på ulike velferdsarenaer, som skole, arbeid og fritidsaktiviteter. Er deltakelsen ønsket, bidrar bilen til velferd for den enkelte. I studien undersøkes bilens betydning for de aktuelle gruppenes mobilitet og hvordan den direkte eller indirekte bidrar til deres velferd. Vi har også sett på bilbrukens utbredelse (i dag og utvikling over tid) og på hva som eventuelt begrenser eller fremmer bilbruk.

Rapporten viser hvor det finnes mye kunnskap og hvor forskningsfronten ligger. På dette grunnlag skisseres aktuelle forskningsspørsmål. Vi gir også en kort beskrivelse av sentrale forskningsmiljøer og noen pågående prosjekter innen de ulike områdene som det har vært mulig å få informasjon om.

Barn og unge

Mange barn og unge blir kjørt til skole og andre aktiviteter. I mer bilbaserte land som Australia og USA, og også England, er det flere som blir kjørt til ulike aktiviteter enn i nordiske land. I Norge blir eksempelvis én av fire barn i 6-12 års alderen kjørt skolen. Og i Sverige skjer 22 prosent av alle reiser til skolen med bil i aldersgruppen 6-9 år. Forskningen har særlig vært fokusert på skolereisen, og man vet mindre om barns bilreiser til fritidsaktiviteter.

I de senere år har det vært mye fokus på hvordan man skal få flere barn til å gå eller sykle til skolen. Bakgrunnen er en utvikling hvor biltransporten til skolen har økt og også bekymring for en økende andel overvektige barn. Utviklingen er kartlagt både i England og i Danmark. I England er andelen barn og unge (5-16 år) som reiser med bil til skolen fordoblet fra 70-tallet til 1999/2001. Undersøkelser fra Danmark og Canada viser en økning i bilbruk også på andre reiser fra slutten av 70-tallet.

Utviklingen er blitt forklart med blant annet følgende forhold:

- Bedre tilgang til bil i husholdningene
- Geografisk spredning av aktiviteter
- Flere deltar i organiserte aktiviteter
- Tidspres i barnefamilier
- Økende bilisme i nærmiljøet – barn og unge er blitt mer sårbare som myke trafikanter
- Barns bevegelsesfrihet utenfor hjemmet er blitt begrenset generelt
- Nedleggelse av skoler og fritt skolevalg har medført lengre avstand skolen

Biltransport av barn til skolen varierer med alder, avstand til skolen og biltilgang i husholdningen. De to sistnevnte er de som betyr mest i en gitt aldersgruppe. Det er også vist at eldre jenter i noen større grad enn eldre gutter blir kjørt til skolen. Blant eldre barn i Sverige og Norge er andelen biltransport av barn lavest i de største byene og høyest på landsbygda. Spør man folk om hvorfor de kjører barna oppgir de først og fremst praktiske og tidsmessige forklaringer. Selv om farer i trafikken og andre farer for personlig sikkerhet (som overfall, kidnapping) er gjenstand for bekymring blant foreldre, er slike bekymringer ikke det viktigste argumentet for å kjøre barna.

Et interessant funn både fra England, Danmark og Norge er at flere barn og unge blir kjørt til fritidsaktiviteter enn til skolen. Det ser også ut til at biltransport er mer vanlig til organiserte enn til uorganiserte fritidsaktiviteter. Vi vet lite om hvilke faktorer som påvirker slik kjøring og hvorvidt barn til foreldre uten bil deltar i færre fritidsaktiviteter utenfor hjemmet enn andre. En mindre svensk undersøkelse fra Stockholm indikerer at mangel på bil i hjemmet ikke har betydning for hvor ofte et barn deltar i fritidsaktiviteter eller for hvilke typer fritidsaktiviteter de deltar i. Det er imidlertid behov for undersøkelser med større utvalg for å kunne undersøke hvorvidt biltilgang er av betydning for barns ønskede mobilitet på fritiden og dermed eventuelle velferds- og fordelings effekter av biltilgang og biltransport av barn.

Begrunnelsene for å kjøre barn til fritidsaktiviteter ser ut til å være de samme som for kjøring til skolen, som for eksempel tidspres om ettermiddagen og at det er

lettere å ta med seg utstyr. Det er grunn til å tro at bekymring for barn og unges personlige sikkerhet gjør seg mer gjeldende på ettermiddagen og kvelden, da fritidsreiser som oftest foregår, enn reiser i dagslys. En studie fra USA viser at dette er et sentralt argument for å kjøre barnet, i tillegg til bekymring for farer på kollektive transportmidler. Mer kunnskap om dette er sentralt for å forstå bilens betydning for dagens barn og unge – og for deres foreldre.

Eldre og eldre funksjonshemmede

Eldres mennesker bilbruk har økt kraftig i de fleste vestlige land, og eldre bruker i mindre grad enn tidligere kollektivtransport. Bilen er det viktigste transportmiddelet for dagens eldre, selv om det er forskjeller mellom land og mellom kvinner og menn. I USA skjer 8 av 10 reiser for eldre mellom 65-84 år med bil, enten som passasjer eller som fører. I Europa er tallet ca 50 prosent.

Bilbruk blant eldre avtar med alder. Videre ser man at eldre menn kjører bilen selv, mens eldre kvinner stort sett sitter på som passasjer. Dette kan i stor grad forklares med store forskjeller i førerkortinnhav og biltilgang mellom dagens eldre menn og kvinner. Dette er de faktorene som betyr mest for transportmiddelvalg.

Eldre med førerkort foretar flere turer utenfor hjemmet enn eldre uten førerkort, uansett hvilken gruppe eldre man ser på. En studie basert på data fra Nederland, Finland, Tyskland, Italia og Ungarn viser at tilfredshet med egen mobilitet blant eldre har sammenheng med grad av mobilitet. En finsk studie blant eldre viser at fravær av førerkort og det å bo på landsbygda er de viktigste faktorene som forklarer ikke oppfylte reisebehov. I sum tyder disse studiene på at førerkort er sentralt for eldres tilfredshet med sin egen mobilitet og at det følgelig er av betydning for deres velferd.

I tillegg viser flere studier at det er lettere for eldre med helseproblemer og funksjonshemming å kjøre bil enn å gå eller å bruke kollektivtransport. En studie fra USA har studert en gruppe førere som alle har en funksjonshemming sterk nok til å påvirke deres reiseaktivitet utenfor hjemmet. Denne gruppen har relativt lavere mobilitet enn andre, men kjører likevel ofte bil selv. Dette er et godt eksempel på at bilen kan ha det Siren et al (2004) kaller for kompensatoriske kvaliteter.

At bilen kan være av betydning for eldre menneskers velferd og livskvalitet, kommer også fram i studier av konsekvenser av å slutte å kjøre bil. Å slutte å kjøre bil medfører økning i depressive symptomer og færre reiser utenfor hjemmet. Det å slutte å kjøre kan også virke negativt inn på en persons identitet og selvfølelse. Flere forbinder det å slutte å kjøre med tap av fleksibilitet, spontanitet og tap av frihet fra å være uavhengige av andre.

Mye tyder på at bilen vil ha en sentral plass i eldres liv også i fremtiden, fordi:

- Førerkortandelen øker betraktelig, spesielt blant kvinner
- Eldre vil holde seg funksjonsfriske i lenger tid
- Dagens yngre har en mer aktiv og bilbasert livsstil enn dagens eldre hadde da de var yngre, og vil ikke endre sine vaner når de blir eldre
- Mange har økonomi til å kjøpe og bruke bil

Bilbruken blant dagens yngre er høy og disse kan være motvillige til å endre sine transportvaner når de blir eldre, hvis de er vant til å kjøre bil og samtidig har økonomi og helse til å bruke bil. Ettersom kvinner etter hvert vil likne mer og mer på menn når det gjelder førerkortinnehav, kjøree erfaring, utdanning, karriere og inntekt er det grunn til å tro at disse vil stille de samme krav når det gjelder mobilitet og bilbruk.

I tillegg øker andelen eldre i de fleste vestlige land. Beregninger fra 17 europeiske land viser at befolkningen over 65 år vil øke med 34 prosent i perioden 1995 til 2020, mens befolkningen som helhet kun vil øke med 2 prosent. En del av dette kan forklares med bedre sosiale, økonomiske og helsemessige forhold.

Vi vet i dag mye om omfanget av bilbruk og førerkortandel blant eldre. For å møte utfordringene knyttet til en større aldrende befolkning og deres mobilitetsbehov og forstå bilens rolle for deres velferd, trenger vi mer kunnskap om

- Ulike grupper eldre. Det er stor forskjell på mennesker i 60-årene og de som nærmer seg 90.
- Forskjeller mellom kohorter av eldre for å se om ulike aldersegment endrer atferd over tid, f eks betydning av unge pensjonister.
- Sammenhengen mellom transportmiddelbruk, reisevaner og aktivitetsmønstre, og særlig bilens rolle for eldres aktivitetsnivå og aktivitetsmønstre.
- Hvordan livsstil og forutsetninger for å reise påvirker bilbruken, og dermed får velferdsmessige konsekvenser.

Yngre funksjonshemmede

Det finnes nesten ingen studier som omhandler bilens rolle for yngre funksjonshemmedes mobilitet. De fleste studier av denne gruppens reiser behandler eldre og funksjonshemmede under ett (og da først og fremst eldre funksjonshemmede). Referanser som omhandler yngre funksjonshemmedes mobilitet, gjelder først og fremst kartlegging av problemer med å gå utendørs eller å bruke ulike kollektive transportmidler og tiltak for å imøtegå disse problemene. En del studier er blitt gjort for å evaluere slike tiltak.

Både i Sverige og i Norge er det mulig å skille ut personer med funksjonshindringer i de nasjonale reisevaneundersøkelsene, men vi har ikke funnet egne analyser av denne gruppens reisevaner. Vi har heller ikke funnet andre studier av deres bilbruk. Her finnes således store kunnskapshull når en er opptatt av bilens velferdspolitiske betydning for en gruppe med særlige behov.