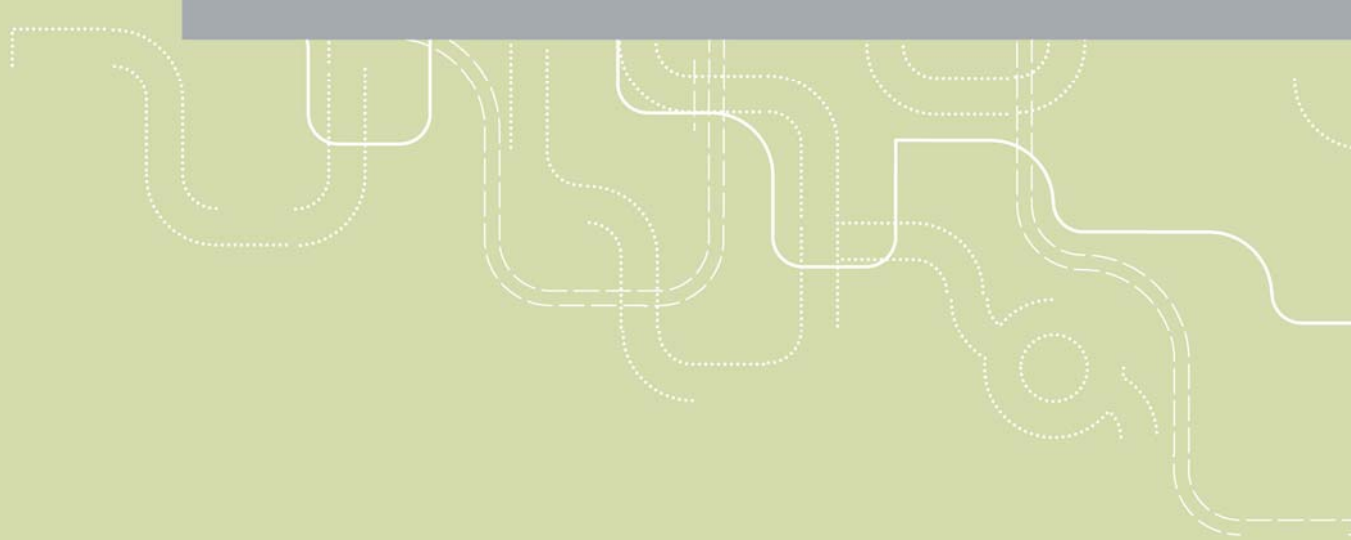


## Bilens betydning for eldre gruppers velferd og livskvalitet





# Bilens betydning for eldre gruppers velferd og livskvalitet

Randi Hjorthol  
Susanne Nordbakke

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 978-82-480-0945-0 Papirversjon

ISBN 978-82-480-0946-7 Elektronisk versjon

Oslo, desember 2008

---

**Tittel:** Bilens betydning for eldre gruppers velferd og livskvalitet

**Forfatter(e):** Randi Hjorthol; Susanne Nordbakke

TØI rapport 1000/2008

Oslo, 2008-12

72 sider

ISBN 978-82-480-0945-0 Papirversjon

ISBN 978-82-480-0946-7 Elektronisk versjon

ISSN 0808-1190

**Finansieringskilde:**

Bisek (Vägverket, Vegdirektoratet, VINNOVA, Folksam, MOSK, BIL Sweden, MRF)

**Prosjekt:** 3318 Bilens betydning for eldre gruppers velferd og livskvalitet

**Prosjektleder:** Randi Hjorthol

**Kvalitetsansvarlig:** Jon Martin Denstadli

**Emneord:**

Eldre; reisemønster; aktiviteter; bilbruk; velferd

**Sammendrag:**

Eldre kvinner og menn har økt bruken av bil de siste 20 år, men fremdeles er det store forskjeller mellom kjønnene. Omfanget av daglige reiser er nesten like høyt etter man blir alderspensjonist som før. Det er primært de arbeidsrelaterte reisene som forsvinner. Først etter 80-årsalderen ser man tydelig reduksjon i reiseaktiviteten. Bilens betydning for eldre varierer etter hvor man bor. Eldre i storbyen klarer dagliglivet stort sett uten bil, men særlig menn bruker den mye. Bosatte på mindre tettsteder/spredtbygde strøk klarer mange av dagliglivets aktiviteter uten bil, dersom de bor sentralt. Bosatte perifert klarer seg imidlertid dårlig. De eldre synes bilen gir kontroll over tilværelsen, frihet til å velge, opplevelse av mestring og bidrar positivt til selvbildet

---

**Title:** Impact of the car on the welfare and quality of life of the elderly

**Author(s):** Randi Hjorthol; Susanne Nordbakke

TØI report 1000/2008

Oslo: 2008-12

72 pages

ISBN 978-82-480-0945-0 Paper version

ISBN 978-82-480-0946-7 Electronic version

ISSN 0808-1190

**Financed by:**

Bisek (Vägverket, Vegdirektoratet, VINNOVA, Folksam, MOSK, BIL Sweden, MRF)

**Project:** 3318 Impact of the car on the welfare and quality of life of the elderly

**Project manager:** Randi Hjorthol

**Quality manager:** Jon Martin Denstadli

**Key words:**

Elderly people; travel pattern; activities; car use; welfare

**Summary:**

Older people have increased their car use during the last 20 years, but gender differences persist. The amount of daily travelling is more or less kept at the same level after retirement. The reduction is primarily related to commuting. For older people living in bigger cities it is possible to manage without a car, but many prefer to use it, especially men. For people living in small towns and sparsely populated areas it is also possible to get by without a car provided if they live in the centre. Those living in the periphery are car dependent. Older people appreciate the car because it gives them control, freedom to choose, an experience of mastering and contribute positively to their self-image.

**Language of report:** Norwegian

---

Rapporten kan bestilles fra:  
Transportøkonomisk institutt, Biblioteket  
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

The report can be ordered from:  
Institute of Transport Economics, The library  
Gaustadalleen 21, NO 0349 Oslo, Norway  
Telephone +47 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

# Forord

*Bilens betydning for eldre gruppers velferd og livskvalitet* er sluttrapporten for prosjektet ved samme navn. Prosjektet er finansiert av BISEK, som er et flerårig samarbeid mellom vägverkene i Sverige og Norge, VINNOVA, Folksam, MOSK, BilSweden og MRF for finansiering av forskning om bilens sosiale og økonomiske betydning for hushold og individer i det moderne samfunn.

Rapporten er skrevet av Susanne Nordbakke og Randi Hjorthol, med sistnevnte som prosjektleder. Vibeke Nenseth deltok i prosjektets første del. Prosjektet har vært fulgt av en referansegruppe bestående av Bo Stenson, MOSK (MotorOrganisationernas SamarbetsKommitté), Gerd Åström, Vägverket, Jane Summerton, VTI, Gunnar Carlsson SPF (Sveriges PensionärsFörbund) og Paal Iversen, Samferdselsdepartementet. Vi takker for gode kommentarer underveis i prosjektet. Vi takker også Henrik Swahn, programleder for BISEK, for nyttige kommentarer til sluttrapporten.

Avdelingsleder Jon Martin Denstadli har gitt kommentarer og kvalitetssikret rapporten. Avdelingssekretær Tove Ekstrøm har hatt ansvar for den endelige utformingen.

Oslo, desember 2008  
Transportøkonomisk institutt

*Lasse Fridstrøm*  
instituttssjef

*Jon Martin Denstadli*  
avdelingsleder



# Innhold

## Sammendrag

## Summary

<b>1 Innledning og problemstilling.....</b>	<b>1</b>
1.1. Bakgrunn og problemstillinger .....	1
1.2 Mobilitet som velferdsgode – et teoretisk perspektiv .....	3
1.3 Innholdet i rapporten.....	4
<b>2 Metodisk tilnærming .....</b>	<b>5</b>
2.1 De nasjonale reisevaneundersøkelsene .....	5
2.1.1 Kohortanalyse .....	6
2.1.2 Korrespondanseanalysen .....	8
2.2 Fokusgruppene.....	9
<b>3 Aldring og tidligere forskning om eldre og transport .....</b>	<b>11</b>
3.1 Aldring – hva er å bli gammel? .....	11
3.2 Lite kunnskap om sammenheng mellom Eldres mobilitet og velferd i Norge og Norden .....	12
3.3 Europeiske studier om mobilitet og livskvalitet .....	13
3.4 Kartleggingsstudier.....	13
3.5 Ulike grupper av eldre .....	14
3.6 Bilbruk nå og framover.....	14
<b>4 Tilgang til bil og reiseaktivitet blant eldre i en 20-årsperiode.....</b>	<b>16</b>
4.1 Førerkort og tilgang til bil øker mest for kvinner .....	16
4.2 Flere reiser i perioden .....	19
4.3 Først og fremst arbeidsreisene som blir borte.....	20
<b>5 Førerkort og tilgang til bil .....</b>	<b>23</b>
5.1 Førerkort blant eldre grupper.....	23
5.2 Bil i husholdningen og tilgang til bil .....	24
<b>6 De daglige reisene.....</b>	<b>27</b>
6.1 Å ha – reiser knyttet til arbeid .....	27
6.2 Å ha og å være - handlereiser .....	28
6.3 Reisemåte til butikken .....	30
6.4 Å være – fritidsreiser .....	32
6.5 Å elske – besøksreiser.....	33
6.6 De daglige aktivitetene, mobilitetsgrupper og forandring i reiseaktivitet ...	35
6.6.1 Aktive, sosiale og livslystne .....	35
6.6.2 Variasjoner i de daglige reisene.....	35
6.6.2 Mobilitetsgrupper .....	36
6.6.3 Faktorer som påvirker endringer i reiseaktivitet – resultater fra fokusgruppene.....	39
<b>7 Bilens betydning.....</b>	<b>41</b>
7.1 Situasjoner der de eldre har bruk for bil .....	41

7.2 Barrierer for bilbruk og tilpasninger som gjøres .....	42
7.3 Bilens ulike dimensjoner .....	43
7.3.1 Frihet og kontroll over tilværelsen .....	43
7.3.2 Mestring – være til hjelp.....	44
7.4 Kvinners tanker om menn og bil.....	45
7.5 Menns tanker om kvinner og bil .....	45
7.6 Et liv uten førerkort og bil .....	46
7.7 Hva kan gjøres? .....	48
<b>8 Oppsummering og videre arbeid.....</b>	<b>50</b>
8.1 Eldre – en stadig større gruppe av befolkningen .....	50
8.2 Tilgang til bil og bilbruk har økt blant eldre – særlig for kvinner .....	51
8.3 Daglig mobilitet og bilens ulike dimensjoner.....	51
8.4 Mobilitet, bil og eldre – en framtidig situasjon .....	52
8.5 Videre arbeid.....	53
<b>Referanser: .....</b>	<b>54</b>
<b>1 Korrespondanseanalyse av reiser og aktiviteter .....</b>	<b>59</b>
1.1 Innledning .....	59
1.1.1 formål og problemstillinger .....	59
1.1.2 Hypoteser om hva som påvirker Eldres reisevaner .....	59
1.1.3 Korrespondanseanalysens innfallsvinkel og virkemåte.....	60
1.2 Aktivitetsrommet – de som reiste i løpet av gårsdagen .....	60
1.2.1 Konstruksjon av aktivitetsrommet .....	60
1.2.2 Dimensjonene i transportrommet.....	61
1.2.3 Identifisering av aktivitetsmønstre blant eldre .....	64
1.3 Aktivitetsmønstre – frivillig eller tvunget?.....	65
1.3.1 Helsemessige problemer ved bruk av ulike transportmidler .....	66
1.3.2 Transportressurser.....	68
1.3.3 Kjønn og alder .....	69
1.3.4 Konklusjon – frivillig eller tvunget aktivitetsmønstre?.....	70
1.4 Konklusjon.....	72



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*.

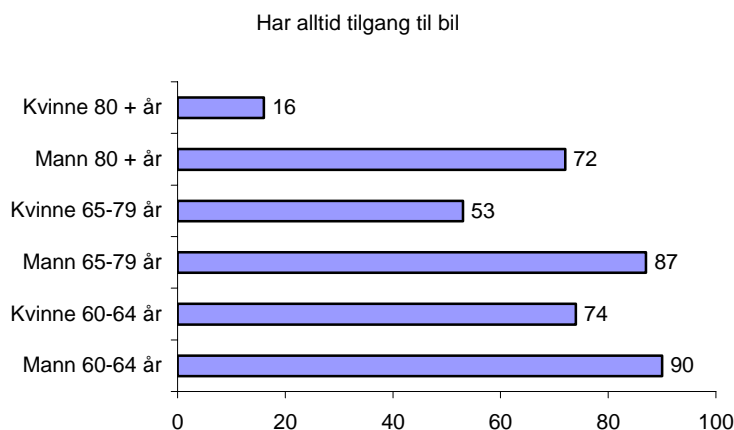
Knytter vi transportbehovet og bilbruken til denne måten å betrakte velferd på, vil transport og transportressurser være hjelpemidler til å tilfredsstille behovene på disse tre velferdsområdene. Tilgang til transportressurser er med på å betinge mulighetene for deltakelse på de ulike velferdsarenaene, 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.

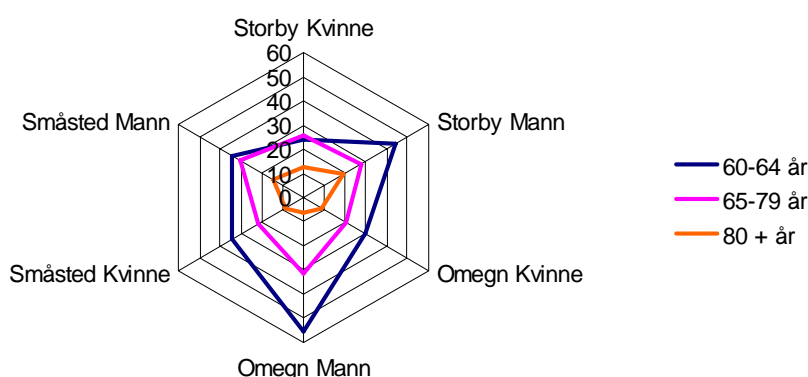
Innkjøpsreisene varierer både etter kjønn, alder og bosted. De eldste kvinnene på småstedene har færrest handlereiser, mens de "middelgamle" mennene i storbyene handler oftest. Menn bruker bilen i større utstrekning enn kvinnene, men den yngste gruppen av kvinner bruker som regel også oftest bil. Kvinner 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.



**Summary:**

# **Impact of the car on the welfare and quality of life of the elderly**

**In 20 to 30 years' time, about 25 percent of the population will be 65 years of age or older, and in 2030 most of the Norwegian population over 65 years will have a driving licence. Improvements in health and longevity, increased access to cars and, for some groups, higher incomes are the right conditions for more varied activities and extended travelling than is the case among the present elderly population. However, a large proportion of the new generation of the elderly will be in the oldest group, i.e. 80 years and older, and today already have difficulty travelling -- whether walking, driving or using public transport. The gender aspect is important. A majority of this group will be women who may require special services from the transport system, i.e. services necessitating adjustments to the transit system and road network, because many will continue to use their cars well into old age. In this report, based on an analysis of the Norwegian Passenger Travel Surveys and the results from five focus groups carried out in Oslo and Stjørdal, we present results from a study on the welfare and mobility of the elderly population.**

## **Transport and welfare**

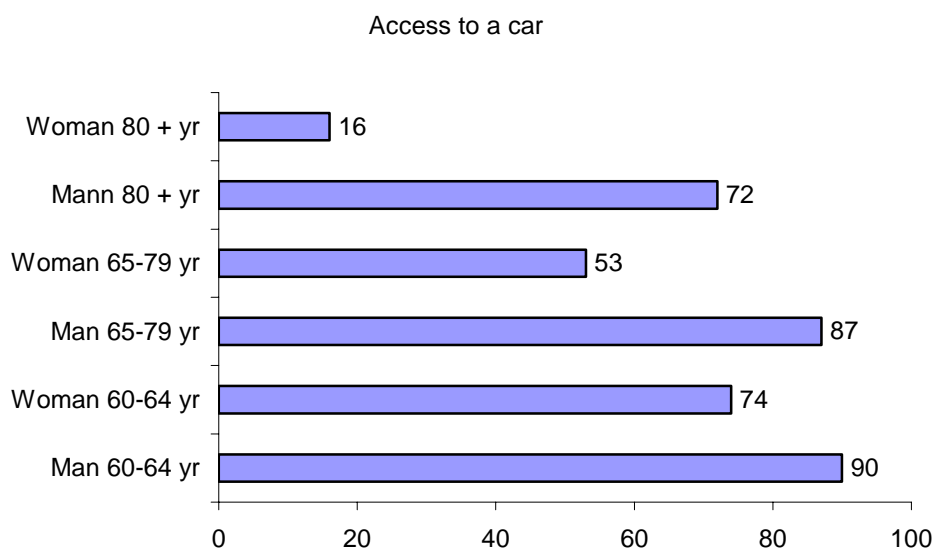
Transport is primarily a tool for satisfying needs in relation to practical tasks and social activities, but can be connected with needs for security, safety and self-realization as well. Transport and travelling can also be seen in a welfare perspective, with transport from one place to another regarded as satisfying needs in different welfare arenas. In combining welfare, social activities and car use/mobility, we use the terminology of Erik Allardt, whose welfare concepts -- "having, loving and being" -- can be related to the purpose of the trip. For "having", in relation to income, education, employment, etc., we make the connection with commuting and shopping trips; for "loving", in relation to friendship and social relations, with trips related to visits; and for "being", in relation to leisure activities, personal development and self-realization, with leisure trips. Access to transport resources contributes to the satisfying of needs in these three welfare arenas and travel activity is an indication of participation in them.

## Gender differences in access to a car

Access to a car has increased for women during the past 20 years. Many women obtained a driving licence in middle age, some because their husbands could no longer drive, others encouraged by their children -- this in a period of fairly intense debate about gender equality (in the 1970s).

Car use has increased for both older men and women, but still there are significant differences. Among women 80 years and older, only 30 percent live in a household with a car, while 80 percent of men in this age group have a car in the household.

Having a driving licence and a car in the household does not necessarily mean having access to the car when needed. The different groups always having access to a car are shown in Figure 1 (they have both a driving licence and use of the car whenever they want).



TØI report 1000/2008

Figure 1. Always have access to a car. Norwegian National Travel Survey 2005. Percent

The men in all three age groups have significantly more access to a car than women in the same age groups. However, the youngest groups of women have as much access as the oldest groups of men. Only 16 percent of the oldest women always have access to a car.

## Commuting disappears and travel distance decreases

The number of trips taken after retirement is almost as many as before retirement. Work-related trips virtually disappear, while others are stable. Only in the case of people over 80 years of age do the statistics show a clear reduction in travel activity, and this in connection with health problems, reduced access to means of transport and less of a need to travel. The elderly with a car travel more than those without.



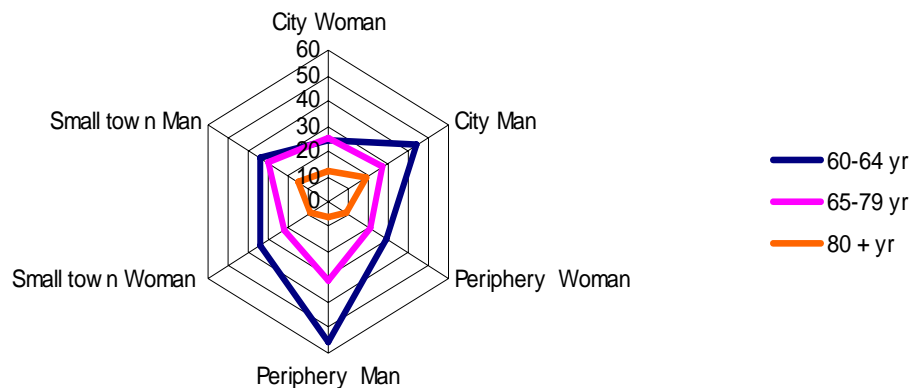
Shopping trips vary depending on age and gender. In rural areas, the older women go on shopping trips less than the younger women, while men in the 65-79 years group are the most frequent shoppers. Men, along with the youngest group of women, use the car for shopping more than other women do. In the city, the oldest women tend to walk to the shops; the focus groups confirm this. While elderly women in Oslo shop often, they buy little each time because they cannot carry too much. For many, the shopping trip also has a social aspect in that it is an opportunity to meet others.

In general, men go on more leisure trips than women do, but less with age in both genders. Contrary to both commuting and shopping trips, about half of all leisure trips are on foot, irrespective of where the person lives -- the other half by car with men the drivers and women the passengers.

The social network of elderly people is geographically dispersed, and so, contrary to leisure trips, these trips are based on car use. Among men, the share of the car on these trips varies between 70 and 80 percent, and among women between 25 and 50 percent. Women are dependent to a greater extent on others or on public transport to keep up with their social contacts. By and large, it is only women in the bigger cities who use public transport for this purpose.

It is more common for the elderly living in Stjørdal to get a 'lift' from their relatives, especially their children, than is the case for the elderly in Oslo. Urban women are reluctant to ask their children to drive them to different activities because the children are always so busy. They would rather have a public transport supply than be dependent on their relatives or friends.

Travel distance reduces with age. Figure 2 illustrates two phenomena: on a daily basis, men travel further than women do and the "reach" of the different activities "shrinks" with age.



TØI report 1000/2008

Figure 2. Daily length of travel by age, gender and living area. The Norwegian National Travel Survey 2005. Kilometres

## **Significance of the car**

A multivariate analysis categorizes the elderly in different mobility groups. The most active, measured by number of trips, are known as the “chauffeurs that love”. This group consists of a majority of drivers on all kinds of trips (related to Having, Loving and Being). They do more “Loving” trips than the other groups; they are men with few health problems; they have ready access to a car and a varied travel pattern; they undertake many trips and they belong to the younger elderly.

The least active are the “Low Mobile” group. They are the ones with the fewest number of trips; they travel by public transport or as passengers in cars. Few of them have a driving licence or access to a car. They belong to the oldest group of the elderly and most of them are women. It is obvious that many in this group experience little freedom when it comes to activities and travel.

Even though few of the participants in the focus groups belonged to this group, lack of a driving licence and of access to a car restricts their activities and renders them dependent on the goodwill of others (children or relatives).

The importance of a car for the elderly varies especially by where they live (urban or rural). Living in the bigger cities, or centrally in smaller towns and villages, the elderly can manage everyday life quite well without a car. However, those who live in the peripheries of municipalities have problems without a car, because there is no transport alternative. The results from the focus groups show that the car also provides an opportunity to do things on impulse; it gives the elderly control over their situation, an experience of freedom and authority, and contributes to a positive self-image. Having access to a car increases the quality of life of the elderly.

## **Adaption of car use and measures for maintaining mobility and accessibility**

Few of the elderly want to stop driving. For many, ownership of a car is an important part of their daily lives. Some believe that the car is more important to them in their old age than it was when they were younger, because they are less fit than they once were. The elderly who no longer have access to a car feel that what they can take part in is limited and that they are dependent on others.

Many of the elderly, especially those 75 years and older, adjust their car use to what they feel capable of. They drive when the traffic is less, and not in the dark or when the roads are icy. They choose routes that they know and where the traffic environment is relatively straightforward. Adjustments such as these could be the basis for an evaluation of the possibility of giving elderly people a restricted driving licence rather than banning them from driving altogether. For elderly people this would be significant for their taking part in the different welfare arenas, and would give them more freedom and control of their everyday lives.

Even though more elderly would be able to continue to drive under such a scheme, other measures would be necessary in addition. Not everyone can or

would want to drive a car. In the focus groups, several measures were mentioned; for example, service lines in public transport, improved schemes of special transport offers for people with impairments, subsidised taxi use, home services of different kinds, mobile library, goods delivered to the home and specially arranged tours for the elderly. In general, most emphasised that they did not want to be dependent on the goodwill of private persons (relatives or others) nor become a burden on others.

## **Further work**

Two data sources were used in this study: national travel surveys and focus groups. The data from the travel surveys give a good picture of how access to a car and the travel patterns of the elderly have developed. They describe the situation of different groups of the elderly, but they do not provide information about travel needs that are not satisfied, nor about how different transport modes are experienced. Neither do they report on different measures that might ensure the transport needs of elderly people.

The focus groups answer some of these questions, but based on a limited group of people from only two types of residential area. The next step should therefore be to extend the number of focus groups, and on that basis carry out a quantitative study with a large, representative sample, for both Norway and Sweden, if possible.



# 1 Innledning og problemstilling

## 1.1. Bakgrunn og problemstillinger

I hele den vestlige verden og i Japan går tendensen mot en større andel eldre i befolkningen. I løpet av ca 20 – 30 år vil opp mot en fjerdedel av befolkningen være 65 år eller eldre. Dette gjelder også for Norge og Sverige. Eurostat har beregnet at andelen eldre (over 65 år) i forhold til befolkningen mellom 20 og 64 år vil fordobles mellom 2000 og 2050. Forholdet mellom antallet eldre og gruppen 20-64 år vil bli 1:2. En økende andel eldre i samfunnet vil stille nye krav til transportsystemet, både til kjøretøy, komfort, informasjon, vegsystemet og til det kollektive transporttilbudet. Kravene vil avhenge både av hva slags livsstil, aktivitetsmønstre og ressurser de eldre vil ha. Kunnskap om de eldre gruppenes transportbehov og mobilitetsønsker knyttet til velferd og livskvalitet er derfor viktig for all transportplanlegging.

I 2030 vil mesteparten av befolkningen over 65 år ha førerkort for bil. I 2005 hadde ca 95 prosent i aldersgruppen 35-55 år førerkort, en noe større andel blant menn enn blant kvinner (resultater fra den norske nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2005). Det er disse som vil være pensjonister i 2030. Til sammenlikning har ca 65 prosent av dagens eldre førerkort, og her er kjønnsforskjellene meget store.

Med en bedret helsetilstand i eldre aldersgrupper, økt tilgang til bil, mer fritid og relativt god inntekt for mange, legger dette grunnlaget for mer varierte aktiviteter og reiser enn det eldre tidligere har hatt. Morgendagens eldre er grupper i befolkningen som gjennom sin yrkesaktive karriere har hatt relativt god tilgang til bil, og som har utviklet bilbruksvaner som de med stor sannsynlighet vil bringe med seg over i pensjonisttilværelsen.

En større andel av de eldre i framtida vil tilhøre de eldste gruppene, som, i hvert fall i dag, har redusert bevegelsesmulighet. Resultater fra den norske reisevaneundersøkelsen fra 2001 viser at helseproblemer forbundet med ulike reisemåter er særlig knyttet til alder. Dette er en gruppe som derfor vil stille transportsystemet overfor krav om spesielle transporttjenester, tilpasning av det allmenne kollektivsystemet og tilpassing av vegtrafikksystemet, fordi mange antakelig vil fortsette å kjøre bil så lenge de kan.

Disse to utviklingslinjene, økt bilbruk blant de unge eldre og større krav fra de eldre aldersgruppene til transportsystemet, er viktig å få et godt kunnskapsgrunnlag om, for å kunne identifisere hvilke krav og utfordringer transportsystemet kommer til å stå overfor.

I tillegg vil det være ulike transportbehov innen et gitt alderskohort som følge av ulike livsstiler blant eldre. Noen liker å tilbringe mye tid hjemme, mens andre trives med å være på farten. Hvilke forpliktelser man har og hva man liker å engasjere seg i utenfor hjemmet vil variere også blant eldre mennesker.

Man kan si at velferd skapes på ulike arenaer (Allardt 1975, Berge 1999). Det å kunne delta i sosiale sammenhenger, dyrke sine interesser utenfor hjemmet, gjøre innkjøp eller å kunne få tilgang til ulike tjenester (tannlege, lege, fysikalsk behandling osv), kan betraktes som et velferdsgode. Flere undersøkelser har vist at det å være uavhengig av andre mht til transport, oppleves positivt (Nordbakke 2006). Å komme seg fram på egen hånd kan betraktes som et velferdsgode i seg selv. Hvilke transportmuligheter (tilgang til bil, helse med mer) man har, er avgjørende for tilgjengeligheten til ulike arenaer og kan forstås som en egen indikator på velferd. Den subjektive opplevelsen av velferd betegnes ofte som livskvalitet. Livskvalitet defineres gjerne som den subjektive oppfatningen av levekår (Næss et al 2001). Livskvalitet er mer knyttet til opplevelsen av psykisk velvære enn det å ha materielle goder, som levekår ofte måles ut fra. I dette prosjektet vil de livskvalitetsmessige aspektene ved bilbruk og annen reiseaktivitet bli vektlagt som et supplement til velferdsperspektivet.

Det er ikke alltid samsvar mellom målt velferd og opplevd livskvalitet. Sett i forhold til transportbehov, bilbruk og mobilitet vil det være viktig å drøfte begge deler. Stor reiseaktivitet vil ikke nødvendigvis være et mål på høy livskvalitet, selv om det ofte betraktes som en velferdsindikator.

Livsstil vil være et annet inntak til å drøfte velferd og livskvalitet. *Livsstil* er et begrep som brukes til å beskrive variasjoner i måter å leve på som er mer individualistisk enn tradisjonelt basert. Begrepet er imidlertid ikke entydig. Innenfor sosiologien går arven tilbake til teoretikere som Veblen (1976), Weber (1971) og Simmel (1981). Giddens (1991:81) definerer livsstil ” *as a more or less integrated set of practices which an individual embraces, not only because such practices fulfil utilitarian needs, but because they give material form to a particular narrative of selfidentity.* ”

Giddens mener at begrepet livsstil er lite anvendelig i tradisjonelle kulturer, fordi det innebærer valg mellom mange muligheter, men den er svært aktuell i dagens vestlige samfunn. Livsstil kan ses på rutiniserte praksiser, og rutinene er innarbeidet i vaner når det gjelder mat, klær og måter man er sammen med andre på. Mobilitet og reiseaktivitet er del av slike rutiner som utgjør folks livsstil. I dette prosjektet bruker vi begrepet for å undersøke om vi gjennom analyser av reisevaneundersøkelsene kan definere ulike livsstils- eller mobilitetsgrupper blant de eldre.

Selv om Eldres tilgang til førerkort og bilbruk er kartlagt i mange vestlige land, finnes det likevel begrenset kunnskap om Eldres transportbehov og variasjoner i reiseaktivitet, både hvor mye de reiser, hvorfor de reiser, hvordan de reiser og om det finnes variasjoner mellom ulike grupper av eldre i forhold til transportbehov, bilbruk og hvilke preferanser og mobilitetsønsker de har.

I dette prosjektet stiller vi derfor følgende spørsmål:

- Hva slags aktivitetsmønster/livsstil har ulike aldersgrupper av eldre? Er det slik at tilgang til bil genererer flere og andre typer reiser, mens de som mangler bil ikke får tilfredstilt sine transportbehov?
- Er det en sammenheng mellom de Eldres helsemessige problemer med å bruke ulike transportmidler og aktivitetsmønster/livsstil? Hvilke helsemessige aspekter er det som f.eks. vanskeliggjør bilbruk?

- Hvilke sider ved mobilitet og bilbruk er det som har velferds- og livskvalitetsmessig betydning for ulike grupper av eldre? Hvilke aktiviteter regnes som viktige og hva oppleves som mindre viktig for ”unge” og ”gamle” eldre? Hvilken betydning har bosted, kjønn, inntekt og utdanning for oppfatning av hva som er viktig?

Metodisk er prosjektet todelt:

- 1) Analyser av tilgjengelige data fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene for å undersøke utvikling av mobilitetsmønstre blant eldre over tid. Det er tre typer av analyser som gjøres; kohortanalyser for å studere endringer over tid, oversiktsanalyser av resultater fra reisevaneundersøkelsen 2005 og korrespondanseanalyse av resultater fra reisevaneundersøkelsen 2001, for å definere ulike mobilitetsgrupper eller livsstilsgrupper.
- 2) Fokusgruppeundersøkelser av ulike aldersgrupper middelaldrende/eldre om deres mobilitetsmønstre/livsstil, mobilitetsbehov og visjoner om framtida. Her legges det vekt på å få fram vurdering av velferds- og livskvalitetsmessige aspekter ved bilbruk og annen reiseaktivitet.

## 1.2 Mobilitet som velferdsgode – et teoretisk perspektiv

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. For å forstå transportens velferdsmessige betydning, blir det derfor viktig å plassere transport i en sammenheng som viser hvilke mål som skal oppnås og hvilke behov som skal tilfredsstilles. I levekårsterminologien heter det at ressurser kan settes inn på arenaer (f eks utdanning, arbeidsmarked etc) og gi avkastning i form av levekårskomponenter som inntekt, arbeidserfaring etc.

Den finske sosiologen Erik Allardt (1975) definerer velferd ut fra tilfredsstillelsen av behov knyttet til områdene *å ha*, *å elske* og *å være*. I Allardts nordiske levekårsundersøkelse er inntekt, boligstandard, sysselsetting, helse og utdanning klassifisert under det *å ha*. Naboskapsrelasjoner, familiefelleskap og vennskapsforbindelser, menneskelig samhandling tilhører dimensjonen *å elske*. Fritidssysler, anseelse, uerstattelighet og politiske ressurser er knyttet til dimensjonen *å være*. Disse komponentene er dels verdier i seg selv og dels ressurser. De er viktige både som resultat og som innsatsfaktorer. Sysselsetting, det å ha et arbeid, gir inntekt, samtidig som det for mange er et viktig aspekt ved selvrealisering. Det betyr for eksempel at ulike sider ved lønnsarbeid kan plasseres under både det *å ha* og det *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*.

Det er helt klart at forskjellige sosiale grupper i samfunnet vil ha ulike mengder av Allardts tre velferdsgoder. Dette vil kunne gjenspeile seg i deres aktiviteter og reisevirksomhet. Reiser kan betraktes som en indikator på behovstilfredsstillelse, men reisevirksomhet er en vanskelig indikator. Den er ikke slik som andre levekårskomponenter, som for eksempel utdanning og inntekt, som det er bra å ha mye av. Å måtte reise langt for å komme på jobb er ingen fordel, samtidig som det å ikke kunne ta jobb fordi man ikke har mulighet til å reise så langt, er enda verre. Å spasere til venner og kjente er antakelig bedre enn å måtte sette seg i bilen for å reise på besøk. Hovedsaken er imidlertid *muligheten* for å tilfredsstille dette sosiale behovet. Transportressurser, private og kollektive/offentlige, vil være svært viktige for å kunne tilfredsstille transportbehovet. I dagens samfunn er forflytning og transport i stor utstrekning nødvendig for deltakelse på de forskjellige velferdsområdene som utdanning, arbeid, sosial samvær, fritidsaktiviteter etc.

Mobilitet kan altså betraktes både som selve reiseaktiviteten i seg selv og som mulighet til å reise. Begge deler er brukt i transportforskningen. I denne sammenhengen er begge deler av interesse. Vi er interessert i å undersøke omfanget av de eldre gruppenes reisevirksomhet, og vi er også interessert i å undersøke om de har mulighet til å reise.

Mangel på transportmuligheter er en av flere dimensjoner som kan føre til sosial utelukkelse (*social exclusion*). Den mobilitets-relaterte utelukkelsen innebærer at man blir forhindret fra å delta i økonomisk, politisk og sosialt liv i (lokal)samfunnet fordi redusert tilgang til muligheter, tjenester og sosialt nettverk helt eller delvis skyldes utilstrekkelig mobilitetsevne i et samfunn og omgivelser som forutsetter høy mobilitet (Kenyon et al 2002). Dette kan henge sammen med at aktivitetsrommet (*activity space*), dvs. de deler av omgivelsene man bruker til daglige aktiviteter, blir mindre. Rekkevidden reduseres og det er steder man er ekskludert fra å besøke (Schönfelder & Axhausen 2003).

### 1.3 Innholdet i rapporten

I kapittel to presenteres den metodiske tilnærmingen og datagrunnlaget som brukes i analysene. I kapittel 3 diskuterer vi begrepet aldring og presenterer tidligere forskning om eldre og transport. Kapittel 4 ser på utvikling i tilgang til bil og endring i reiseaktivitet blant eldre i en 20-årsperiode. Kapittel 5 ser nærmere på førerkort og tilgang til bil for dagens eldre. Kapittel 6 tar for seg de daglige reisene, mens vi i kapittel 7 diskuterer bilens betydning, og i kapittel 8 oppsummerer vi resultatene og peker på videre arbeid som bør gjøres.



## 2 Metodisk tilnærming

Prosjektet har basert seg på to datakilder, henholdsvis kvantitative og kvalitative; analyse av tilgjengelige data fra de norske nasjonale reisevaneundersøkelser og analyse av resultater fra fokusgrupper, gjennomført for dette prosjektet.

Data fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene vil bli brukt til tre formål; kohortanalyse for å studere endring over tid, oversiktsanalyse for å gi et bilde av dagens situasjon og korrespondanseanalyse for å se om man kan skille ut særskilte mobilitetsgrupper eller livsstilsgrupper blant de eldre.

### 2.1 De nasjonale reisevaneundersøkelsene

De kvantitative analysene i rapporten baserer seg på resultater fra tre landsomfattende reisevaneundersøkelser som ble gjennomført henholdsvis i 1985, 2001 og 2005. Transportøkonomisk institutt hadde det faglige ansvaret for alle undersøkelsene.

Reisevaneundersøkelsen 1984/85 (RVU 84/85) var den første landsomfattende reisevaneundersøkelsen i Norge (Stangeby 1987). Undersøkelsen hadde et nettoutvalg på 4 320 personer i alderen 13 til 74 år, tilfeldig trukket fra Norges befolkning. Svarprosenten var 77. Undersøkelsen ble gjennomført som hjemmeintervju foretatt av Statistisk sentralbyrå. Intervjuene ble foretatt i perioden september 1984 til september 1985.

Reisevaneundersøkelsen i 2001 (RVU 2001) ble gjennomført som telefonintervju. Undersøkelsen hadde et nettoutvalg på ca 20 500 respondenter (Denstadli og Hjorthol 2002). Det var ingen øvre aldersgrense for hvem som ble intervjuet. Den nedre grensen var 13 år. Svarprosenten var 64. Intervjuene ble gjort av Statistisk sentralbyrå.

Reisevaneundersøkelsen 2005 (RVU 2005) var også basert på telefonintervjuer, med i alt ca 17 500 personer som var 13 år eller eldre på intervjudtidspunktet (Denstadli et al 2006). Intervjuene ble foretatt av MMI. Svarprosenten var ca 50. Intervjuingen startet i januar 2005 og gikk over et år, slik det også ble gjort i de foregående undersøkelsene.

De nasjonale reisevaneundersøkelsene er bygd opp over en felles mal, slik at de i hovedsak er direkte sammenliknbare. Spørreskjemaene som ble benyttet kan deles inn i tre hoveddeler.

En gruppe av spørsmål omfatter bakgrunnsopplysninger om intervjupersonen og hans/hennes husholdning; sosiodemografiske opplysninger, transportressurser, helseproblemer knyttet til transportmiddelbruk og spørsmål knyttet til bostedets kjennetegn, slik som avstand og tilgang til kollektive transportmidler, avstand til serviceinstitusjoner mv.

Den neste hovedgruppen av spørsmål er knyttet til gårsdagens aktiviteter og reiser. Disse er kartlagt ved at alle reiser den intervjuete gjorde foregående dag

beskrives som en reisedagbok. Antall reiser, hvor og når reisene startet og sluttet, formålet med reisene, hvilke transportmidler som ble brukt og hvor lang tid reisene tok, registreres.

Den tredje gruppen av spørsmål er knyttet til omfanget av lange reiser. I RVU 84/85 ble det stilt spørsmål om antall reiser mellom 100 og 400 km foretatt siste måned (mellomlange reiser) og reiser over 400 km foretatt siste seks måneder. I RVU 2001 og 2005 ble det spurt om reiser over 100 km den siste måneden.

I dette prosjektet har vi brukt data som er framkommet gjennom reisedagboka, dvs gårsdagens reiser, og analysert disse i forhold til intervjupersonenes bakgrunnsvariabler

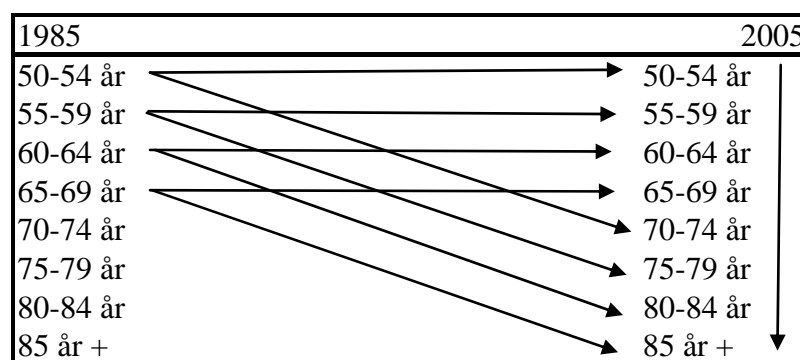
### 2.1.1 Kohortanalyse

Med tilgang til tidsseriedata fra representative utvalg, slik som reisevaneundersøkelsene representerer, ligger det godt til rette for å gjøre kohortanalyser på gruppenivå. En kohort defineres som regel ut fra fødselsdato. Alle som er født i samme år eller innenfor det samme tidsintervall regnes som en kohort. Et kohortmateriale gir mulighet til å følge utviklingen for et bestemt fødselskull, kohort, over tid, gjøre sammenlikninger mellom ulike aldersgrupper på ett tidspunkt og sammenlikne samme aldersgrupper på forskjellige tidspunkt.

Kohortanalyser blir gjerne brukt i studier av sosial endring der man er interessert i betydningen både av oppvekstvilkårene og sosialiseringen et bestemt årskull fikk, og den påvirkning som skjer for alle i en bestemt periode.

Med utgangspunkt i datasettet fra 1985 og 2005 er det vist en standard kohorttabell (Glenn 1977) som illustrerer de ulike effektene, tabell 1.

Tabell 1: Standard kohorttabell for aldersgrupper i 1985 og 2005



Ut fra en kohorttabell kan man analysere tre typer av effekter:

1. Kohorteffekt
2. Periodeeffekt
3. Alderseffekt

*Kohorteffekten*, som måles langs diagonalene, viser at forskjeller i sosialisering og tidligere erfaringer mellom ulike kohorter kan variere, og at bestemte egenskaper

vil kunne følge kohorten. Intrakohort-sammenlikninger gjøres ved at en følger den samme kohorten på forskjellige tidspunkt, i dette tilfellet fra 1985 til 2005.

*Periodeeffekten* (horisontalene) er påvirkninger knyttet til en bestemt tidsperiode som gjelder for alle kohorter. Langs de vannrette pilene gjøres interkohort-sammenlikninger, dvs sammenlikninger mellom de samme alderskategorier på to ulike tidspunkt for å undersøke periodeeffekten. I vårt tilfelle kan f eks forskjeller i den økonomiske situasjonen på de to tidspunktene undersøkelsene foregår, ha den samme betydning for alle kohortene.

*Alderseffekt* (vertikalene) har med livsløp og aldringsprosessen å gjøre, hvor en befinner seg i den kronologiske alder. Forskjellene mellom aldersgruppene på samme tidspunkt kan en undersøke ved å følge de loddrette pilene.

Det kan være vanskelig å skille de tre effektene fra hverandre. I analysene kan alle tre effektene være av interesse. Hovedvekten vil bli lagt på kohort- og periodeeffekt. Disse to vil muligens forsterke hverandre. Når analysene gjelder perioden 1985 til 2005, betyr det at alle kohortene har opplevd de samme historiske hendelsene og ytre begivenhetene. De har vært utsatt for den samme periodeeffekten. Det interessante er da om de forskjellige kohortene har blitt påvirket av periodeeffekten på samme måte eller om kohorteffekten vil virke inn. Men også alderseffektene vil være interessante, fordi det skjer endringer i tilpasninger som både har med sosiale forandringer å gjøre, som overgang fra yrkesaktiv til pensjonist, og med biologisk forandring knyttet til aldringsprosessen.

1985	Fødselsår	2005	Fødselsår
40-44	1941-1945	40-44	1961-1965
45-49	1936-1940	50-54	1956-1960
50-54 år	1931-1935	50-54 år	1951-1955
55-59 år	1926-1930	55-59 år	1946-1950
60-64 år	1921-1925	60-64 år	1941-1945
65-69 år	1916-1920	65-69 år	1936-1940
70-74 år	1911-1915	70-74 år	1931-1935
75-79 år	1906-1910	75-79 år	1926-1930
80-84 år	1901-1905	80-84 år	1921-1925
85 år +	1900 og tidligere	85 år +	1920 og tidligere

Det er tjue år mellom disse to undersøkelsene. I løpet av denne perioden har det skjedd en rekke samfunnsmessige endringer som vil påvirke bilhold, bilbruk og reiseaktivitet. Dette er periodeeffekter som vil ha innvirkning på alle aldersgrupper (kan virke på forskjellig måte).

<b>Noen endringsfaktorer:</b>	<b>1985</b>	<b>2004</b>
Antall registrerte personbiler:	1 514 000	1 978 000
Antall førerkort (alle klasser)		
Kvinner	858 026	1 270 577
Menn	1 334 249	1 554 377
Trafikkarbeid på vei mill vkm		
Personbiler	19 619	28 764
Personinntekt (brutto nominelt)	74 000	280 000
Sysselsatte (prosent)		
Kvinner	58%	66%
Menn	76%	73%

### 2.1.2 Korrespondanseanalysen

For å undersøke om det finnes underliggende dimensjoner i eldres reisevaner, har vi benyttet oss av en multippel korrespondanseanalyse (Greenacre 1984, Greenacre og Blasius 1994, Rosenlund 1992, Hjellbrekke 1999). Metoden egner seg til å finne fram til komplekse strukturer og mønstre i statistiske materialer. I metoden ligger en induktiv innfallsvinkel til data som blir studert, dvs. at man har mulighet for å ta for seg et helt sett av målte variabler som man anser som aktuelle for det fenomen som studeres.<sup>1</sup> Med dette følger også muligheten for å oppdage flere sammenhenger enn det som er mulig i et mer deduktivt analyseopplegg (Hellevik 1993:30). Man unngår dermed å miste viktig informasjon som følge av forhåndsantakelser om sammenhengene i materialet. Man beholder ”detaljenes mangfold” etter som man ikke forenkler data før man har empirisk belegg for å gjøre det (Rosenlund 1992:49).

Kort beskrevet finner korrespondanseanalysen fram til et ”lavdimensjonalt” rom som best mulig (i statistisk forstand) forklarer variansen i de variablene som er valgt ut for analysen. Den første dimensjonen redegjør for den største andelen av variansen i data, den andre for den nest største, den tredje for den tredje største andelen osv. Korrespondanseanalysen behandler alle variabler som nominelle eller kategoriske variabler og variabelverdiene fungerer som selvstendige enheter. Som punkter i et ”kart” fordeler variabelverdiene seg ut over en graf, og forteller hva slags dimensjoner man har å gjøre med (Rosenlund 1995). Tolkningen av dimensjonene baserer seg i tillegg på korrespondanseanalysens tallmateriale.

En sentral oppgave i korrespondanseanalysen er å finne fram til forskjeller i eldres reisevaner, eller mer konkret, ulike mønstre i eldres reisevaner. Vi har tatt ut de som ikke foretok noen reiser i løpet av gårdsdagen for å fokusere på de som faktisk reiser. Ved bruk av korrespondanseanalyse har vi ”jaktet” på mønstre i eldres reisevaner (antall reiser, formål med reisene og transportform på reisene). I denne rapporten presenterer vi resultatene fra korrespondanseanalysene i 6.6.2.

---

<sup>1</sup> I motsetning til hypotetisk-deduktive metoder hvor man trekker ut bare et begrenset antall aspekter fra helheten for å teste ut sannsynligheten av dem (Hellevik 1993:30).

## 2.2 Fokusgruppene

Analysene av data fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene gir mye faktisk informasjon om hvilke transportressurser de eldre har, hvilke reiser de gjør, variasjoner etter kjønn, alder, bosted osv og utvikling over tid. Disse resultatene har likevel sine begrensninger. Vi får lite kunnskap om i hvilken grad de eldre får dekket sine reisebehov og vurdering av reiseaktiviteten sett i forhold til livskvalitet og velferd. Reisevanedata gir heller ikke noen forståelse av hvilke avveininger som gjøres i forbindelse med de Eldres reiser og aktiviteter.

For å få bedre inntak til å forstå disse aspektene og gå mer i dybden valgte vi å gjennomføre kvalitative undersøkelser i form av fokusgrupper. De statistiske analysene som ble gjort i den første delen av prosjektet ble brukt som grunnlag for å sette sammen fokusgrupper.

Fokusgrupper er en kvalitativ metode som egner seg særlig godt til å få fram personers erfaringer, meninger, ønsker og holdninger (Barbour og Kitzinger 1999). Sammenliknet med individuelle intervjuer vil fokusgrupper kunne bringe fram latente holdninger gjennom diskusjon og gruppedynamikk, og bringe temaet videre. Man kan si at holdninger ”produseres” underveis gjennom møtet med andre. Fokusgruppene har en ”ordstyrer”, vanligvis kalt moderator, som presenterer temaet for deltakerne gjennom forberedte spørsmål. Moderators rolle er å både å presentere temaet og å styre diskusjonen uten å styre meningene. Det er også moderators oppgave å sørge for at alle deltakerne i gruppen slipper til med sine meninger. Hvordan moderatoren fungerer, er derfor viktig for at gruppediskusjonen skal bli vellykket.

Analysene av de nasjonale reisevaneundersøkelsene ble brukt som grunnlag for å velge deltakere til fokusgruppene.

Analysene av endringer over tid pekte på at mange beholder sine reisevaner og transportmiddelbruk oppover i alderen. Det betyr at det er viktig både å snakke om hvordan deltakerne har reist, hvilke vaner de har utviklet, hvilke reisetyper som reduseres og hvilke som eventuelt øker. Dette bør knyttes til aktiviteter på de ulike velferdsområdene. Et slikt retrospektivt perspektiv betyr at vi valgte å få med den eldste gruppen, de over 80 år, og at det er viktig at begge kjønn er representert. Fordi kvinner og menns tilgang på transportressurser og livssituasjon ofte er forskjellig (se også kapittel 3), valgte vi å ha rene kvinne- og mannsgrupper.

Oversiktsanalysen av de nasjonale dataene pekte særlig på variasjonene etter bosted og forskjellene mellom aldersgruppene blant kvinner. Å være kvinne i de eldste aldersgruppene kan se ut til å være ”enklere” i en storby enn hva det er på et mindre sted der alternativer til biltransport er dårlig. Mange kvinner er bilpassasjerer, så det er interessant å få nærmere informasjon om hvem de sitter på med, og i hvilken grad de er avhengige av annen familie og venner. Kvinnegrupper i forskjellig alder og med ulikt bosted var derfor viktig å få med.

Korrespondanseanalysen pekte ut to ytterpunkter av reisemønstre, der ”unge” eldre menn med høyt mobilitetsnivå havnet i den ene gruppen og eldre kvinner med lavt nivå i den andre. Dette resultatet peker på spørsmålet om i hvor stor grad folk velger å reise mye eller lite. Hva er ”frivillig” og hva er tvang? Deltakernes egne vurderinger, holdninger og beskrivelser av sine aktiviteter og reiser vil gi

inntak til denne problemstillingen. Felles for alle gruppene er beskrivelse og diskusjon av egne aktiviteter og reiser sett i forhold til livskvalitet og velferd.

Ut fra diskusjon av disse kriteriene og de ressursene som stod til rådighet, ble følgende gruppesammensetning valgt:

Storbyområde: Oslo, tre grupper

- kvinner 67-75 år
- kvinner 76 år +
- menn 76 år+

Lite tettsted/spredtbygd område: Stjørdal<sup>2</sup> i Trøndelag, to grupper

- kvinner 76 + år
- menn 76+ år

Fokusgruppene ble organisert og gjennomført i regi av Synovate/MMI.

Intervjuguide ble utarbeidet av oss i prosjektgruppen, og vi fulgte gjennomføringen av de to første gruppene, og kunne dermed korrigere opplegg underveis.

Analyser av fokusgruppene er basert på transcripts (fullstendige utskrifter av samtalene i fokusgruppene) der individene kan identifiseres, og vi har også fått tilgang til DVD-opptakene fra gruppene.

I de følgende kapitlene vil de kvantitative og kvalitative analysene presenteres samlet. Hensikten er å la de illustrere hverandre.

---

<sup>2</sup> Stjørdal kommune har ca 20 000 innbyggere, hvorav ca 12 000 bor sentralt i bymessige omgivelser. Kommunen ligger ca 35 km nord for Trondheim, og Trondheims lufthavn Værnes ligger i kommunen.

## 3 Aldring og tidligere forskning om eldre og transport

### 3.1 Aldring – hva er å bli gammel?

Hvem er de gamle og hva er aldring?

For å ta det siste først; aldringsprosessen pågår hele livet og rammer alle individer og alle kroppens organer (Helsenytt, intervju med overlege Anette Hysten Ranhoff, spesialist i indremedisin og geriatri). I intervjuet med Hysten Ranhoff sier hun at aldring ...” er en form for funksjonssvikt som gradvis utvikles etter oppnådd modning. Etter hvert svekkes evnen til å tåle stress, belastning og plager, og risikoen for sykdom og død øker tilsvarende. De fleste prosessene i kroppen går langsommere.”

Dette er den generelle beskrivelsen av en fysiologisk prosess som har store individuelle variasjoner både i forhold til alder, leveste og forskjellige typer av genetiske disposisjoner.

Når man snakker om de eldre, som er et mer ”politisk korrekt” begrep enn gamle, omfatter dette derfor en svært heterogen gruppe av mennesker, som for mange formål verken har noen felles kjennetegn eller interesser. For å differensiere de eldre noe, har man delt de eldre inn i ”yngre eldre”, ofte fra begynnelsen av 60-åra til begynnelsen av 70-åra år, de ”middelaldrende eldre”, fram mot slutten av 70-åra, og de ”gamle eldre”, fra 80 år og oppover. Vi har valgt en slik inndeling når vi ser på Eldres mobilitet og reiseaktivitet, men det er helt klart at det innenfor disse aldersgruppene vil finnes store individuelle variasjoner.

I diskusjonen om det å bli gammel, opplevde mange i fokusgruppene at dette var noe man tenkte lite på. Livsløpet endres gradvis, det er sjelden noen brå overganger. Raske endringer er som regel knyttet til sykdom, egen eller ektefelle/samboers, som kan medføre problemer med de daglige aktivitetene, både hjemme og for gjøremål som krever reiser. Vanligvis oppfattes det som glidende overganger med kontinuerlige, små tilpasninger av ulike slag.

I dagens samfunn som er sterkt aldersfokuset og idealet er å være ung, ønsker mange å framstå som yngre enn de er (Daatland 2007). Opplevelsen i fokusgruppene av å bli eldre i år eller å bli gammel varierte svært mye. I den yngste gruppen kvinner i alderen 67 til 75 år fra Oslo var den overveiende holdningen at de ikke følte seg gamle. De var aktive og klarte seg selv. ”Kom igjen om fem år, så skal vi se”, sa en av dem. Dette var en gruppe kvinner som i stor grad var opptatt av å holde seg i form, ”Du skal holde sirkulasjonen i gang både i toppen og kroppen” – som en av dem uttrykte det.

I gruppene over 75 år opplevde mange at de trengte lengre tid til de forskjellige gjøremålene sine. De ble langsommere, og det som tidligere hadde vært uproblematisk, ble nå mer tungvint. Men også her var variasjonene store. I

diskusjon om tid, både opplevelsen av hva man fikk tid til og tidens gang, varierte meningene. Mens noen brukte ”*mye tid på minst mulig*” (mann Stjørdal), fortalte en aktiv kvinne på 70 i Oslo at hun hadde mange flere aktiviteter nå enn da hun hadde stort hus, fire barn og en hund å ta hånd om. Felles for disse to var at de begge opplevde at de hadde større mulighet til selv å bestemme hva de skulle bruke tiden på enn hva de hadde i yngre år.

Forskjellen i livssituasjon mellom kvinner og menn i samme alder kom ganske klart fram på den måten at de eldre mennene stort sett hadde sine ektefeller i live (de som var gift), mens en stor del av kvinnene var enker. Forklaringen er at forventet levealder for kvinner er høyere enn for menn, samtidig som kvinner ofte gifter seg med menn som er eldre enn dem selv. For kvinner betyr dette at de opplever å gå fra en situasjon der de er to til å bli en. Ved siden av sorg og savn ved tap av ektefelle, har dette også praktiske konsekvenser knyttet til mobilitet, som vi skal komme tilbake til. Når de mister sin ektemann, mister de også ofte sin sjåfør. Men for en del betydde det også en ny orientering mot andre typer aktiviteter og muligheter, blant annet reiser med venninner.

Selvstendighet, mobilitet og uavhengighet – ”*de tre friheter*” – i følge en representant for den yngste kvinnegruppa i Oslo – er viktig å opprettholde når man blir gammel. Denne kvinnen opplevde at man ofte blir stakkarsliggjort på mange områder som alderspensjonist, og det likte hun dårlig. Muligheten til å kunne bevege seg rundt er det viktigste for livskvaliteten, treffe andre, gjøre sine egne innkjøp og drive med aktiviteter.

Virkelig gammel er man når man ikke lenger klarer seg selv, blir syk, får svekket syn, sterkt bevegelsehemmet og ikke lenger er i stand til å ta vare på seg selv. Dette var det synet som kom til uttrykk blant mange i fokusgruppene. Ingen av våre deltakere var i denne situasjonen, men mange av dem var godt over 80 år.

### **3.2 Lite kunnskap om sammenheng mellom eldres mobilitet og velferd i Norge og Norden**

Økt aldring i samfunnet vil ha en rekke sosiale implikasjoner knyttet til helse- og omsorgssystemene, pensjoner etc. Dette har også fått både forskningsmessig og politisk oppmerksomhet. Transport og mobilitet har derimot blitt vist liten oppmerksomhet, særlig når det gjelder betydningen av transport for eldre menneskers velferd og livskvalitet. I Norge har tema som yrkesaktivitet, pensjonering, mental helse og livskvalitet blitt forskningsmessig behandlet (e.g. Daatland og Slagsvold 2007).

Uavhengig mobilitet er en viktig del av eldre menneskers velferd og livskvalitet. Internasjonal forskning har vist at mobilitet og mulighet til å bevege seg ut av hjemmet er blant de viktigste aspektene ved eldre personers livskvalitet (Farquhar 1995), og muligheten til å bruke transportsystemet er definert som en av sju viktige områder for ”The Instrumental Activities of Daily Living” (IADL) for eldre (Fillenbaum 1985). Selv om det er generell enighet om at det er sammenheng mellom mobilitet, velferd og livskvalitet, er det forskningsmessige belegget relativt spredt og tynt. I en tidsseriestudie fra USA (1982, 1985 og 1988) fant Marottoli et al (1997) at å gi opp muligheten til å kjøre bil var en viktig



indikator på økte depressive symptomer. Analyser av de samme dataene viste at aktiviteter utenfor hjemmet gikk sterkt tilbake når muligheten for å kjøre bil forsvant, også når det ble kontrollert for effekten av alder og sosiodemografiske variabler (Marottoli et al 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 et al 2003).

### **3.3 Europeiske studier om mobilitet og livskvalitet**

USA kan betraktes som billandet framfor noe annet, og tilsvarende undersøkelser fra Europa mangler. Det finnes imidlertid også europeiske studier som har tatt opp spørsmålet om sammenheng mellom livskvalitet og transport for eldre grupper. Banister og Bowling (2003) tok opp dette spørsmålet i Storbritannia. Livskvalitet ble målt med utgangspunkt i åpne spørsmål. De fant at antall reiser, reiseavstander og transportmiddelbruk var bare en del av bildet. Aspekter ved mobilitet slik som det å føle seg trygg i nabolaget, deltakelse i aktiviteter, gode servicetilbud i nabolaget var viktige elementer ved livskvalitet.

En komparativ studie fra flere europeiske land (Nederland, Finland, Tyskland, Italia and Ungarn) undersøkte sammenhengen mellom faktisk reiseatferd og tilfredshet med mobiliteten (Mollenkopf et al 2005). Hovedresultatet viser at tilfredshet med mobilitet var korrelert med mobilitetsnivået, enten målt som antall turer eller antall aktiviteter. En ny svensk litteraturgjennomgang peker på at det mangler kunnskap om nettopp dette temaet – hvilken betydning mobilitet og transport har for eldre menneskers livskvalitet og velferd.

### **3.4 Kartleggingsstudier**

En stor del av undersøkelsene om eldres mobilitet er kartleggingsstudier, 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), et samfunn der bilavhengigheten er høy. Folk i USA er eldre når de slutter å kjøre bil enn i europeiske land (Hakamies-Blomqvist et al 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 bilbruken også økt. Dette gjelder England (Oxley 2000), Sverige (Vilhelmson 1984, Kranz 1999, Dillen 2005), Danmark (Magelund 2001) og Norge (Hjorthol 1999, 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 typer av eldre bortsett fra kjønn.

### 3.5 Ulike grupper av eldre

Det finnes et begrenset antall studier av eldre og transport der man har forsøkt å skille mellom ulike livsstilsgrupper. Hildebrand (2003) identifiserte seks slike grupper blant personer i alderen 65 år og eldre i Portland, Oregon. De viktigste variablene som skilte mellom disse gruppene var førerkort, tilgang til bil, inntekt helse og alder. Hildebrand fant signifikante forskjeller i reiseaktivitet mellom gruppene. Selv om undersøkelsen viste at de som har førerkort har et høyere mobilitetsnivå enn de som ikke har det, var det helt klart i denne amerikanske studien at alle seks grupper var avhengig av bil for å få gjennomført aktivitetene sine, enten som fører eller som passasjer. Noen eksplisitt diskusjon om de forskjellige livsstilsgruppene skilte seg fra hverandre med tanke på livskvalitet og velferd ble ikke gjort.

I en landsomfattende finsk studie fant man at problemer knyttet til mobilitet var klart knyttet til mangel på førerkort (Siren og Hakamies-Blomqvist 2004). Undersøkelsen fant også at kvinner hadde mindre 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. Det viste seg også at kvinner, de som bodde i spredtbygde områder og de som manglet førerkort hadde problemer med å få tilfredsstilt sitt transportbehov.

### 3.6 Bilbruk nå og framover

Siden bil er viktig for mange Eldres aktiviteter, er det viktig å vite når eldre slutter å kjøre. I en britisk studie fra 1996 fant man at den gjennomsnittlige alderen for opphør av bilkjøring var 72 år (Rabbitt et al 1996). Rimmö et al (2002) viste at fra 75 års alderen var det en signifikant nedgang i bilkjøring i Sverige. En annen svensk undersøkelse viste at kvinner slutter å kjøre tidligere enn menn (Dillen 2005), det samme som man fant i Finland (Siren og Hakamies-Blomqvist 2004). Grunnene til å gi opp bilkjøringen var knyttet til helse (inkl redusert syn), men også kjønn og alder virket inn (Marottoli et al 2000). Det viser seg at menn oftere enn kvinner fortsetter å kjøre selv om de har helseproblemer (Freund og Szinovacz 2002). Bosatte i byområder med alternative reisemuligheter slutter tidligere enn bosatte uten disse mulighetene (Marottoli et al 1993). I 2005 hadde 95 prosent av aldersgruppen 35-55 år førerkort i Norge, en større andel menn enn kvinner (Denstadli et al 2006). Dette betyr at mesteparten av den norske befolkningen over 65 år vil ha førerkort for bil i 2030. I Danmark og Sverige er andelen noe lavere, men tendensen er den samme (SIKA 2006, Kjær 2005). Den "nye" generasjonen av eldre har sannsynligvis utviklet vaner som de tar med seg inn i pensjonisttilværelsen. En tidligere norsk kohortstudie peker i den retningen (Hjorthol og Sagberg 2000). Resultater fra en landsomfattende nederlandsk studie av Eldres fritidsaktiviteter viser at flertallet foretrekker å bruke bil til de forskjellige aktivitetene (Schwanen et al 2001). Kollektivtransport ble bare brukt som erstatning for å gå eller sykle. En "fersk" 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 like ny studie fra London viser også at eldre foretrekker bilen framfor kollektivtransport (Schmöcker et al 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 høyt aktivitetsnivå og mobilitet (Hakamies-Blomquist et al 2005).

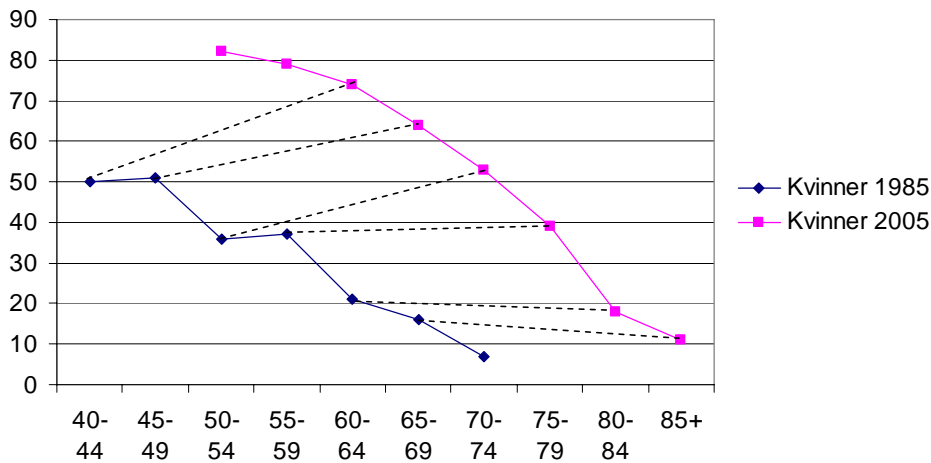
## 4 Tilgang til bil og reiseaktivitet blant eldre i en 20-årsperiode

### 4.1 Førerkort og tilgang til bil øker mest for kvinner

Førerkort og tilgang til bil er de to av viktigste faktorer som er med på å bestemme hvordan Eldres daglige reiser foregår. Mens en majoritet av dagens unge tar førerkort for bil, var dette mye mindre vanlig for de eldste i disse to utvalgene. Det gjelder særlig de som representerer utvalget fra 1984/85, som hadde tatt sitt førerkort i 1953/54 eller tidligere, men også respondentene i utvalget fra 2005, som hadde tatt sitt førerkort i 1973 eller tidligere. På 50- og 60-tallet var det mer uvanlig at så mange unge hadde førerkort. På den tiden var det ikke vanlig å ha bil. Først i 1960 ble bilsalget frigitt i Norge.

Eie av bil har en klar sammenheng med inntekt. Mens 25 prosent av de som har en husholdsinntekt på mellom kr 150 000 og kr 300 000 (inntektstall fra 2004) ikke har tilgang til bil, er det ikke mer enn to prosent av de med høyere husholdsinntekt som ikke har bil (Denstadli et al 2006).

Både eie av bil, tilgang og bruk har vært nært koplet til kjønn. Særlig er det eldre kvinner som, særlig tidligere, har hatt dårlig tilgang til bil (Hjorthol 2004). Forskjellene er langt mindre i de yngre aldersgruppene, men også her er det forskjeller. Kjønn er en svært viktig variabel når vi ser på utvikling av reiseaktivitet. Dette har sammenheng med flere faktorer. Noen av de viktigste er at flere kvinner er yrkesaktive (jf tabell i 2.1.1) og at flere også jobber heltid enn tidligere. Yrkesaktiviteten betyr egen inntekt, større behov for eget transportmiddel, flere reiser knyttet til arbeid (arbeids- og tjenestereiser) og omsorg/følge (barn til barnehage eller annen type barnetilsyn).



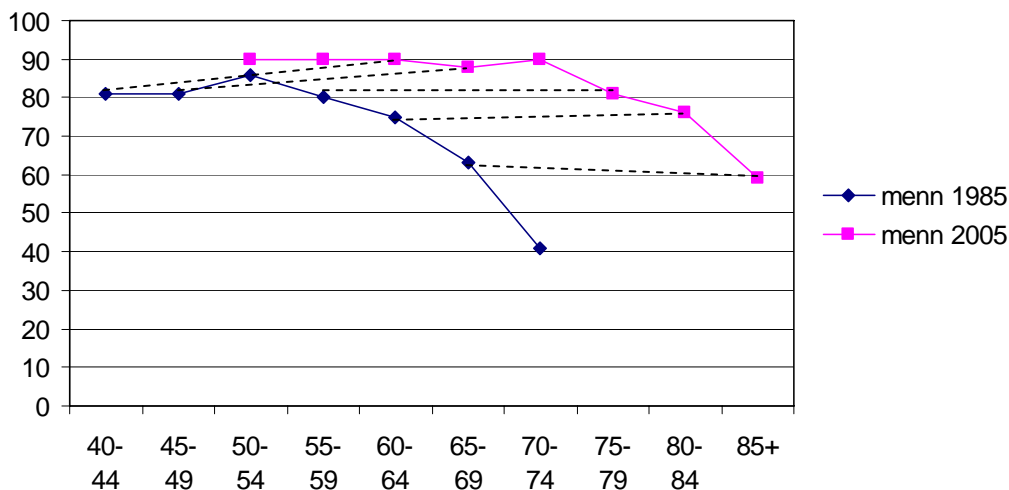
TØI rapport 1000/2008

Figur 4.1 Førerkort og alltid tilgang til bil for ulike kohorter av kvinner i 1985 og i 2005. RVU 2005. Prosent

Figur 4.1 viser andel av de forskjellige kohortene av kvinner som alltid har tilgang til bil i henholdsvis 1985 og 2005<sup>3</sup>. Den blå linjen viser fordelingen i 1985, den røde linjen viser hvordan fordelingen var i 2005. De stiplede linjene viser kohortkurven. De forteller hva som har skjedd med en bestemt generasjon i løpet av denne 20-årsperioden. Blant den generasjonen kvinner som var født under andre verdenskrig (1941-45), hadde halvparten alltid tilgang til bil i 1985. De var da mellom 40 og 45 år. Tjue år etter har disse kvinnene blitt mellom 60 og 65 år, og over 70 prosent av dem har nå tilgang til bil når de ønsker det.

Kvinnegenerasjonene helt opp til 60 år i 1985 økte sin tilgang til bil i denne 20-årsperioden, den yngste kohorten mest. Her kan vi snakke om en klar periodeeffekt som kom flere generasjoner kvinner til gode, men de yngste fikk best utbytte i form av bedre tilgang til bil. I perioden har det både vært en generell velstandsøkning, flere kvinner er i fullt arbeid og det er kanskje også snakk om en mer generell holdning til likestilling som har foregått i denne perioden. De eldste, som også for en stor grad ikke var i arbeid, og som kanskje følte at de var for gamle til å ta førerkort, fikk en nedgang i tilgang til bil. Her kan vi antakelig snakke om en alderseffekt, som vi også kan se blant de eldste mennene (figur 4.2).

<sup>3</sup> Å alltid ha tilgang til bil baserer seg på et spørsmål om respondenten kunne bruke bilen når vedkommende ønsket det på registreringsdagen.

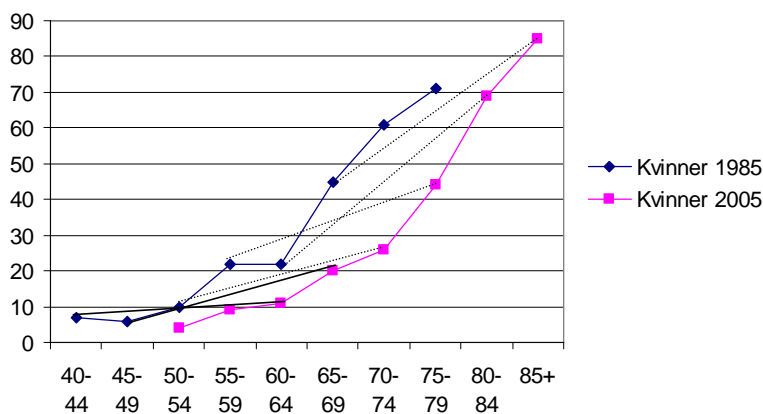


TØI rapport 1000/2008

Figur 4.2 Fører kort og alltid tilgang til bil for ulike kohorter av menn i 1985 og i 2005. RVU 2005. Prosent

Blant de ulike generasjonene av menn, finner vi ikke en tilsvarende periodeeffekt blant de yngre aldersgruppene. Ca 80 prosent av menn opp til 60 år hadde alltid tilgang til bil i 1985. Det er derimot en klar periodeeffekt for de mellom 60 og 74 år. I 2005 hadde ca 90 prosent av menn opp til 60-74 år alltid tilgang til bil. I 1985 lå andelen mellom 40 og 75 prosent. Vi ser at dette dels er en kohorteffekt ved at de yngre generasjonene fra 1985 har beholdt og dels økt sin relativt høye biltilgang.

Figurene 4.1 og 4.2 viser både førerkort og bil i husholdningen. Hvordan er aldersfordelingen i hushold der man ikke har bil, og hvordan har dette utviklet seg i perioden?

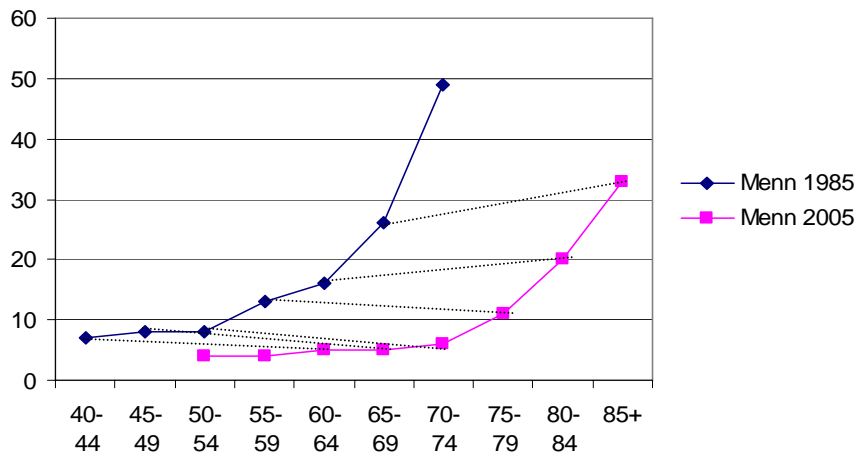


TØI rapport 1000/2008

Figur 4.3 Andel kvinner som bor i husholdninger uten bil i 1985 og i 2005. RVU 2005. Prosent

Andelene som bor i hushold uten bil har avtatt i alle aldersgrupper. Størst er den imidlertid for kvinner fra 65 år og oppover. Vi ser også at i gruppen fra 80 år og eldre er det svært mange kvinner som ikke har bil i husholdningen. Sammenlikner vi med menn, figur 4.2, ser vi både at andelen menn som ikke har bil i høy alder

er mye lavere enn tilsvarende for kvinner, og at menn i mye mindre utstrekning enn kvinner gir opp bilen. Menns kohortkurver er mye flatere enn hva kvinners er.



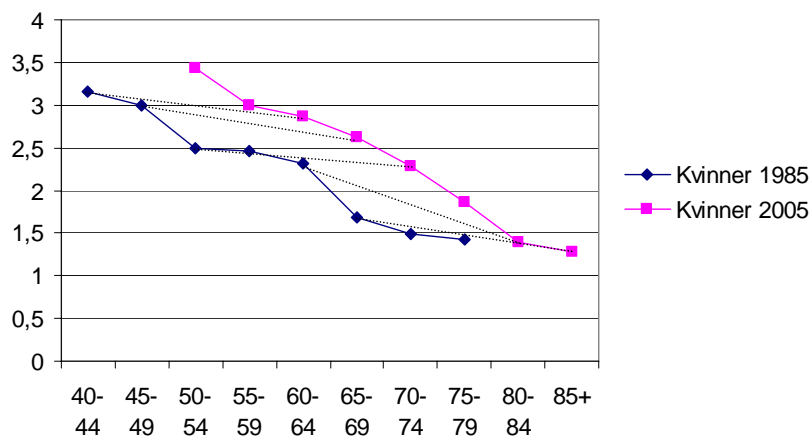
TØI rapport 1000/2008

Figur 4.4 Andel menn som bor i husholdninger uten bil i 1985 og i 2005. RVU 2005. Prosent

I 2005 tilhørte 20 prosent av menn i alderen 80-84 år en husholdning uten bil. Tilsvarende andel blant kvinner i samme alder var 70 prosent. Kvinner og menn i denne aldersgruppen har noe forskjellig livssituasjon, som vi nevnte i kapittel 3. En betydelig andel av kvinnene er enker eller er aleneboere, og har dermed også en lavere husholdsinntekt, mens mange av menn i samme alder fremdeles har en ektefelle eller samboer, og har en bedre økonomisk situasjon. Som figur 4.4 også viser, er menn vant til å ha tilgang til bil, og kvitter seg heller ikke med den selv om de eldes.

## 4.2 Flere reiser i perioden

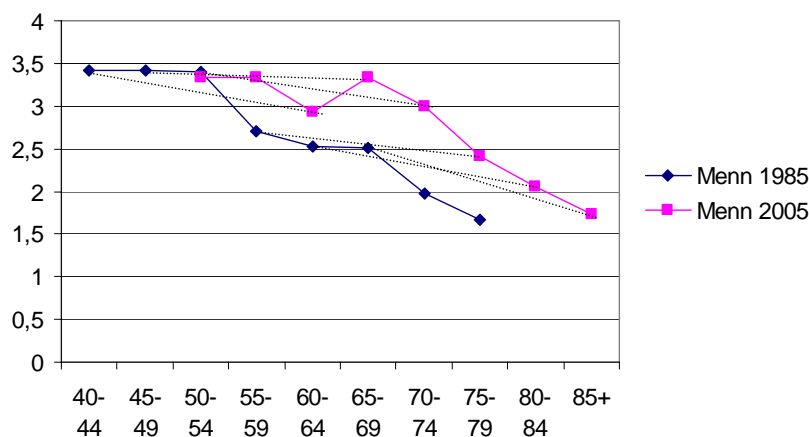
I gjennomsnitt har den norske befolkningen 3,3 reiser per dag (Denstadli et al 2006). Disse utvalgene vi her opererer med har henholdsvis 2,6 (fra 40 år og oppover i 1985) og 2,8 (fra 50 år og oppover i 2005) reiser en gjennomsnittlig dag. Det kan se ut til at det er en liten økning i reiseaktivitet i denne 20-årsperioden.



TØI rapport 1000/2008

Figur 4.5 Antall reiser per dag for kvinner i 1985 og 2005. RVU 2005. Gjennomsnitt

Figurene 4.5 og 4.6 viser at det har skjedd en økning i antall reiser både for kvinner og menn i denne perioden. Hva slags type reiser som har økt kommer vi nærmere tilbake til. Vi ser også at reiseaktiviteten avtar klart med alder. Her ser det ut til at de eldste mennene har en større reiseaktivitet enn kvinnene, noe som kan ha sammenheng med deres bedre tilgang til bil. De ulike kohortene opptrer omtrent på samme måte, så vi kan ikke snakke om noen kohorteffekt av betydning.



TØI rapport 1000/2008

Figur 4.6 Antall reiser per dag for menn i 1985 og 2005. RVU 2005. Gjennomsnitt

### 4.3 Først og fremst arbeidsreisene som blir borte

Selv om den alminnelige pensjonsalderen er 67 år i Norge, er en betydelig andel ute av arbeidslivet før den alderen. Statistisk sentralbyrås oversikt over sysselsatte i Norge viser at i aldersgruppen 60-64 år er 51 prosent kvinner og 63 prosent menn sysselsatte (2006). I aldersgruppen mellom 65 og 74 år er det ikke mer enn 10 prosent av kvinnene og 18 prosent av mennene som er i arbeid. Det betyr at arbeids- og tjenestereisene etter hvert blir borte, og det blir mer tid til de ubundne aktivitetene, som innkjøp fritid og besøk.



Vi sa innledningsvis at handlereiser kan være et aspekt ved å *ha*. Kvinners handlereiser var i gjennomsnitt var 0,8 i 1985 og 1,0 i 2005. Sammenliknet med hele befolkningen ligger disse kvinnene noe over i antall daglige handlereiser (Denstadli et al 2006). I 1985 gikk innkjøpsaktiviteten noe ned med økende alder, i 2005 er det en nedgang mellom 70 og 80 år, men en liten økning etterpå. Det kan med andre ord se ut til at shopping er også noe eldre grupper bruker tiden på. Velferdsøkningen bidrar også til økte handlemuligheter.

Også eldre menn har økt antallet handlereiser, særlig i aldersgruppen mellom 65 og 75 år. Menn ser ut til å ha minst like mange handlereiser som kvinner i samme aldersgruppe. Økningen i handlereiser blant eldre tyder også på at innkjøpsreiser kan tilfredsstillende sosiale behov og ikke bare de rent instrumentelle, i tillegg til at økt velstand gir økte muligheter til å kjøpe. For noen kan innkjøp være en fritidsaktivitet, der selve handelen blir sekundær, det sosiale blir det primære, og handlereiser kan dermed være et aspekt ved å *være*.

I reisevaneundersøkelsen er alle typer tradisjonelle fritidsaktiviteter kartlagt. Dette gjelder kulturelle aktiviteter som besøk i teater, kino, konserter, utstillinger og lignende, deltakelse i sport og trening, gå ut på kafé, restaurant eller pub, deltakelse i kor eller orkester, ulike typer foreninger og lag, reise på hyttetur, båttur osv. Fritidsreiser tilhører med andre ord velferdsarenaen å *være*. Disse fritidsreisene har økt noe både for kvinner og menn. Det er i andre halvdel av 60-åra at antallet fritidsreiser er på topp i 2005. Det er først fra 80 år og over at de avtar for menn, noe tidligere for kvinner.

Besøksreiser er en spesiell type fritidsreiser. Dette dreier seg om private visitter og besøk hos venner, kjente og slektninger, og har med andre ord en klar sosial karakter. Det er med på å opprettholde det sosiale nettverket man har, med viktig kontakt ansikt til ansikt. Disse reisene faller inn under Allards kategori *att älska*, om samhandling med nære personer. Nivået for besøksreiser er omtrent det samme i 1985 og i 2005. Kvinner har noen flere slike reiser enn menn. Det er først blant de eldste kvinnene, over 80 år, at de reduseres signifikant.

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.

Gang/sykkelbruken<sup>4</sup> 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 sykkeltureturer. 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 i denne perioden, fra 0,6 til 1,2 per dag. Både i 1985 og i 2005 avtok antall bilreiser med alderen, men analysen viser at alle kohortene 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.

---

<sup>4</sup> 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.

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 en bilførerreise per dag i 2005.

Periodeeffekten er svært tydelig når det gjelder bilreiser, både for kvinner og menn. De aller fleste kohortene opprettholder sine bilvaner over tid, men bilbruken reduseres med alder, men på et høyere nivå enn for første undersøkelsestidspunkt.

Mellom 1985 og 2005 har det altså skjedd tydelige endringer i den eldre befolkningens reisevaner. De foregående kohortanalysene 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 øking i handle- og fritidsreiser.

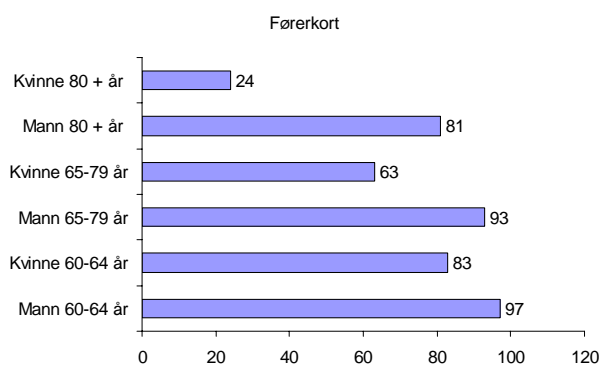
Det har vært en økning både i tilgang til bil og i bilbruk blant disse aldersgruppene. Analysene av bilbruken viser at de fleste stort sett beholder sine bilvaner når de blir eldre, nedgangen er ganske liten. Dette gjelder både for kvinner og menn.

## 5 Førerkort og tilgang til bil

### 5.1 Førerkort blant eldre grupper

Som for andre aldersgrupper er tilgang til bil er en viktig betingelse for valg av transportmiddel på reisene. Som vi viste i kapittel 4, har særlig kvinner i disse eldre aldersgruppene endret sin tilgang til bil fra midten av 1980-årene fram til nå, samtidig som alder i seg selv også har en betydning.

I dette kapitlet skal vi se nærmere hvilke transportressurser tre grupper av eldre har. Det dreier seg om ”de unge eldre”, 60-64 år, de ”mellomgamle” 65-79 år og ”de eldre eldre”, 80 år eller eldre. Inndelingen er valgt ut fra flere hensyn; forholdet til yrkesaktivitet, helseproblemer knyttet til bruk av transportmidler, og inndeling brukt i offentlig statistikk (SSB 1999). Data er hentet fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen gjennomført i 2005. Vi skal også se nærmere på hvordan situasjonen er for deltakerne i fokusgruppene.



TØI rapport 1000/2008

Figur 5.1 Andel som har førerkort etter alder og kjønn. RVU 2005. Prosent

Figur 5.1 viser at det er betydelige kjønnsforskjeller når det gjelder hvem som har førerkort. I hver aldersgruppe er det en større andel menn enn kvinner som har førerkort, og forskjellene øker med alder. Mens det er relativt liten forskjell mellom de ulike aldersgruppene av menn, er forskjellene mellom kvinnene store. Mens godt og vel 80 prosent av kvinner i alderen 60-64 år har førerkort, er det ikke mer enn hver fjerde kvinne i alderen 80 år eller eldre som har det.

Blant deltakerne i fokusgruppene, der den yngste er 67 og den eldste 86 år, er det slik at de fleste har eller har hatt førerkort. Av de 38 personene som deltok var det sju stykker som hadde hatt førerkort tidligere, men som hadde ”levert” inn eller blitt fratatt sitt førerkort. Vi skal komme tilbake til betydningen av dette i kapittel 7.

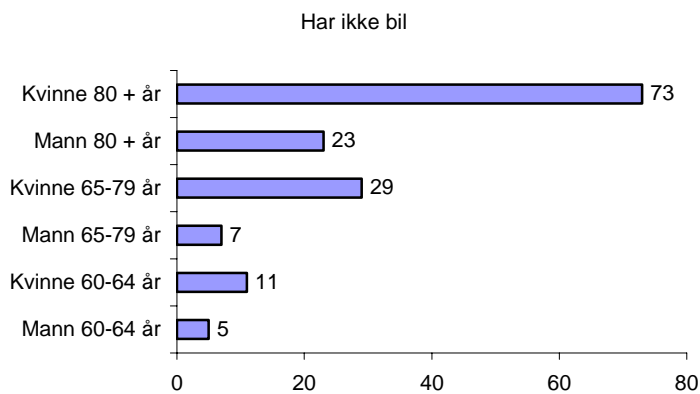
Førerkorthistorien for kvinner og menn i disse aldersgruppene er forskjellig. De fleste av mennene med førerkort hadde skaffet seg det i ungdommen. De så på det som en naturlig del av mansrollen. Mange av kvinnene i disse aldersgruppene, derimot, hadde tatt førerkort i relativt høy alder, i 40-50-årsalderen (se fig 4.1 i

forrige kapittel). En fortalte at hennes barn hadde oppmuntret henne til å ta førerkort, en annen at hun tok førerkortet da hennes mann ble syk og ikke kunne kjøre bil selv lenger.

I forhold til det statistikken fra RVU forteller, er deltakerne i fokusgruppene bedre ”utdannet” med tanke på bilkjøring. De er med andre ord ikke helt representative for eldre i gjennomsnitt, men man kan si at de representerer fremtidens eldre, som i større grad enn i dag vil ha førerkort for bil.

## 5.2 Bil i husholdningen og tilgang til bil

Selv om man har førerkort, er det ikke slik at man nødvendigvis har bil. Ser vi disse tre aldersgruppene under ett, er det omtrent 80 prosent som bor i en husholdning med bil og 20 prosent som ikke har bil. Det er imidlertid store variasjoner mellom aldersgruppene og mellom kvinner og menn. I figur 5.2 viser vi hvilke grupper som *ikke* har bil i familien.

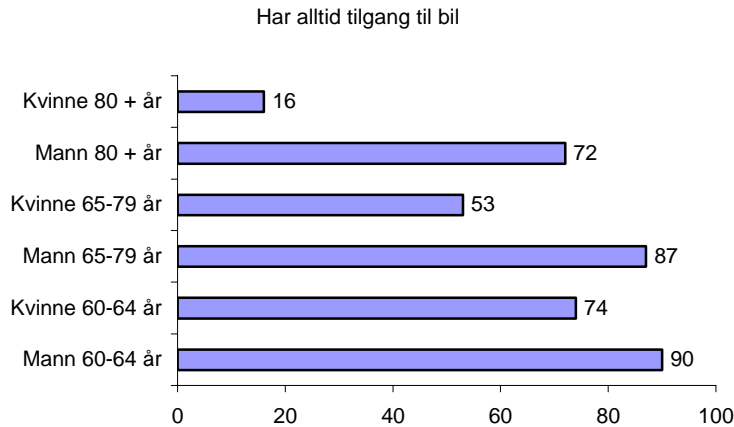


TØI rapport 1000/2008

Figur 5.2 Andel som ikke har bil i husholdningen etter kjønn og alder. RVU 2005. Prosent

I alle aldersgrupper bor menn oftere i husholdninger med bil enn hva kvinner gjør. Jo eldre man blir, dess større er kjønnsforskjellene, på samme måte som for førerkort.

Selv om det finnes en eller flere biler i husholdningen og man har førerkort, betyr ikke det at man alltid har tilgang til den når man ønsker det. Figur 5.3 viser andeler som *alltid* har tilgang til bil når de måtte ønske det i de forskjellige gruppene.



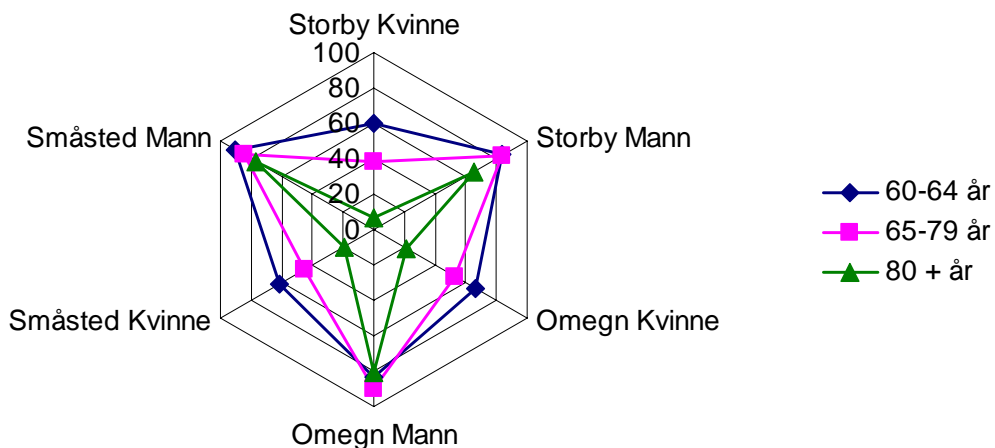
TØI rapport 1000/2008

Figur 5.3 Andel som har førerkort og alltid tilgang til bil etter kjønn og alder. RVU 2005. Prosent

Menn i alle tre grupper 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.

Dårlig tilgang til bil behøver ikke å være problematisk dersom det finnes gode alternativer. Kollektivtilbudet varierer imidlertid svært mye etter hvor man bor. Blant bosatte i de større byene har nesten 60 prosent et svært godt kollektivtilbud<sup>5</sup>, 10 prosent av de bosatte i omegnskommunene til disse byene har et så godt tilbud, mens bare 5 prosent av de som bor på de mindre stedene faller i den kategorien.

Ser nærmere på tilgang til bil for kvinner og menn i de tre aldersgruppene på disse forskjellige bostedene, finner vi den situasjonen som er illustrert i figur 5.4.



TØI rapport 1000/2008

Figur 5.4 Andel som har førerkort og alltid tilgang til bil etter kjønn, bosted og alder. RVU 2005. Prosent

<sup>5</sup> Svært godt kollektivtilbud er her definert som følger: Minst fire avganger per time på hverdager og mindre enn 1 km til den holdeplassen som vanligvis brukes.

Når det gjelder menn er det relativt små forskjeller både i forhold til bosted og mellom aldersgruppene. Det er de eldste mennene i storbyområdene som har dårligst tilgang til bil blant menn, men ikke lavere enn 65 prosent. Det er også de eldste storbykvinnene som har den dårligste tilgangen til bil, bare sju prosent har alltid tilgang til bil. De eldste kvinnene både i omegnskommunene til de store byene og på småsteder har dårlig tilgang, bare rundt 20 prosent av dem har alltid tilgang til bil.

Kvinner er altså den gruppen som har størst behov for alternativ transport dersom de ikke får bedre tilgang til bil. For kvinner bosatte i storbyområdene er, som sagt, kollektivtilbudet relativt bra. Problemet er at med økende alder oppleve stadig flere problemer med å bruke kollektivtransporten. Kvinner som er bosatt i områder der kollektivtilbudet er dårlig, især på de mindre stedene, blir i stor grad avhengig av at andre stiller opp med skyss, siden mange av dem ikke har tilgang til egen bil.

I fokusgruppene kom forskjellene mellom storby og småsted klart fram. Deltakerne fra Oslo, særlig kvinnene, kunne bruke det kollektive reisetilbudet og gjorde det i ganske stor utstrekning. For de som ikke hadde førerkort lenger eller manglet bil, var kollektivtransport deres vanligste reisemåte. Enkelte av kvinnene var godt fornøyde med det offentlige tilbudet, mens andre syntes at holdeplassen lå for langt unna boligen, de likte ikke å reise om kvelden, tilbudet var dårligere i helgene osv. Selv med et relativt godt kollektivtilbud, brukte mennene i Oslo tilbudet relativt lite. De foretrakk bilen, bortsett fra på reiser til sentrum.

Situasjonen for de som var bosatt på det mindre stedet var helt annerledes. Det kollektive tilbudet var svært dårlig, særlig for de som bodde i de spredtbygde områdene 4-5 km fra tettstedets sentrum. For disse var det stort sett bare skolebussen som var tilbudet, og avgangstidene var da ikke tilpasset andre gjøremål, for eksempel å besøke legekantoret i sentrum. De som ikke kunne kjøre bil selv, ble svært avhengige av andre, det være seg slekt eller venner, for å få gjort sine daglige aktiviteter. De fleste syntes at drosje ble for dyrt.

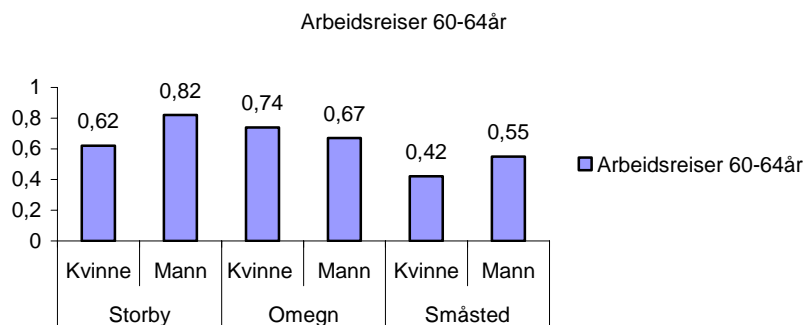
I det følgende kapitlet skal vi se nærmere på hvilken betydning disse transportressursene har for de daglige aktivitetene for disse gruppene av eldre.

## 6 De daglige reisene

### 6.1 Å ha – reiser knyttet til arbeid

I Allardts terminologi er blant annet sysselsetting og inntekt knyttet til velferdsdimensjonen å ha. Transport og reiseaktivitet blir, som vi tidligere har hevdet, hjelpemidler til å tilfredsstille behovene på velferdsområdene. Reisevirksomheten blir grove indikatorer på deltakelsen. Helt forenklet har vi sagt at arbeidsreiser og innkjøps- og servicereiser er indikatorer for å ha. Begge disse reisetypene vil også kunne knyttes til dimensjonen å være. Sysselsetting, det å ha arbeid gir inntekt, samtidig som det for mange er et viktig aspekt ved selvsrealisering. Shopping er mer enn bare å gjøre innkjøp, og kan dermed også knyttes til dimensjonen å være.

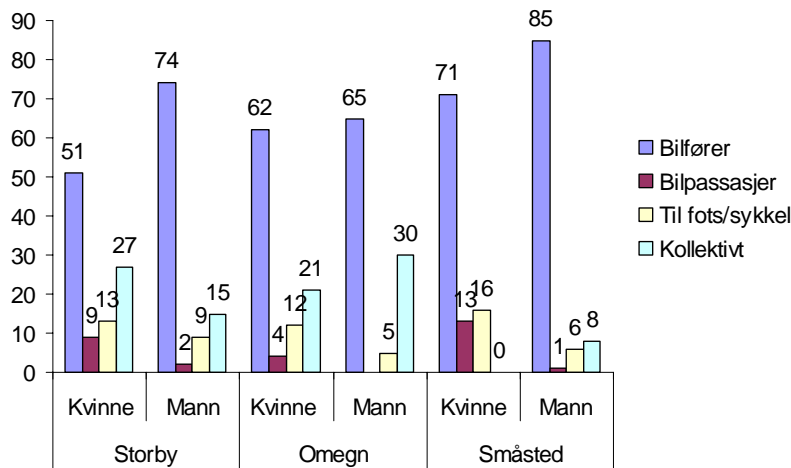
I den yngste aldersgruppen, 60-64 år, er det ennå en del som er i lønnsarbeid. Arbeidsreisene er derfor aktuelle for dem i tillegg til innkjøpsreisene, som er relevante for alle gruppene innenfor denne velferds-kategorien som vi kategoriserer som å ha.



TØI rapport 1000/2008

Figur 6.1 Antall arbeidsreise per dag for kvinner og menn i aldersgruppen 60-64 år på forskjellige bosteder. RVU 2005. Gjennomsnitt

Menn i storbyområdene har flest arbeidsreiser, mens kvinner på de mindre stedene har færrest, noe som forteller om variasjoner i yrkesdeltakelse. Dette kan være en indikasjon på at tilgang til arbeid er dårligere på de mindre stedene for eldre arbeidstakere, snarere enn at transporttilbudet er spesielt dårlig. Det har vi ikke opplysninger om i dette datasettet. Men vi ser at kvinnegruppene på de mindre stedene har dårlig tilgang til bil sammenliknet med menn i tilsvarende bostedstyper.



TØI rapport 1000/2008

Figur 6.2 Reisemåte til arbeid for kvinner og menn i aldersgruppen 60-64 år på forskjellige bosteder. RVU 2005. Prosent

De aller fleste av de som er i arbeid, både kvinner og menn, bruker bil som transportmiddel til arbeid uansett hvor de bor. Selv i storbyene, der kollektivtilbudet er rimelig godt, bruker en majoritet av denne yrkesaktive gruppen bil til arbeidet. Vi ser også at det er forskjell mellom kvinner og menn, størst i byene, noe som kan ses som en indikator på at det er valgmuligheter. Nesten 30 prosent av kvinnene i storbyområdene og tilsvarende andel menn i omegnskommunene bruker kollektive transportmidler til arbeidet.

I fokusgruppene var det noen få menn som fremdeles var i arbeid. Dette var menn i Oslo, som drev egen virksomhet. Disse få brukte bil til sin virksomhet, som delvis var bilavhengig.

Selv om de fleste var ute av arbeidslivet, var det en god del av dem som drev en eller annen form for ulønnet arbeid. Noen av dem jobbet frivillig på eldresentrene, noen var barnevakt eller dagmamma for barnebarna, mens andre igjen gjorde småjobber og tjenester i forlengelsen av egen yrkeskarriere. Som en (tidligere) elektriker sa, det er alltid noen som har bruk for å få noe gjort. Både lønnsarbeid og denne typen frivillig arbeid har også sammenheng med det å være. Man er noe både for andre og seg selv.

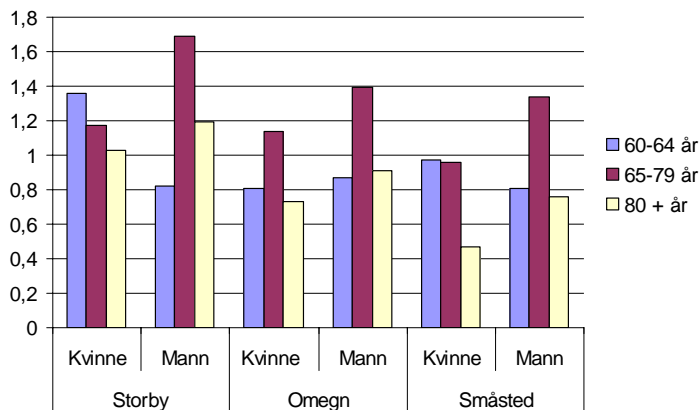
## 6.2 Å ha og å være - handlereiser

I motsetning til arbeidsreisene er innkjøpsreiser ikke avgrenset til bestemte perioder i livet, men noe som gjøres uansett alder. Å dra på handletur er ikke alltid bare for å gjøre nødvendige innkjøp, for mange kan dette også være en aktivitet som har underholdningsverdi eller sosialt innhold. Det trekkes ofte et analytisk skille mellom å være på handletur (shopping) å det å kjøpe (Tauber 1972). Man skiller mellom det ekspressive og det instrumentelle ved innkjøp. Enkelte hevder at nødvendig innkjøp kan ses på som arbeid, mens annen type innkjøp har preg av å være ekspressiv (Campbell 1997 i Brusdal og Lavik 2007). Brusdal og Lavik (2006) mener at innkjøp ofte har elementer av begge orienteringer. For en del



pensjonister vil det å reise rundt for å finne de beste tilbud, være en slik aktivitet med både instrumentelle og ekspressive aspekter.

For bosatte i Stjørdal var turen til butikken også forbundet med sosiale aktiviteter. Det var vanlig å treffes i Torgkvartalet i sentrum. De ”nye” butikkområdet hadde noe av den samme funksjonen som den gamle landhandelen eller Samvirkelaget hadde; et sted å treffes. Dette gjaldt både for kvinnene og mennene i dette området. I Oslo var det enkelte av kvinnene som syntes at det var ”koselig” å handle. De likte å vandrest i butikker, i første rekke andre butikker enn dagligvareforretninger.



TØI rapport 1000/2008

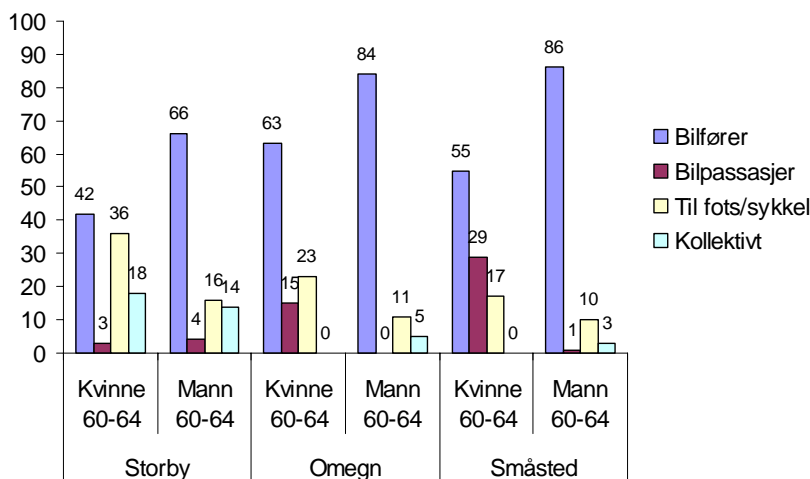
Figur 6.3 Antall handlereiser per dag for kvinner og menn i ulike aldersgrupper og eldre på forskjellige bosteder. RVU 2005. Gjennomsnitt per dag.

Figur 6.3 viser gjennomsnittlig antall innkjøpsreiser per dag for kvinner og menn i de tre aldersgruppene og i storby, omegnskommuner til storbyene og på småsteder. Handleaktiviteten varierer mellom menn og kvinner etter hvilken aldersgruppe de tilhører. Menn som befinner seg i aldersgruppen 60-64 år har i underkant av én innkjøpsreise per dag. Når de blir alderspensjonister, 65-79 år, ser det derimot ut til de tar en større del av husholdningsjobben som innkjøp er. De fleste av disse innkjøpsreisene er knyttet til dagligvarehandel og mindre av andre typer innkjøp. Brusdal og Lavik (2007) finner at menn i parforhold har økt sine innkjøpsreiser noe fra begynnelsen på 90-tallet til 2005, og mener at den økte interessen for matlaging kan være en medvirkende årsak. Kvinnene reduserer sine innkjøpsreiser med økende alder, og det er de eldste kvinnene på småstedene som har de færreste innkjøpsreisene. De har både dårligst tilgang til bil og bor på steder hvor tilgjengeligheten til butikkene er dårligst. Kvinnene i Stjørdal hadde god tilgang til bil, men de la gjerne handleturer til midt på dagen når det er lite trafikk og det var lyst ute. Slike tilpasninger av bilkjøring skal vi komme tilbake til i kapittel 7.

Kvinnene i Oslo fortalte at de gjerne handlet ofte, slik at de slapp å bære så mye hver gang. De som bodde sentralt i Stjørdal gjorde også det. Flere opplevde at de ble veldig avhengige av nærbutikken, som ofte ikke hadde tilstrekkelig kvalitet på tilbudet, dersom de ikke hadde bil tilgjengelig eller noen som kunne kjøre dem.

### 6.3 Reisemåte til butikken

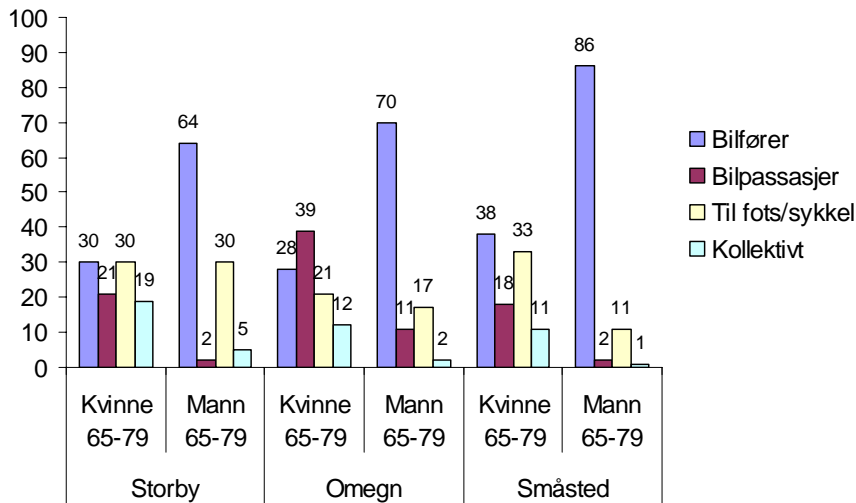
Bortsett fra kvinner i storbyene, kjører mer enn halvparten bil til butikken blant de som er i aldersgruppen 60-64 år, figur 6.3. Menn i omegnskommunene til storbyene og på småstedene bruker bilen oftest. I disse typene bostedsområder er det også ganske vanlig at kvinnene er bilpassasjer. Menn kjører og kvinnene sitter på. I motsetning til mennene går også kvinnene til butikken i denne aldersgruppen. Dette gjelder særlig i storbyene, men også i de andre bostedene. Bortsett fra i storbyområdene har kollektivtransporten relativt liten betydning som transportmiddel på innkjøpsreiser.



TØI rapport 1000/2008

Figur 6.3 Bruk av transportmiddel på handlereiser for kvinner og menn i aldersgruppen 60-64 år på forskjellige bosteder. RVU 2005. Prosent

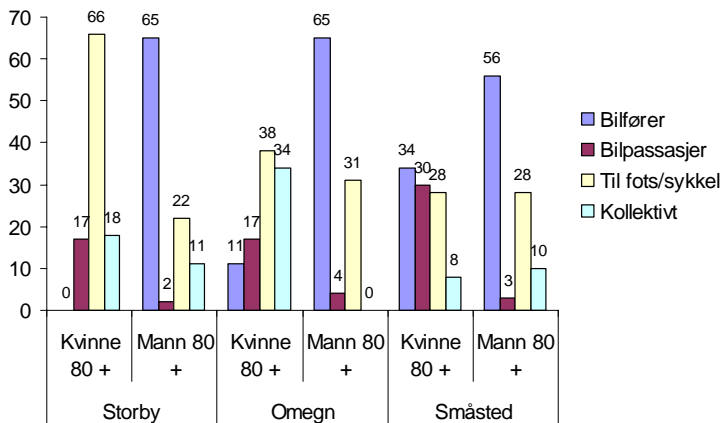
Både i aldersgruppen 65 til 79 år og blant dem som er 80 år eller eldre kjører de fleste mennene bil til butikken uansett hvor de bor, figurene 6.4 og 6.5. Blant kvinnene i aldersgruppen 65-79 år er det rundt en tredel som selv kjører til butikken, men vi ser at det også er ganske mange som er passasjer i tillegg til at de går eller sykler (i første rekke går).



TØI rapport 1000/2008

Figur 6.4 Bruk av transportmiddel på handlereiser for kvinner og menn i aldersgruppen 65-79 år på forskjellige bosteder. Prosent

Mens kvinnenes bilbruk avtar betraktelig i de eldre aldersgruppene, endrer menns bilbruk seg mye mindre. Det er først og fremst de eldste mennene på de mindre stedene som får en viss reduksjon i sin bilbruk. For kvinnenes del, særlig i storbyområdene, er det turer til fots det blir andelsmessig flere av. Det betyr at det er nærbutikkene som oppsøkes, og at deres valgmuligheter når det gjelder hvor de kan handle reduseres.



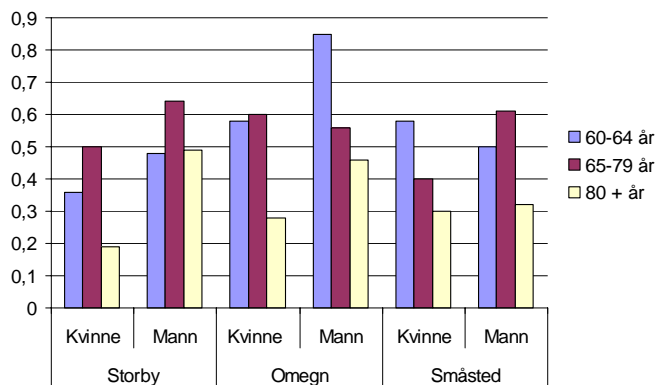
TØI rapport 1000/2008

Figur 6.5 Bruk av transportmiddel på handlereiser for kvinner og menn i aldersgruppen 80 år eller eldre på forskjellige bosteder. RVU 2005. Prosent

I den eldste gruppen av kvinner er det mange enker. En del av dem mister sin sjåfør når ektemannen dør, og i en del tilfeller blir de avhengig av andre slektninger eller venner for transport. Kvinnene i Oslo uttrykte oftere enn kvinnene i Stjørdal at de var litt tilbakeholdne med å be sine barn kjøre dem – ”de har jo så mye å gjøre” – var de mange som sa. Det kunne se ut til at de som bodde i Stjørdal tok det mer som en selvfølge at barn eller andre slektninger hjalp dem med transport.

## 6.4 Å være – fritidsreiser

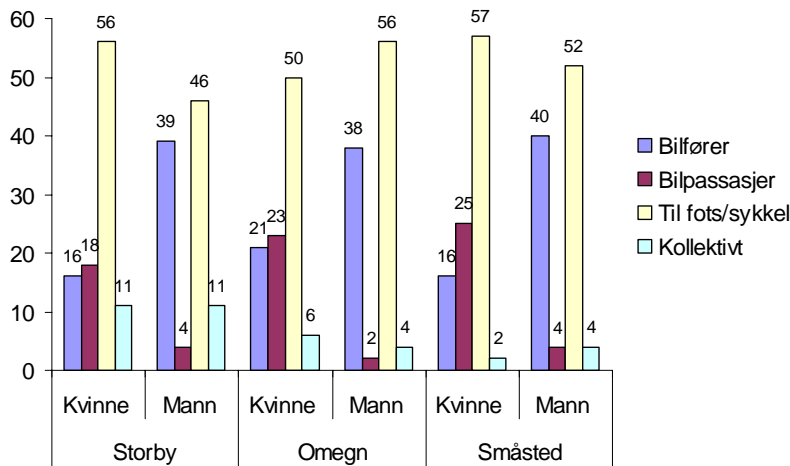
Som indikator på velferdsarenaen *å være*, har vi brukt fritidsreiser. Reisene som faller i denne kategorien er knyttet til aktiviteter som å gå på kino, teater, utstillinger, konserter, idrettsarrangement mv. Det dreier seg videre om organiserte fritidsaktiviteter av forskjellig slag, deltakelse i organisasjoner, spaserturer, lufting av hund, hytteturer etc. Fritidsaktiviteter omfatter dermed et vidt spekter av virksomheter som blant annet er viktige for folks opplevelse av eget verd og anseelse i tillegg til tilfredshet med livet.



TØI rapport 1000/2008

Figur 6.6 Antall fritidsreiser per dag for kvinner og menn i aldersgruppen 60 år og eldre på forskjellige bosteder. RVU 2005. Gjennomsnitt

I gjennomsnitt har disse aldersgruppene 0,5 fritidsreiser per dag. Som figur 6.6 viser, varierer dette en god del både mellom kvinner og menn, etter alder og bosted. Menn har jevnt over flere fritidsreiser enn kvinner. Kvinner bosatt i de større byene, især de eldste, har færrest slike reiser, mens menn i omegnskommunene har flest. Til gjengjeld har storbykvinnene flere handlereiser enn kvinner andre steder. For de fleste gruppene er det slik at antall fritidsreiser avtar med alderen, men selv i relativt høy alder, har folk fritidsaktiviteter av en eller annen art omtrent én gang i uka.



TØI rapport 1000/2008

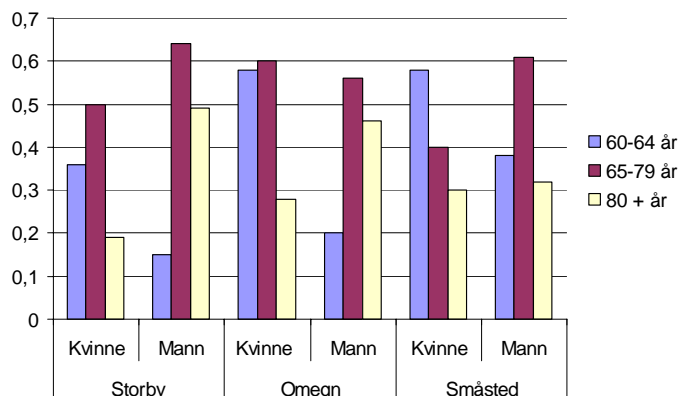
Figur 6.7 Bruk av transportmiddel på fritidsreiser for kvinner og menn i aldersgruppen fra 60 år og eldre på forskjellige bosteder. RVU 2005. Prosent

For å få et tilstrekkelig tallgrunnlag har vi valgt å slå sammen de tre aldersgruppene når vi analyserer transportmiddelbruken på fritidsreisene. Til forskjell fra andre reiseformål foregår en stor del av disse reisene til fots. Dette gjelder både for kvinner og menn uansett bostedstype. Det betyr at mange av fritidsaktivitetene foregår i folks nabolag innenfor rekkevidden av gange eller sykkel. Den største forskjellen på kvinner og menn er at mens menn selv kjører til sine fritidsaktiviteter, sitter kvinnene på. De er med andre ord i mye større grad enn menn avhengige av transport, særlig gjelder dette blant de eldste av dem. Kollektivtransport brukes i mye mindre grad til denne typen av reiseformål. Her er det bosted og ikke kjønn som er avgjørende.

## 6.5 Å elske – besøksreiser

Naboskapsrelasjoner, familiefellesskap og vennsforbindelser, menneskelig samhandling, tilhører velferdsdimensjonen *å elske*. I denne sammenhengen har vi knyttet det til reiser der formålet er å besøke slekt og venner, ulike typer av private besøk.

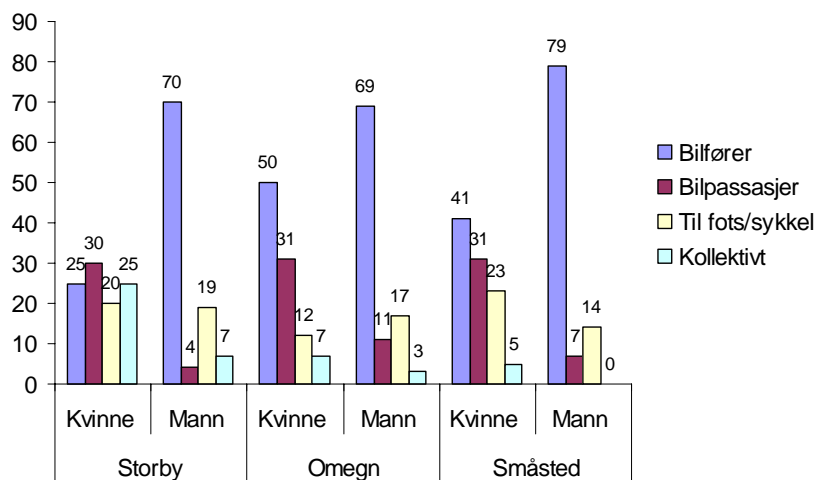
Figur 6.8 viser antall besøksreiser for de ulike gruppene. Kvinner og menn har noe ulike mønstre når det gjelder besøksreiser. Den yngste gruppen av menn har færrest reiser av denne typen. Det gjelder særlig i byområdene, både i selve byene og i omegnskommunene. Omfanget av slike reiser øker når mennene kommer i eldre aldersgrupper. En forklaring kan være at de får bedre tid til denne typen sosiale aktiviteter når de trer ut av yrkeslivet. For kvinner er ikke dette like tydelig. De har heller ikke like stor grad av yrkesdeltakelse som menn har. For kvinner er antall besøksreiser lavest for de eldste, men fremdeles ca én i uken. For menn er bildet litt annerledes. I den eldste gruppen har de både flere besøksreiser enn kvinner, og det er bare på de mindre stedene at den eldste mannsgruppen har færre reiser enn den yngste.



TØI rapport 1000/2008

Figur 6.8 Antall besøksreiser per dag for kvinner og menn i aldersgruppen 60 år og eldre på forskjellige bosteder. RVU 2005. Gjennomsnitt

I motsetning til fritidsreiser er besøksreisene bilbaserte, rundt 70-80 prosent av reisene foregår med bil, enten som sjåfør eller som passasjer, figur 6.9. For menn dreier det seg om selv å være sjåfør, for kvinnene er det også en stor andel av reisene hvor de er passasjer. Det er stort sett bare kvinnene i storbyene som fordeler sine besøksreiser ganske jevnt på de fire reisemåtene. Dette resultatet forteller at mange av de sosiale kontaktene disse eldre gruppene har, er bosatt utenfor nabolaget.



TØI rapport 1000/2008

Figur 6.9 Bruk av transportmiddel på fritidsreiser for kvinner og menn i aldersgruppen fra 60 år og eldre på forskjellige bosteder. RVU 2005. Prosent

Det geografiske nettverket ser ut til å ha en ganske stor spredning når vi ser på transportmiddelbruken alene. Det kan også være slik at bilen brukes mye fordi det er flere som reiser sammen, og fordi disse reisene ofte foregår på kveldstid.

## 6.6 De daglige aktivitetene, mobilitetsgrupper og forandring i reiseaktivitet

### 6.6.1 Aktive, sosiale og livslystne

Samtalene i fokusgruppene viser at de fleste av deltakerne lever et aktivt sosialt liv, og at de ikke nøyer seg bare med å få gjennomført de mest nødvendige aktiviteter, som ulike ærend (innkjøp, posten), matlaging og rengjøring. De som har helsa i behold, driver med trim og trening i ulike varianter. Både menn og kvinner går turer. Deltakerne er allsidige i sine interesser. Mange av aktivitetene er knyttet til det å være sosiale, det å lære noe, det å underholdes eller til trim/trening (ofte i kombinasjon med sosiale aktiviteter).

Det å treffe andre er noe av det viktigste. Roald på 81 år i Stjørdal forteller om sitt sosiale liv: *”Og så er vi en gruppe godt voksne mennesker som treffes på torgkvartalet. Vi var så høytidelig at vi innførte en fast møtedag der, på torgkafeen i tredje etasjen i kvartalet der. Der møtes vi og utveksler meninger. Vi har meninger og forstår det aller meste, da. Men vi har ingen påvirkningskraft. ... Vi er en gruppe, da, som samles for å drikke kaffe én gang i uken, men det ble for lite, så ble det to faste dager, og nå er vi oppe i tre faste dager. Vi var omtrent likt med damer og herrer til å begynne med, men årene har gått. Det er nesten bare jeg som sitter i lag med en hel del enker, og så driver jeg og kjører på dem, da. Jeg er så heldig at de tør å sitte på med meg. Og jeg har tiden til det.”*

Frank på 78 år fra Stjørdal har også faste avtaler med venner: *”Jeg er tilsluttet badstue-gjengen som samles hver torsdag, og da er vi en tjue kvinner og tjue menn, og vi svømmer der og har stor temperatur og svetter ut og koser oss”.*

### 6.6.2 Variasjoner i de daglige reisene

Presentasjonen i de foregående avsnittene har vist omfang, reisemåter og opplevelse knyttet til de tre velferdsarenaene – å ha, å være og å elske. Indikatorene som er brukt er enkle, men gir et bilde av variasjonene mellom eldre grupper, ikke bare etter alder, men også etter kjønn og bosted. Diskusjonene fra fokusgruppene har utdypet grunnlaget for disse ulikhetene, særlig utenfor storbyene. De forskjellige aktivitetene er mer eller mindre bilbasert. På arbeidsreisene, hvor vi statistisk bare har tatt for oss gruppen 60-64 år, bruker en stor majoritet bil, bortsett fra kvinner i storbyene. Nesten 30 prosent av kvinnene på de små stedene er avhengig av at andre kjører dem, fordi kollektivtilbudet her er relativt dårlig.

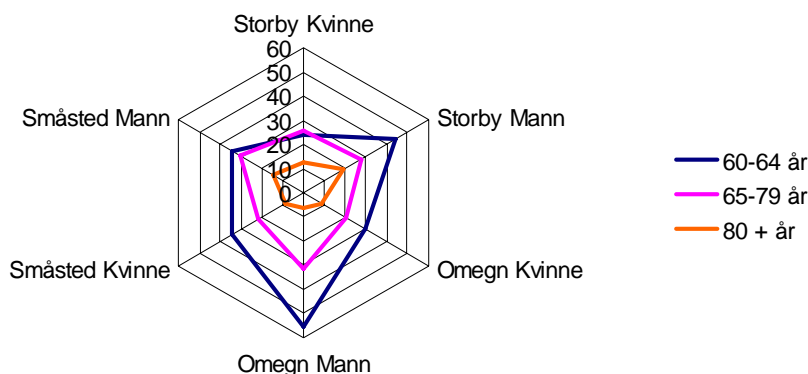
Innkjøpsreisene varierer både etter kjønn alder og bosted. De eldste kvinnene på småstedene har færrest handlereiser, mens de ”middelgamle” mennene i storbyene handler oftest. Menn bruker bilen i større utstrekning enn kvinnene, men den yngste gruppen av kvinner bruker som regel også oftest bil. Kvinner i storbyene går ofte til butikken, særlig de ”eldre 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 det. Handleturen der har i tillegg et sosialt innhold, man treffer kjente på det lokale butikkssenteret i sentrum.

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 menn sin del som sjåfør. Kvinnene er oftere passasjer enn sjåfør.

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, motorisert 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. Men også de bruker bilen, både som sjåfør og som passasjer. 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 kvitte 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 avhengige av slektninger.

I figur 6.9 ser vi at vår reiseaktivitet avtar med alderen, slik situasjonen for eldre er i dag.



TØI rapport 1000/2008

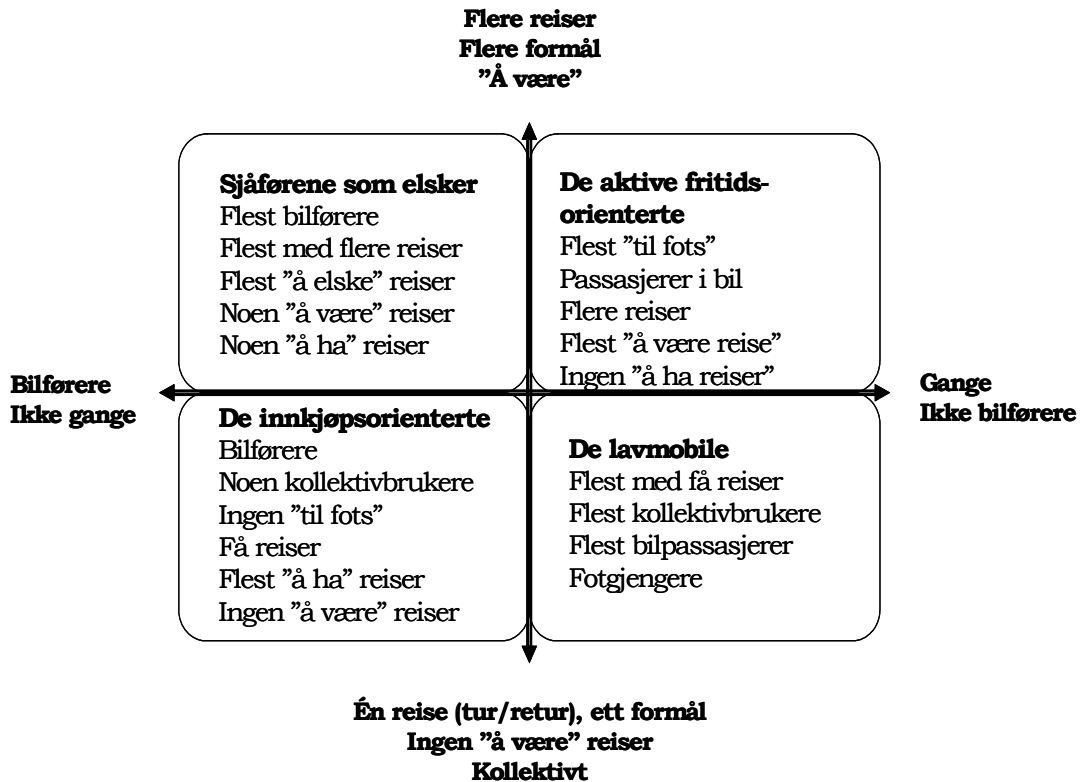
Figur 6.9 Reiselengde per dag i km etter alder, kjønn og bosted. Reisevaneundersøkelsen 2005. Km

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. Når det gjelder bosted er det kvinner i storbyen som reiser kortest, mens menn i omegnskommunene til storbyene reiser lengst.

## 6.6.2 Mobilitetsgrupper

For å få en samlet framstilling av typiske grupper av eldre, har vi gjort en korrespondanseanalyse basert på data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2001 (en mer detaljert beskrivelse av metoden og resultatene finnes i vedlegg 1). Grunnen til å velge data fra denne undersøkelsen er at den inneholder spørsmål om helsemessige problemer knyttet til bruk av ulike reisemåter eller transportmidler. Figur 6.10 viser resultatet som gir en oversikt over fire grupper eldre med ulike aktivitetsmønstre identifisert på grunnlag av sammenhengene vi finner mellom transportmiddelbruk, antall reiser og reiseformål.





TØI rapport 1000/2008

Figur 6.10 Oversikt over fire grupper eldre med ulike aktivitetsmønstre. Reisevaneundersøkelsen 2001

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.

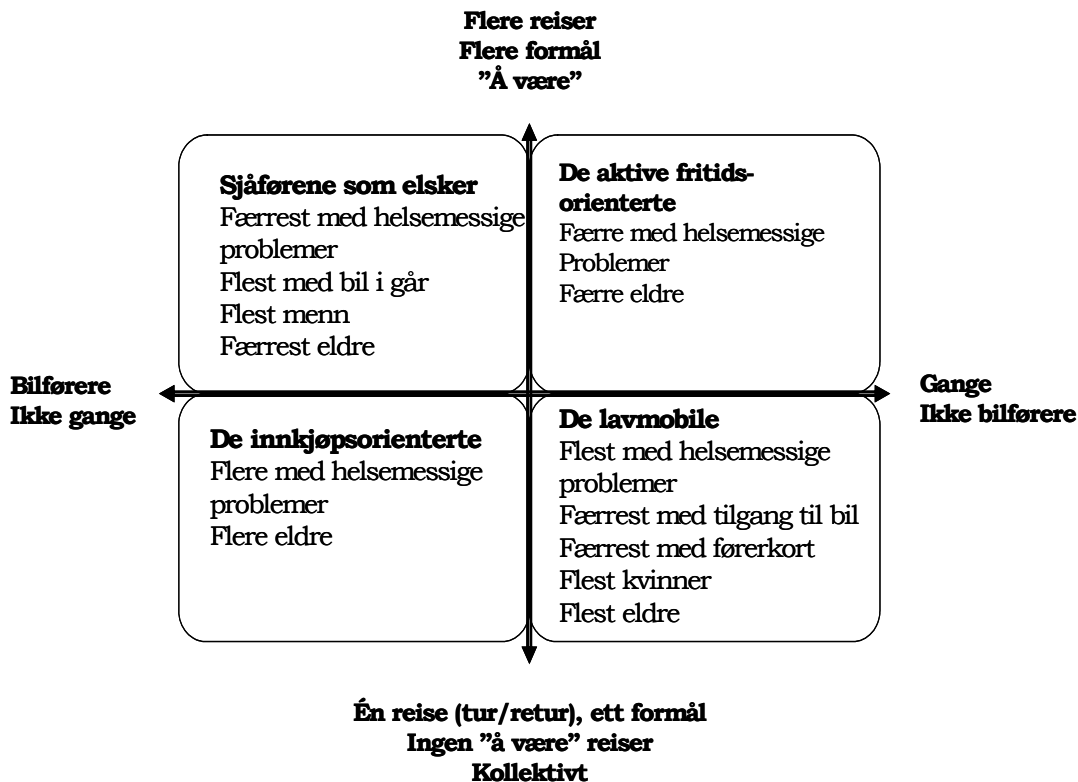
De nest mest aktive, finner vi blant "De aktive fritidsorienterte". Denne gruppen utpreger seg med å være fritidsorienterte: Relativt sett er det flest som foretar fritidsreiser ("å være") i denne gruppen sammenliknet med de andre gruppene, mens det er relativt sett færrest i denne gruppen som foretar handlereiser ("å ha"). I denne gruppen vi finner flest fotgjengere, men det finnes også noen passasjerer i bil.

De nest minst aktive finner vi i gruppen "De innkjøpsorienterte". Det er i denne gruppen vi finner relativt sett flest som foretar handlereiser ("å ha" reiser), men de foretar få reiser og som regel bare med ett formål. De står i sterk kontrast til "De fritidsorienterte", både fordi de utmerker seg med å ha relativt sett færrest fritidsreiser og flest handlereiser, noe som er det motsatte tilfellet hos "De aktive fritidsorienterte". De er mindre aktive i fysisk forstand enn "De aktive fritidsorienterte", fordi de har få turer til fots. De er også mindre aktive enn både "Bilførerne som elsker" og "De aktive fritidsorienterte" når det gjelder hvor mange reiser de foretar.

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.

Basert på sammenhengene mellom helseproblemer knyttet til bruk av ulike transportmidler, transportressurser, alder og kjønn og de to aksene i "aktivitetsrommet", kan vi se på de relative forskjellene i reiseaktivitet i gruppene med ulike aktivitetsmønstre.

De to største forskjellene finner vi mellom "Sjåførene som elsker" og "De lavmobile", figur 6.11.



TØI rapport 1000/2008

Figur 6.11 Ulike utgangspunkt for aktivitetsmønstre i de ulike gruppene av eldre. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001.

I den første gruppen finner vi en stor gruppe menn, de har få helseproblemer og de tilhører de yngre eldre. De er bilorienterte og et variert reisemønster. De aktive fritidsorienterte er også aktive, og har relativt lite helseproblemer. Imidlertid har "De fritidsorienterte" dårligere tilgang til bil og førerkort.

"Sjåførene som elsker" har et noe bedre utgangspunkt for reiseaktivitet enn "De innkjøpsorienterte", ettersom helsemessige problemer med ulike transportmidler og alder har sammenheng med akse 2 (vertikalen), dvs. hvor mye man reiser og hvor mange ulike typer reiser man foretar. Begge har imidlertid et mer eller mindre likt utgangspunkt i forhold til tilgang til bil og førerkort. Det er vanskelig å si hvor mye av forskjellene i aktivitetsmønstre vi finner mellom "Sjåførene som elsker" og "De innkjøpsorienterte" skyldes at de sistnevnte har noe dårlige helsemessige forutsetninger for reiseaktivitet (og høyere alder) eller om det er utslag av livsstilsforskjeller. Trolig finner vi både de som har valgt et slikt aktivitetsmønster og de som skulle både reist mer og til andre formål blant "De innkjøpsorienterte".

Blant "De lavmobile" finner vi de som har det dårligste utgangspunktet for reiseaktivitet og transportmiddelbruk. Her finner vi mange uten førerkort og

tilgang til bil. De tilhører de eldste blant de eldre, og det en overvekt av kvinner. Det er grunn til å tro mange av disse opplever at de har liten frihet når det gjelder aktivitetsmønster, både mht type transportform, antall reiser og hvilke aktiviteter de reiser til.

### 6.6.3 Faktorer som påvirker endringer i reiseaktivitet – resultater fra fokusgruppene

De fleste av informantene i fokusgruppene er enige om at *bedre tid* til å gjøre det man har lyst til er den viktigste endringen i livet etter at de har blitt pensjonister. Dette gir dem mulighet til å dyrke sine interesser i større grad enn tidligere.

Samtidig er de fleste også enige om at de er blitt mer *makelige* med alderen, og at de i stor grad følger sin egen rytme og lyster i forhold til det å komme seg ut av huset. Som Åse sier det: *”Det er ikke transporten det er noe problem med, det må være oss selv som plutselig ikke gidder en dag, at det er bedre å være hjemme”* (75 år; Oslo).

Selv om man har planlagt noe en dag, så kan man gjerne utsette det et par dager om ikke lysten skulle være der. Noen påpeker at de ikke har samme behov for å være med på alt som de hadde tidligere, som Britt sier det: *”Jeg tror kanskje det har noe med å gjøre at vi har hatt det travelt hele livet, og så har vi litt lyst til å fordype oss mer i ting som vi ikke har hatt så god tid til før. For eksempel lesing, hvis du har vært yrkesaktiv og drevet med barn og alt det der, kanskje du har litt behov for å ha litt ting for deg selv”* (71 år Oslo).

Andre peker på at man ikke har samme energien som før, at man er blitt *”litt latere”*, som Svein uttrykker som grunn til at han ikke trener så mye som før: *”Man skal jo nyte også, vet du”* (76 år, Oslo). At man slipper å forte seg, og at man kan bruke god tid på ting, som for eksempel når man handler, er noe som blir trukket fram som positivt av flere. Mange sier de får gjort det de vil, bare at det går saktere nå enn før.

Bedre tid gir også mulighet til å delta i flere aktiviteter utenfor hjemmet. Flere mener at de er mer aktive og at de gjør flere ting utenfor hjemmet enn de gjorde tidligere da de var i full jobb. Det gjelder først og fremst sosiale aktiviteter, men også handling og det å trene. Ivar sier det på følgende måte: *”Jeg kan si som så at før så handlet vi som regel bare en gang i uken. Nå er vi hjemme, og da er det så lett å gå og handle litt rett som det er. Så jeg føler faktisk at vi er mer bevegelige nå enn den gangen vi var i arbeid”* (84 år, Stjørdal).

En mener det er blitt mindre sosialt etter at hun sluttet å jobbe, fordi hun pleide å finne på ting sammen med kollegaer etter jobb. Enkelte sier at aktivitetene utenfor hjemmet har endret seg etter at ektefellen gikk bort, fordi de ikke lenger gjør ting de pleide å gjøre sammen med ham eller henne, som å gå tur eller å dra på hytta.

De fleste er opptatt av å holde seg i form slik at de kan klare seg så lenge som mulig på egenhånd (og slippe og havne på pleiehjem). Det å ha mulighet til å gå til fots synes for mange å være en viktig forutsetning for å kunne ha et aktivt liv og for å kunne klare seg selv. Flere av de som har blitt dårligere til beins sier de i større grad bruker bilen mer nå enn tidligere til aktiviteter de pleide å gå til. For

dem er bilen en viktig forutsetning for å kunne opprettholde et aktivt liv utenfor hjemmet.

Dårligere helse gjør også at man slutter med fysiske aktiviteter, som løping, seiling, klatring, snekring og så videre. Særlig menn trekker fram dette. Dårlig helse gjør det også vanskelig for noen å beholde hytta, ettersom en hytte krever en del vedlikeholdsarbeid. Hytter blir overført til barna eller solgt, og dermed faller denne aktiviteten bort.

Andre har ektefeller med dårlig helse som de må ta seg av, noe som gjør det vanskeligere for dem å delta i aktiviteter. Det å være alene kan også virke inn på i hvilken grad man får gjort det man ønsker. En enslig dame sier for eksempel at hun kan gjerne gå på kino og i teater alene, men hun vil ikke gå ut å spise uten selskap.

De, som fremdeles har helsen i behold, savner et tilbud om fysisk aktivitet. Flere kvinner trekker fram at de savner det å kunne gå ut og danse. Andre kvinner har en slik mulighet og driver med dans ukentlig. Hvor tilgjengelig familien er, kan også være en faktor som virker inn på i hvilken grad man har sosialt samvær med barn og barnebarn. Borghild får ikke besøkt sine barn og barnebarn så mye som hun ønsker nettopp på grunn av dette: *"Ja, de er så opptatt utenfor hjemmet også. Man må ringe og bestille tid omtrent"* (78 år, Oslo).

Generelt gir pensjonisttilværelsen større fleksibilitet i forhold til sosiale aktiviteter, som Liv sier det: *"Jeg vil si at tid er det eneste jeg har nok av. Jeg kan reise med tog og over alt, på hverdager der jeg før måtte reise i helger, så alle sånne kosebesøk som vi før gjorde i helgen, det gjør vi nå i uken"* (71 år, Oslo).

Fysisk utforming på lokaler kan faktisk også virke inn på hvor man drar hvis man er dårlig til beins. En dame som tidligere gikk på Deichmanske hovedbibliotek har sluttet å dra dit pga av trappene. Nå bruker hun et annet bibliotek som er uten slike trapper. Videre er det eksempler på at lokalisering kan ha betydning for hvordan man drar til en aktivitet. For eksempel er det en kvinne som forteller at etter at postkontoret ble lagt ned, har hun begynt å bruke buss til et annet postkontor. Før pleide hun alltid å gå.

## 7 Bilens betydning

### 7.1 Situasjoner der de eldre har bruk for bil

Noen bruker bilen mer enn andre. Det gjelder spesielt de som bor i de ytre områdene av Stjørdal og enkelte menn i Oslo (som bruker bilen til ”alt”).

Inntrykket er at mange velger tog eller buss om de skal til andre byer eller tettsteder. Ekspressbuss er svært populært, både fordi den har stor dekning og en rimelig pris. De fleste bruker eller har brukt bilen til hytta. En grunn til å velge bilen til hytta, er at kollektivtransporten kan være kronglete og innebære både ett og to bytter. Med bilen kommer man rett til døra. Har man bil kan bare fylle opp med det man trenger, og kanskje ikke trenger, uten å måtte tenke på hvor mye og hvor tungt det er. Noen bruker bilen også til å dra av gårde på lengre turer, for turens egen del. En kvinne forteller for eksempel at det er slike turer til Sverige hun savner mest etter at hun sluttet å kjøre bil.

I det daglige brukes bilen til aktiviteter (for eksempel tannlegebesøk, trim, foreninger, andre sosiale aktiviteter, besøke barn- og barnebarn) som det enten er for langt å gå til eller som det ikke går kollektivtransport til. Dette gjelder spesielt aktiviteter som ikke ligger i sentrum. De som ikke kjører selv, blir enten kjørt av venner eller familie til slike aktiviteter eller de tar drosje i sjeldne tilfeller.

Noen bruker bilen fordi de skal kjøre andre til slike aktiviteter, enten ektefeller eller venner. De er dermed som en viktig ressurs for andre eldre, som slipper å ta drosje eller å måtte be barn om skyss. Enkelte bruker også bilen når de skal passe barnebarn og må hente barnebarn i barnehagen eller på skolen, i tilfeller der det vil ta for lang tid eller det er for vanskelig med kollektivtransport.

En del av de eldre gjør regelmessige storinnkjøp av dagligvarer. I slike situasjoner benyttes bilen, enten at man kjører selv eller blir kjørt av andre. Fordelen er igjen at man kommer fra dør til dør, og at man slipper å bære tungt (som det for noen er umulig å gjøre pga helse). I tillegg er det praktisk umulig å få med seg så mye på et kollektivt transportmiddel.

Noen bruker bilen om kvelden fordi kollektivtilbudet gjerne er dårligere da. Enkelte av kvinnene i Oslo forteller at de bruker bil om kvelden fordi de synes det er skummelt å bruke kollektivtransport, spesielt t-bane. Om man skal ta seg et glass vin om kvelden enten på restaurant eller i middagsselskap, er det ofte drosje som benyttes eller de blir kjørt av andre. Enkelte løser transportproblemer på kveldstid med å overnatte hos venninner eller venner.

Som nevnt er det mange som bruker bilen mer etter at de har blitt dårligere til beins eller har fått sviktende helse på andre måter. En del bruker bilen fordi det går raskere enn å gå eller bruke kollektivtransport. Det blir pekt på at bilen kompensere for at man selv generelt har blitt tregere. Noen peker også på at man har så liten tid igjen generelt i livet: *”Tiden går fortere og fortere, jeg har så lite igjen av den”* (Kvinne 75 år Oslo).

## 7.2 Barrierer for bilbruk og tilpasninger som gjøres

Nesten samtlige av deltakerne i fokusgruppene mener det er ubehagelig å kjøre bil når det er mørkt, glatt eller stor trafikk. Grunner som ofte blir oppgitt er dårligere syn, tregere reaksjonsevne eller at de er blitt mer usikre som førere på sine eldre dager. Løsningen for mange er å ikke kjøre i de mest trafikkerte periodene, å kjøre omveier med mindre trafikk og å redusere kjøring når det var mørkt eller glatt. Enkelte peker på at de er særlig redde for å kjøre alene, og helst kjører bil når de har med seg noen i passasjeret.

Trailertrafikken på E6 gjennom Stjørdal ble nevnt som et problem av flere. Møtet med de store lastebilene, særlig når det var mørkt og vått, ble oppfattet som ubehagelig. Ifølge deltakerne i fokusgruppene kjørte de fort, man opplevde at de tok stor plass i veibanen og at lyset blendet dersom kjøringen foregikk på kveldstid. Også blant deltakere i Oslo ble trailertrafikk nevnt som et ubehagelig element på veien, spesielt på lengre turer.

Deltakere i Stjørdal sier at det ikke nødvendigvis er selve bilkjøringen som er problematisk når det vinter og glatt. En kvinne sier for eksempel at bilkjøringen i seg selv går greit, men det er det å komme seg ut av bilen som er vanskelig, fordi hun er redd for å skli på isen.

Videre, på spørsmål fra moderator om når det er vanskelig å få gjort daglige gjøremål svarer for eksempel en kvinne (79 år) som bor utenfor sentrum av Stjørdal følgende: *"Når det er vinter og sno, så må man ta bort snøen fra garasjeporten for å komme seg ut, da"*.

En annen kvinne i Stjørdal synes det er vanskelig å fylle bensin på bilen: *"Men jeg kan kjøre bil, men ikke fylle bensin"* (Kvinne 84 år, Stjørdal). Dette må hun ha hjelp til.

I Oslo forsøkte de fleste å unngå kjøring inn til sentrum, både på grunn av trafikken og fordi de syntes det var vanskelig og dyrt å parkere.

Bosatte i Stjørdal, som tidligere hadde brukt bilen til Trondheim når de skulle på besøk, syntes at trafikken i storbyen var blitt for krevende. Problemet med å bruke kollektivtransport inn til Trondheim, tog eller buss, er at man starter og ender i sentrum. For å komme til stasjonen eller bussholdeplassen, trenger man drosje i (eller privat transport) Stjørdal og drosje eller lokalbuss i Trondheim. For noen resulterte dette i færre besøksreiser til slektningene i Trondheim.

Flere deltakere nevner også at de kan være bekymret for ikke å finne fram eller for å kjøre feil. En del opplever at de ikke klarer å følge like godt med på endringer i bybildet, noe som gjør det vanskeligere å finne fram.

Ikke alle hadde gjort slike tilpasninger. I den yngste kvinnegruppen i Oslo var det enkelte som kjørte mer enn tidligere, fordi mannen ikke lenger kunne kjøre. Andre igjen opprettholdt sine bilvaner, men kjørte mindre langkjøringer, delvis fordi de hadde kjøpt mindre bil enn de hadde tidligere eller fordi de syntes det ble for anstrengende å kjøre langt. De som tidligere hadde hatt lange bilturer i ferien, reiste nå på tur til "Syden" i stedet.

## 7.3 Bilens ulike dimensjoner

Bilen er ikke bare en nyttegjenstand, men en meningsbærende gjenstand med symbolverdi. Det har blitt hevdet at ingen annen enkeltgjenstand i større grad har symbolisert det moderne slik som bilen har gjort (Brownell 1972).

Bilen ble/blir også sett på som en type egenskap ved personen eller husholdet som eier den (Stokes og Hallett 1992), og da ikke bare som et transportredskap, men som et uttrykk for ens personlighet. Det er gjort flere undersøkelser av forholdet mellom bilmerker og hvem som kjøper dem (Tengström 1991). Volvo og ønsket om trygghet og soliditet, Mercedes og instrumentalitet, Lada og mangel på interesse for bil og Citroën og urbanitet er karakteristika denne typen undersøkelser har gitt (Ottesen 1991).

Det har også blitt hevdet at bilen er ett av de mest kjønnsstilknyttete (*gendered*) objektene i det 20. århundrets teknologi (Wachs 1992). Bilen er først og fremst mannens redskap. Selv om enkelte trodde at kvinner bedre kunne mestre biler enn hester, var ikke dette det dominerende synet. På begynnelsen av 1900-tallet var det den lette elektriske bilen som ble markedsført for kvinner (Scharff 1992). Den gikk ikke så fort og var ikke så sterk som den bensindrevne, og dermed passet den bedre for kvinner enn for menn, ifølge produsentene. Stereotype oppfatninger av kvinner som sjåførere og forventninger om at kvinner verken kan noe om bil eller er interessert i bil, var forståelsen på begynnelsen av 90-tallet (Wachs 1992). Man mente at kvinner heller ikke tillegger bilen samme verdi som menn, som på sin side har et mer romantisk forhold til den (Sandford 1983). Både norsk og svensk forskning peker på at bilen fremdeles er et maskulint prosjekt, både gjennom bruk, reklame, medlemskap i bilklubber og som mestringsobjekt (Hagman, 1995, Lamvik 1994, Rosengren 1993).

Dette er også slike aspekter ved bilen som virker inn på opplevelsen av bilens betydning for de eldre, som vi skal se videre i dette kapitlet.

### 7.3.1 Frihet og kontroll over tilværelsen

*"Kjøringen er en del av personligheten, jeg elsker å kjøre bil"* forteller Roar (76 år i Oslo). Han fortsetter – *"Det er en frihet, sitte bak rattet, være sjefen selv. Du bringer deg selv fra a til b"*.

Om ikke alle er like panegyriske i sin omtale av bilens betydning, ble kontroll over tilværelsen og friheten til å kunne bestemme selv framhevet som et viktig aspekt ved det å kunne eie og bruke bil gjennom diskusjonene i fokusgruppene.

Mye av friheten ligger i å få gjennomført planlagte aktiviteter, men den er spesielt knyttet til det å kunne være impulsiv både i forhold til når og hvor man vil dra: *"Jeg synes jeg er veldig fri da, med det at jeg har bil selv da. Jeg kan gjøre som jeg vil, ta den når jeg vil. Sånn er det for meg"* (kvinne 84 år Stjørdal). Friheten er også knyttet til det å kunne bestemme hvor lenge man ønsker å være et sted: *"Og så kan en være lenger på butikken enn om man må sitte på med noen. Da har man bedre tid til å se på ting"* (kvinne 78 år Stjørdal).

En del av respondentene uttrykker seg ganske sterkt om hvor mye bilen betyr i livet deres: *"For meg betyr det full frihet"* (kvinne 79 år Stjørdal). *"Hvis de tar*

*fra meg bilen så går det galt ... Bilen betyr alt for meg, den gjør det*” (mann 76 år Stjørdal, bor sentralt). Bilen er et viktig hjelpemiddel i hverdagen, som det knyttes sterke følelser til.

Det å kunne kjøre bil blir også relatert til alder. *”Jeg tror det blir mer viktig dess eldre jeg blir”* (kvinne 79 år, Stjørdal). Andre synes at bilen er viktigere nå enn før, fordi man har blitt dårligere til beins. Men det var også de som sa at den gode tilgangen til bil resulterte at de sjeldnere gikk, at de dermed ble litt sedate.

Det er imidlertid forskjell på oppfatningen om hvor viktig bilen er for ens frihet og kontroll over tilværelsen etter hvor de eldre bor. Leif (80 år) i Oslo sier: *Jeg ville ikke hatt bil hvis det ikke var for at jeg hadde bruk for den i jobben. Jeg bor så sentralt. Vi har både tog og buss som går der, så det er godt nok, og vi går til de nærmeste forretninger. Vi har ikke bruk for bilen annet enn nesten i jobben faktisk”*.

Situasjonen for de som bor i de ytre områdene av Stjørdal er helt annerledes enn for de som er bosatt sentralt i bygda og i sentrale strøk av Oslo, hvor gangavstandene er overkommelig eller hvor det er et tilgjengelig kollektivtilbud. For bosatte i de ytre områdene er tilværelsen uten bil ufri. Hvor vidtrekkende konsekvenser livet hadde fått om man ikke hadde hatt bil, kommer til uttrykk i følgende sitat: *”Jeg flyttet hit fra Steinkjer for lenge siden ... Det var jo så gammeldags, det var ikke noe tilbud her når vi flyttet hit. Det var nesten ikke butikker, ikke noe bibliotek. ... Vi måtte til Trondheim for å gå på polet eller bibliotek. Hadde jeg ikke hatt bil da, da hadde jeg reist fra kallen og hjem til mora mi”* (kvinne, Stjørdal 79 år).

Men selv om bilen ikke er en nødvendighet for de som bor i sentralt, enten i Oslo eller i Stjørdal, så gir bilen dem en frihet som ikke andre transportmidler kan gi.

### 7.3.2 Mestring – være til hjelp

Det å kunne kjøre bil gir ikke bare kontroll, men bidrar også til opplevelse av å mestre, til å gi et positivt selvbilde, som Torny 76 år i Stjørdal mener. Dette utdypes i følgende dialog:

Moderator: *”Hvordan da”?*

Torny: *”At du føler at du klarer ting”*.

Björg (79 år): *”Ja, du er på egen hånd”*.

Torny: *”Du er ikke avhengig av han du bor sammen med.”*

Moderator: *”Er dette med selvbildet annerledes når man er yngre”?*

Björg: *”Da har man ikke så mye å bevise”*.

Moderator: *”Har man mer å bevise nå”?*

Björg: *”Ja, en skal vise at en klarer det, at en mestrer det, at en gjør som en vil. Det har mye å si. Når en har blitt pensjonist er en mer på sidelinjen enn da man var yrkesaktiv. Jeg føler at jeg må bevise mer nå enn før. Når en er pensjonist så er man stakkarsliggjort på mange områder. Andre folk tror ikke at du klarer det, og det ergrer meg”*.

Gunvor (77 år) *”Jeg er enig i deg i det at de tror at du ikke klarer ditt og datt, nei. Det har jeg opplevd”*.

Flere av dem som var aktive bilbrukere pekte også på at de brukte bilen for å hjelpe andre.



Roar, 76 år i Oslo forteller: ”Jeg blir plaget av familie og naboer og sånn, jeg har en liten lastebil, og alle har noen store kollier og sånn, og stein, jord, hva som helst, og da er det veldig lett å spørre meg. De får ikke låne den, for den er ikke helt god, en må snakke pent med den”.

For kvinnen del handlet dette blant annet om å hente og bringe venninner som ikke hadde mulighet til å kjøre og om å hente barnebarn i barnehagen eller på skolen. Det var først og fremst den yngste kvinnegruppen (67-75 år) i Oslo som hentet barnebarn. I enkelte tilfeller tok de med barna på trikken eller banen – barna syntes det var mer spennende fordi de så sjelden reiste kollektivt.

## 7.4 Kvinners tanker om menn og bil

Selv om mange av kvinnene liker å bruke bil og fremdeles kjørte en god del, var de aller fleste deltakerne i kvinnegruppene enige om at bilen betydde mer for menn enn for kvinner, og at det var verre for dem enn for kvinner å måtte gi opp bilkjøring. Bilkjøring er en viktig del av mansrollen for denne generasjonen av menn. Det ble også hevdet at kvinner har bedre dømmekraft enn menn når det gjelder egen kapasitet som bilfører. Britt (71 år Oslo): ”Jeg tror vi er mer realistiske. Jeg hadde en bekjent som mente legen ikke ville gi han attest, men han smugkjørte, og da var han 85 kanskje. Han sa at jeg kjører helt greit jeg, men så ble han observert i over åtti i femtisoner og sånn. Han hadde ikke dømmekraft. Jeg tror at kvinner har litt mer dømmekraft”.

Dette kan kanskje være uttrykk for at kvinner har et mer instrumentelt forhold til bil enn hva menn har. I fokusgruppene var det mer følelser knyttet til bilen og bilbruken blant de mannlige deltakerne enn blant de kvinnelige, men også enkelte av kvinnene uttrykte sin entusiasme for bil – Åse (75 år i Oslo) sa hun var ”gal” etter å kjøre bil. Hun hadde imidlertid et nøkternt forhold til det å måtte gi opp bilkjøringen når den dagen kom.

I forbindelse med utarbeidelse av trafikksikkerhetsinformasjon ble ca 1000 østerrikske bilbrukere intervjuet om deres interesse for tema knyttet til bil og trafikk (Schmidt 1982). Det var klare kjønnsforskjeller når det gjaldt slik interesse. Kvinner var langt mindre interessert enn menn. Interessen hadde også sammenheng med hva slags bil man hadde (hvor rask den var), hvor langt man kjørte osv. Jo større bil og jo mer man brukte den, dess større var også interessen. Dette er en relativt gammel undersøkelse, og kvinner har økt sin bilbruk i løpet av denne 25-årsperioden, så man skal ikke se bort fra at forskjellene mellom kvinner og menn, også på dette området, reduseres. Kanskje bilens ekspressive aspekter får mindre å bety for menn og litt mer for kvinner.

## 7.5 Menns tanker om kvinner og bil

Menn mener også at bil betyr mer for dem enn hva det gjør for kvinner. Men de oppfatter at det skjer endringer.

Jarle (76 år i Stjørdal) sier: ”Jeg tror menn er mer avhengig av bil enn damer”.

Moderator: ”Hvordan avhengig da?”

*”Vi er mer oppvokst med at vi, vi er menn og de er kvinner. Ja. Som oftest så er det de fleste menn som har førerkort, som regel i hvert fall. De kjøper inn bil, og da er det gjerne mannen som har den bilen, da. Sånn var det før. Men i dag, i dagens samfunn så er det ikke sånn. Begge to er på jobb, og begge to er kanskje avhengig av bil for å komme seg på jobb, og de fleste nå da, de har jo hver sin bil, en vanlig familie i dag har ikke én bil. Han har to og kanskje tre biler, en liten familie. Derfor er de avhengig av bil alle sammen. Kona har hatt egen bil, og hun er like avhengig av bil som meg”.*

Flere av mennene i fokusgruppene mener at kvinnene vegrer seg mot å kjøre når mann og kone kjører sammen. Kona ønsker at mannen skal kjøre, selv om hun har førerkort, ifølge disse mennene.

Roald (81 år Stjørdal) sier: *Det er et poeng i forbindelse med bilkjøring som jeg har lyst til å nevne. I noen familier så har begge parter, både mann og kone, sertifikat. Men når de skal ut å kjøre bil, så er det mannen som setter seg bak rattet altfor ofte. Det fører til at kona ikke vedlikeholder sine kjøreferdigheter, og så blir hun enke, og så tør hun ikke å kjøre bilen selv. Jeg vet om mange tilfeller bare i min omgangskrets at det der har skjedd. Så det er viktig at de vedlikeholder kjøreferdighetene, kvinnene og.”*

Men det er også de som innrømmer at de har vanskelig for å la kona slippe til. I mannsgruppene kom det fram at de først de senere årene hadde akseptert sine ektefeller som sjåfør. De som hadde yngre koner kokketerte gjerne med at nå var det var deres tur til å ta kjørejobben. Fra tidligere forskning vet vi at mannen som regel er sjåfør når begge kjører sammen (Hjorthol 2004).

Den nye generasjonen kvinner er annerledes enn den eldre, ifølge enkelte av mennene.

Roar (76 år Oslo): *”Unge damer i dag er jo klin gærne. ... Disse unge damene som kjører i dag. Jeg er livredd hver gang jeg ser i speilet og ser en ung dame. Hun sitter oppå støtfangeren.”*

Mennene har altså et noe ambivalent forhold til kvinner og bilkjøring. På den ene siden oppfatter de bil og bilbruk som en del av en tradisjonell mannsrolle, på den andre ser de klare fordeler i at kvinnene også er kjøredyktige. Det løser en del av de praktiske hverdagslige problemene, ikke minst når de selv ikke lenger kan kjøre. De unge, aggressive kvinnene, er de mer skeptiske til. Dette er noe nytt i forhold til deres tradisjonelle verden.

## 7.6 Et liv uten førerkort og bil

Av de 38 deltakerne i fokusgruppene hadde de aller fleste førerkort, fem hadde ikke førerkort og sju hadde hatt. For denne sistnevnte gruppen var det ulike helsemessige problemer som var årsaken til at de ikke lenger hadde mulighet til å kjøre. Ingen hadde levert det inn ”frivillig”.

Det var stor uenighet om hvilken måte avslutningen av ens karriere som bilist skulle skje på. Enkelte mente at det burde settes en aldersgrense for hvor lenge folk skulle kunne kjøre, f eks 80 år. Andre mente at de individuelle forskjellene i

helsetilstand og evner var så store at aldersgrense var meningsløst. *Jeg slutter ikke frivillig* sa Bjørg (79 år Stjørdal).

Som nevnt tidligere, er det mange av de kvinnelige deltakerne som er bevisste på at synet blir redusert med høyere alder. Dette er også noe de tror er en av de viktigste årsakene til at folk må slutte å kjøre bil. En del av kvinnene, spesielt i Stjørdal, mente at man bør slutte å kjøre den dagen man begynner å føle seg usikker som sjåfør. De mente derfor at det var svært viktig å vedlikeholde kjøringen, helst daglig, også på vinteren, for å unngå å bli usikker. En kvinne (76 år) i Stjørdal hadde blitt bevisstgjort dette av sønnen sin: *” For kanskje fem år siden satt sønnen min på med meg. Det var blitt mørkt, vi skulle hjem, det hadde begynt å snø. Da sa han at enten leverer du inn førerkortet nå, eller så må du kjøre mer.”* Hun begynte da å kjøre mer og har fremdeles førerkortet i behold.

Bare én mann i Stjørdal, som nettopp har fått fornyet førerkortet for to år, er fast bestemt på å levere inn førerkortet når han er 80 år (2 år til). Som han sier: *”Da vil jeg bort fra trafikkbildet ... Det går så fort for seg at rett som det er kan det smelle.”* Han har god tilgang til buss og synes heller ikke å noen emosjonelle problemer med å kutte ut kjøringen.

I en diskusjon om oppfriskningskurset ”65 +”, kommer det fram et det er ulik kunnskap om dette. En mann fra Stjørdal tror blant annet at man kan bli fratatt førerkortet om det skulle vise seg at man ”feilet” på kurset.

Anne Lise (75 år Oslo), som nettopp var blitt stoppet av politiet for å ha kjørt for fort, mente at *”De” prøver å hindre oss i å kjøre.* Hun ga klart uttrykk for at den offentlige diskusjonen og myndighetene ga et negativt bilde av eldre bilførere, som hun følte var mildt sagt unyansert. Stereotypier om hvordan de eldre er og hvordan de agerer, finner vi også hos de eldre selv. Ruth (70 år Oslo) sier: *Og du ser de mennene som kjører på Ringveien og kjører i seksti der det er åtti, det er eldre menn”.*

Møtet med den kritiske legen ved den årlige sjekken ble ikke oppfattet positivt. Roars (76 år Oslo) opplevelse av å bli fratatt muligheten til å kjøre av legen: *”Jeg følte at han var en ordentlig sau, for å være ærlig”.*

Legene selv er også oppmerksomme på hvor følelsesladet et avslag om å kunne fortsette å kjøre bil kan være. Leif (80 år Oslo) fortalte om sist han var hos sin lege for å få førerkortet fornyet: *”Fastlegen min sa at du får det nå igjen, du kommer til å få det, men du verden så uvenner vi kommer til å bli når jeg må si nei”.*

Ingen så fram til den dagen de måtte levere inn sitt førerkort med glede. Jan (76 år Oslo): *”Jeg tror det blir trist den dagen man ikke får fornyet sertifikatet sitt”.* Jans uttalelser er representative for de aller fleste i gruppene. Det er både det følelsesmessige og det praktiske som opptar deltakerne i disse fokusgruppene. Gleden ved bilkjøring forsvinner. Muligheten til å gjøre ting på impuls blir også borte. Som en kvinne i Stjørdal sier: *”Og så kan du ikke bare svippe over til kaffe til noen”* (Bjørg 79 år). De som ikke kjører lenger, forteller at de må planlegge mye mer enn tidligere. Avhengigheten av andre blir større. Dette gjelder særlig de som er bosatt i utkantområdene av Stjørdal.

Historien til to kvinner i Stjørdal illustrerer godt ulike erfaringer med det å være uten førerkort. Begge bor relativt sentralt, men er likevel avhengig bil i ulike

situasjoner. Den ene har aldri vært gift og har aldri hatt førerkort. Hun har tidligere benyttet mye buss og gjør det fremdeles, men bruker mye drosje, om hun skal på besøk på kvelden eller om hun skal storhandle. Det blir for tungt for henne og ta med seg mange varer på bussen. Den andre har vært gift og har inntil for et par år siden hatt førerkort. I det daglige bruker hun mye en handikapsykkel ettersom hun er dårlig til beins. Om hun skal lenger unna eller gjøre større innkjøp, blir hun kjørt av barn eller barnebarn. Det er nettopp slik kjøring som har erstattet hennes egen bilkjøring tidligere. For den førstnevnte kvinnen har alderdommen medført mer drosje på beskostning av buss. For begge gjelder at de har et behov for å bli kjørt i bil av andre.

En av kvinnene i Stjørdal, som fremdeles kjører selv, tror det vil få store konsekvenser den dagen hun og mannen ikke kan kjøre selv lenger: *”Jeg ser med gru frem til den dagen vi ikke kjører selv der oppe hvor jeg bor, det er tre-fire km fra byen”*.

Moderator: *”Hva gjør at du sier det?”*

Björg: *”Det går ingen buss. Det går skolerute som er full, og så er det bare to ganger for dagen da. Det er ikke så langt, det er for kort til å bli et ordentlig busstilbud”*.

Gunnvor: *”En savner lørdagsbussen.”*

Björg: *”Ja.”*

Moderator: *”Hva gjør du da?”*

Björg: *”Jeg vet ikke, jeg flytter tenker jeg. Flytter til leilighet inne i byen som alle de andre”*.

Sitatene over illustrer tydelig at kollektivtilbudet ikke er bra for de som bor litt utenfor sentrum av Stjørdal, og at bilen er en absolutt nødvendighet. Flere av informantene i Stjørdal tror de vil flytte den dagen de ikke lenger kan kjøre bil. De fleste av de som bor utenfor sentrum av Stjørdal tror de blir mer avhengig av drosje og av at andre kan kjøre dem. Noen tror også at det fører til at de kommer til å holde seg mer hjemme. *”Jeg føler meg ganske hjelpeløs, da, vi har ingen familie her”*, sier en kvinne i Stjørdal om den dagen hun ikke lenger kan kjøre bil.

De eldste kvinnene i Oslo opplevde færre problemer uten bil. Halvparten av dem kjørte ikke lenger, og flere av dem var fornøyd med det kollektive reisetilbudet de hadde. Ulempene var at tilbudet om kvelden og i helgene var redusert og at flere likte dårlig å reise på T-bane eller gå til (mørke) holdeplasser på kveldstid.

## 7.7 Hva kan gjøres?

Et tema for diskusjon i fokusgruppene var hvilke tilpasninger de eldre kunne tenke seg og tiltak som kunne sørge for deres tilgjengelighet og mobilitet framover.

Flere av dem hadde allerede solgt husene sine og skaffet seg leilighet, ofte mer sentralt beliggende. Men det var også dem som klart ga uttrykk for at de ikke ville bo i spesialboliger for eldre eller i en ”eldreghetto”, som noen betegnet det. De som bodde i de perifere områdene av Stjørdal, følte at de måtte flytte til sentralområdet. Hadde de ikke mulighet til å kjøre bil og det ikke var annet kollektivtilbud, ville de bli avhengig av privat transport eller offentlig spesialtransport, som de fleste oppfattet var et utilstrekkelig tilbud.

Siden alle deltakerne i fokusgruppene ikke var varig bevegelseshemmet på en eller annen måte, kvalifiserte ingen av dem til TT-kort (Transporttjenesten for funksjonshemmede er et tilbud for personer med en varig funksjonshemming og som har behov for spesialtilpasset transport fordi de ikke er i stand til å benytte vanlig kollektivt transporttilbud. Ordningen administreres av fylkeskommunen i samarbeid med kommunene). En av kvinnene i Oslo hadde en mann som kvalifiserte til TT-kort, men han foretrakk heller å bli kjørt av sin kone. Inntrykket blant deltakerne var at det var strenge krav for å få TT-kort.

En kvinne i Stjørdal forteller for eksempel følgende: *”Jeg har en svigerinne som er 85 år, hun går med stav og bor langt unna, hun har søkt, men nei, hun kan gå ennå”*. Sitatet indikerer at det i liten grad tas hensyn til avstander og hvor avsidesliggende man bor i tildelingen av TT-kort. De som fremdeles kjører bil selv, har i det daglige ikke behov for TT-kort, selv om de bor langt unna sentrum. Problemet oppstår med en gang man skal langt og ikke lenger kan kjøre bil selv eller i situasjoner man synes det er ubehaglige å kjøre bil. Dette gjelder uavhengig av hvor man bor (Oslo eller Stjørdal) og hvor sentralt man bor.

Servicelinje (småbusser i lokalområdene) hadde vært et tilbud i området hvor en av Oslokvinnene bodde. Den forsvant etter en kort stund fordi bruken var for liten. Slike lokaltilbud var det svært få som hadde, men det var et av de tilbudene som var ønsket i en framtidig situasjon – aller helst dør - til dør transport.

Også i Stjørdal var et ønske om tilskudd til drosjetransport uttrykt, mye av transporten utenom egen bil var basert på velvilje fra barn, andre slektninger og venner.

Mange mente at bestilling og hjemkjøring av dagligvarer kunne være et framtidig tilbud når bilen ikke lenger var tilgjengelig. Mange husket dette som en vanlig tjeneste på 50- og 60 tallet. Et par av kvinnene i Oslo hadde forsøkt et slikt tilbud for to-tre år siden, men var lite fornøyd fordi de syntes at (fersk)varene ikke hadde god nok kvalitet og at fraktillegget var for høyt.

Mobile tjenester som bokbuss, tilbud om turer, ”støttekontakter” som kan ta en med ut, var tiltak som også ble nevnt. Likeledes hjelp til snømåking, plenklipping og lignende, slik at man kunne bo lenger hjemme i egen bolig.

For å lette bruk av kollektivtransport nevnte flere at betjente stasjoner og terminaler var viktig – å ha noen å spørre. Flere nevnte at billettautomater kunne være vanskelig å bruke når man var svaksynt, eller når sola skinte på displayet.

## 8 Oppsummering og videre arbeid

### 8.1 Eldre – en stadig større gruppe av befolkningen

Eldre vil etter hvert vil utgjøre en stadig større del av befolkningen. I løpet av 20-30 år vil opp mot en fjerdedel av befolkningen være over 65 år. I 2030 vil de aller fleste eldre ha førerkort for bil (flere blant menn enn blant kvinner). Bedre helsetilstand, mer fritid, økt tilgang til bil og en rimelig god inntekt gir større mulighet for aktiviteter og reiser blant de ”yngre” eldre (65-75 år) enn i dag. En relativt stor andel vil også tilhøre de ”eldre” eldre (80+ år), der flertallet er kvinner. Dette er en gruppe hvor en relativt stor andel etter hvert vil få behov for tilrettelagt transport og spesielle transporttjenester.

Hva slags aktivitetsmønster/livsstil har ulike aldersgrupper av eldre? Hva har skjedd over tid? Er det slik at tilgang til bil genererer flere og andre typer reiser, mens de som mangler bil ikke får tilfredstilt sine transportbehov? Er det en sammenheng mellom de eldres helsemessige problemer med å bruke ulike transportmidler og aktivitetsmønster/livsstil? Hvilke aktiviteter regnes som viktige og hva oppleves som mindre viktig for ”unge” og ”gamle” eldre? Hvilken betydning har bosted, kjønn og inntekt? Dette er spørsmål som vi har forsøkt å belyse i denne rapporten

Prosjektet har basert seg på data både fra de norske nasjonale reisevaneundersøkelsene og fokusgrupper, gjennomført spesielt for prosjektet. Det ble gjennomført fem fokusgrupper, tre i Oslo og to i Stjørdal, som er et mindre tettsted i Midt-Norge. Hensikten med valg av disse bostedene var å få fram forskjeller i aktivitetsmønstre på bosteder med henholdsvis et godt kollektivtilbud (Oslo) og med et begrenset kollektivtilbud (Stjørdal) for å få klarere fram hvilken betydning bilen har for de eldres dagligliv. Fokusgruppene ble satt sammen slik at vi fikk rene kvinne- og manngrupper. Dette ble gjort fordi eldre kvinners og menns tilgang til bil statistisk er svært forskjellig og dermed vil deres transport- og mobilitetserfaringer også være ulike.

Den teoretiske begrepsrammen for prosjektet er basert på Erik Allardts velferdsberegner. Han definerer velferd som tilfredsstillende av behov knyttet til dimensjonene *å ha*, *å elske* og *å være*. Inntekt, boligstandard, sysselsetting, helse og utdanning er klassifisert 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*. Disse komponentene er dels verdier i seg selv og dels ressurser. 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 har vi sagt 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*.

## 8.2 Tilgang til bil og bilbruk har økt blant eldre – særlig for kvinner

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).

Livssituasjonen til de eldste kvinnene og de eldste mennene er ulik, ikke bare når det gjelder tilgang til bil. Forskjellen i livssituasjon mellom kvinner og menn i samme alder kom ganske klart fram både i det statistiske materialet og i fokusgruppene. De eldre mennene har stort sett hadde sine ektefeller i live (de som var gift), mens en stor del av kvinnene er enker, over 70 prosent. Forklaringen er at forventet levealder for kvinner er høyere enn for menn, samtidig som kvinner ofte gifter seg med menn som er eldre enn dem selv. For kvinner betyr dette at de opplever å gå fra en situasjon der de er to til å bli en. Ved siden av sorg og savn ved tap av ektefelle, har dette også praktiske konsekvenser knyttet til mobilitet. Når de mister sin ektemann, mister de også ofte sin sjåfør.

## 8.3 Daglig mobilitet og bilens ulike dimensjoner

Når det gjelder de daglige reisene er omfanget av reiser nesten like høyt etter de ble alderspensjonister som før. Det er først og fremst de arbeidsrelaterte reisene som forsvinner. Først over 80-årsalderen ser man tydelige reduksjoner i reiseaktiviteten i det statistiske materialet. Dette har sammenheng både med helseproblemer og redusert tilgang til transport, både bil og offentlig transport. Vi ser også at omfanget av reiseaktiviteten varierer med tilgang til bil.

Resultatene fra fokusgruppene viser at de fleste av deltakerne lever et aktivt sosialt liv, og at de ikke nøyer seg bare med å få gjennomført de mest nødvendige aktiviteter, som ulike ærend (innkjøp, posten), matlaging og rengjøring. De som har helsen i behold, driver med trim og trening i ulike varianter. Både menn og kvinner går turer. Deltakerne er allsidige i sine interesser. Mange av aktivitetene er knyttet til det å være sosiale, det å lære noe, det å underholdes eller til trim/trening (ofte i kombinasjon med sosiale aktiviteter).

Men det er store variasjoner mellom grupper av eldre. Multivariate analyser (korrespondanseanalyse) av data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen kategoriserer de eldre i fire mobilitetsgrupper; der ”sjåførere som elsker” og ”de lavmobile” er de to yttergruppene.

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 det en overvekt av kvinner. Det er grunn til å tro 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 slektingers) velvillighet. Ikke alle syntes det var så enkelt å be barn eller andre om kjøring, de hadde jo så mye å gjøre selv. Mange uttrykte at de heller ville ha et offentlig tilbud enn å være avhengig av private. Bosatte i Stjørdal tok det imidlertid mer som en selvfølge at barna skysset dem rundt enn hva de bosatte i Oslo gjorde.

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 – 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 positivt et positivt selvbilde. Den øker deres livskvalitet.

## **8.4 Mobilitet, bil og eldre – en framtidig situasjon**

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, noe som vil bidra til å øke deres livskvalitet.

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

## 8.5 Videre arbeid

Denne undersøkelsen har tatt utgangspunkt i eksisterende data (de norske nasjonale reisevaneundersøkelsene) og et begrenset antall fokusgrupper i to norske bostedsområder. Dataene fra reisevaneundersøkelsen har gitt et godt bilde av utviklingen av 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 ingen opplysninger om hvilke reiser som *ikke* blir gjort og hvilke reisebehov som dermed ikke blir tilfredsstilt. De gir heller ingen informasjon om hvilken opplevelse de eldre har av de forskjellige reisemåtene og transportmidlene, hva de ser som positive og eventuelle negative egenskaper. De mangler også spørsmål som kan belyse de ønskene som eldre har når det gjelder hvilke tiltak som best kan ivareta deres transportbehov og tilgang på service og sosiale kontakter.

Gjennom fokusgruppene har vi fått en god innsikt i en del av disse spørsmålene. Innsikten baserer seg imidlertid på en begrenset gruppe av personer fra to typer av bosteder. Gruppene er selvselektert, og representerer derfor en begrenset del av den eldre befolkningen. I neste omgang vil det derfor være behov både for flere fokusgrupper (bostedsvariasjoner og aldersvariasjoner), og på basis av disse dybdeundersøkelsene samlet, utvikle en kvantitativ survey med et stor representativt utvalg, gjerne både for Norge og Sverige.

## Referanser:

- Allardt, E. 1975. *Att Ha At Älska At Vara – Om välfärd i Norden*. Lund. Argos förlag AB.
- Banister, D. and Bowling, A. 2004. Quality of life for the elderly: the transport dimension. *Transport Policy*, 11, p 105-115.
- Barbour, R. S., Kitzinger, J. 1999. *Developing Focus Groups Research: politics, theory and Practice*. London: Sage Publications.
- Bauer, M. J., Rottunda, S., Adler, G. 2003. Older Women and Driving Cessation. *Qualitative Social Work*, 2, 309-325.
- Berge, G. 1999. *Velferd og mobilitet. Identifisering og analyse av segmenter i befolkningen med ulik reiseaktivitet*. TØI rapport 442. Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Brownell, B. 1972. A symbol of modernity: Attitudes toward the automobile in southern cities in the 1920s. *American Quarterly*, no 24, pp 20-44
- Brusdal, R. og Lavik, R. 2006. Young hedonists and rational grown ups? A closer look at consumer identities in Norway. *The World Leisure Journal*, 48, 4, 12-22.
- Brusdal, R. og Lavik, R. 2007. Alt ved det gamle? Om fordeling av dagligvareinnkjøp blant kvinner og menn i parforhold. I *Makt, mening og struktur* (red Gåsdal, Løyning, Hjellebrekke og Brusdal). Fagbokforlaget 2007
- Campbell, C. 1997: Shopping, Pleasure and the Sex War i Falk & Campbell: *The Shopping Experience*, London: Sage Publications, 166-176.
- Denstadli, J. M. og Hjorthol, R. 2002. *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001 – nøkkelrapport*. TØI rapport 588. Oslo. Transportøkonomisk institutt.
- Denstadli, J. M., Engebretsen, Ø., Hjorthol, R., Vågane, L. 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. Sverige, Transek AB.
- Daatland, S. O. 2007. Age identifications. In Fernandez-Ballesteros, R. (ed) *Geropsychology. European perspectives for an ageing world*. Göttingen: Hogrefe & Huber.
- Daatland, S. O., and Slagsvold, B. 2007. The Norwegian life course, aging and generation study, Norwegian Social Research Centre. In Bonvalet, C. and Ogg, J. (eds) *Measuring Family Support in Europe*. London: Southern University Press, p 189-198
- Farquhar, M. 1995. Elderly people's definitions of quality of life. *Social Science & Medicine*, 41: 1439-1446.
- Fildes, B. et al 1994. *Survey of Older Road Users*. Monash University Report 57.

- Fillenbaum, J. E. 1985. Screening the elderly: A brief instrumental activities of daily living measure. *Journal of the American Geriatrics*, 33: 698-706.
- Freund, B. og M. Szinovacz 2002. Effects on cognition on driving involvement among the oldest old: Variation by gender and alternative transportation options. *The Gerontologist*. 42: 621-633.
- Giddens, A. 1991. *Modernity and self-identity. Self and society in the late modern age*. Cambridge, Polity Press.
- Golob, T. F. and 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.
- Greenacre, M J og Blasius, J.1994. *Correspondence analysis in the social sciences*. London, Academic Press.
- Greenacre, M J.1984. *Theory and application of correspondence analysis*. London, Academic Press.
- Hakamies-Blomqvist, L., Henriksson, P. Anund, A., og G. Sörensen 2005. *Fyrtioåringarna 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.
- Hellevik, O. 1993. Kulturelle skillelinjer i dagens samfunn. Et innlegg i postmaterialedebatten i *Sosiologisk Tidsskrift*. Nr.1: 25-50.
- Hildebrand, E. D. 2003. Dimensions in elderly travel behaviour: A simplified activity-based model using lifestyle clusters. *Transportation* Vol. 30, No. 3, August 2003: 285-386.
- Hjellbrekke, J. 1999. *Innføring i korrespondanseanalyse*. Fagbokforlaget, Bergen.
- Hjorthol, R. 1999. *Daglige reiser på 90-tallet. Analyser av de norske reisevaneundersøkelsene fra 1991/92 og 1997/98*. TØI rapport 436/1999. Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Hjorthol, R. 2004. Kan utviklingen i mobilitet og reisevaner fortelle noe om likestilling? *Kvinner, køn og forskning, vol 13, no 1, s 18-30*.
- Hjorthol, R. og Sagberg, F. 2000. Introductory report: Norway i S. Rosenbloom (red.). *Transport and aging of the population*. Paris, Economic Research Centre
- Kenyon, S., Lyons, G. & Rafferty, J. 2002. Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. *Journal of Transport Geography* 10(3), 207-219.
- Kjær, 2005. *Ældre bilister - mobilitet og risiko i trafikken*. Notat 1/2005. Kgs. Lyngby: Danmark.
- Krantz, Lars-Gunnar 1999. *Rörlighetens mångfald och förändring. Befolkningens dagliga resande i Sverige 1978 og 1996*. Göteborg, Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet.
- Magelund, L. 2001. *Eldres Automobilitet*. Transportrådets nyhetsbrev nr. 4. 2001.
- Marottoli, R. A., Mendes, C. F., Glass, T. A., Williams, C. S. 2000. Consequences of Driving Cessation: Decreased Out-of-Home Activity Levels. *Journal of Gerontology: Social Sciences*. Vol. 55. No. 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 EPES. *Journal of American Geriatrics Society*. 45:202-206.
- Marottoli, R. A., Ostfeld, A. M., Merrill, S. S., Perlman, G. D., Foley, D.J og Cooney, LM. 1993. Driving cessation and changes in milage driven among elderly individuals. *Journal of Gerontology: Social Sciences*. 48:255-260.
- Mollenkopf, H., Marcellini, F., Ruoppila, I., Széman, Z., og M. Tacken 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.
- Næss, S., Mastekaasa, T., Sørensen, T., Moum, T. 2001. *Livskvalitet som psykisk velvære*. Nova rapport 3/2001, Oslo: Nova.
- OECD 2001. *Ageing and Transport. Mobility Needs and Safety Issues*. Organisation for Economic Co-operation and Development. Paris.
- Ottesen, G. 1991. Bilmerket avslører. Artikkel om MMIs bilundersøkelse. I: *Dagens Næringsliv, torsdag 21. mars 1991*
- Oxley, P. 2000. Introductory report: Great Britain i S. Rosenbloom (red.). *Transport and aging of the population*. Paris, Economic Research Centre
- Rabbit, P., Carmichael, A., Jones, S. og C. Holland 1996. *When and why older people give up driving*. The University of Manchester, AA Foundation for Road Safety Research.
- Rimmö, P-A., og L. Hakamies-Blomqvist 2002. *Older drivers' aberrant driving behaviour, impaired activity, and health as reasons for self-imposed driving limitations*.
- 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 2001.
- Rosenlund, L. 1992. *Korrespondanseanalyse. Metode for kvantitativ behandling av kvalitative data*. Arbeidspapirer fra Høgskolesenteret i Rogaland. Nr. 156.
- Rosenlund, L. 1995: Korrespondanseanalyse. Dataanalysens magiske øye. *Sosiologisk Tidsskrift*. Nr.1.
- Sandford, C H. 1983. Women's place in American car culture. I: Lewis, D L og Goldstein, L (eds): *The automobile and American culture*. Ann Arbor, The University of Michigan Press.
- Scharff, V. 1992. Gender, electricity, and automobility. I: Wachs, M og Crawford, M (eds): *The car and the city. The automobile, the built environment and daily urban life*. Ann Arbor, The University of Michigan Press.

- Schmidt, L. 1982. Die Bedeutung des Kraftfahrzeugs in der Meinung der Österreichischen Autofahrer. *Arbeiten aus dem Verkehrspsychologischen Institut, vol 19, nr 6, pp 57-69.*
- Schmöcker, J.-D., Quddus, M. A., Noland, R. B., Bell, M. G. H. 2007. Mode choice of older and disabled people : a case study of shopping trips in London. *Journal of Transport Geography*, (article in press, online at [www.sciencedirect.com](http://www.sciencedirect.com)).
- Schönfelder, S. & Axhausen, K. W. 2003. Activity spaces: measures of social exclusion? *Transport Policy* 10(4), 273-286.
- SIKA 2006. *KOM Den nationella kommunikationsvaneundersökningen*. SIKA rapport 2006:23. Stockholm: Statens institut för kommunikationsanalys.
- Simmel, G. 1981. Storstäderna och det andliga livet. I: Simmel: *Hur är samhället möjligt? och andra essäer*. Kungälv, Bokförlaget Korpen
- 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, Statistics Norway.
- Stangeby, I. 1987. *Reisevaner i Norge*. TØI-rapport, Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Stokes, G, Hallett, S. 1992. The role of advertising the car. *Transport Reviews vol 12, no 2, pp 171-183*
- Tauber, Edward 1972. Why do People Shop? *Journal of Marketing Notes and Communications*, Vol 36, no 4, 46-49.
- Tengström, E. 1991. *Bilismen – i kris? En bok om människan, samhället och miljön*. Stockholm, Rabén & Sjögren
- Veblen, T. 1976. *Den arbeidsfrie klassen. En økonomisk studie av institusjoners utvikling*. Oslo, Gyldendal Norsk Forlag.
- Vilhelmson, B. 1985. *Resurser och resor. Äldres aktivitet och handikapp i trafiken*. Göteborg, Kulturgeografiska institutionen, Göteborgs universitet.
- Weber, M. 1971. *Makt og byråkrati: essays om politikk og klasse, samfunnsforskning og verdier; utvalg ved Egil Fivelstad*. Oslo, Gyldendal.



# Vedlegg1

## 1 Korrespondanseanalyse av reiser og aktiviteter

### 1.1 Innledning

#### 1.1.1 formål og problemstillinger

Formålet med dette kapitlet er å undersøke om det finnes ulike mønstre i eldres reisevaner, basert på analyser av hvor ofte de reiser, formålet med reisene og hvilke transportmidler de benytter. Om det finnes grunnleggende forskjeller mellom eldre i forhold hvor aktive de, hva slags aktiviteter de driver med og hvordan de reiser, er sentrale spørsmål. Om slike forskjeller finnes, vil et annet spørsmål være hvilke faktorer kan forklare disse forskjellene. Spesielt er det ønskelig å undersøke bilens betydning for eldres menneskers reisevaner.

I denne delen av prosjektet er det følgende to problemstillinger som skal belyses:

- 1) Er det mulig å identifisere ulike aktivitetsmønstre knyttet til transport? Hva består disse mønstrene i? Hvilken sammenheng er det mellom bilbruk og aktivitetsmønstre?
- 2) Er det sammenheng mellom de mønstrene vi eventuelt finner og ulike bakenforliggende faktorer (som for eksempel kjønn, alder, helse, tilgang til bil).

Vi har valgt å fokusere på eldre over 67 år for å utelate de aller fleste som er i arbeidslivet, og dermed arbeids- og tjenestereiser, som er lite viktige for eldre mennesker.

For å finne fram til underliggende mønstre i eldre menneskers reisevaner, har vi benyttet oss av en eksplorerende analyseteknikk, korrespondanseanalyse. Metoden gir også mulighet til å fremstille kompliserte sammenhenger på en enkelt måte i et punktdiagram.

Vi har benyttet oss av den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2001 ettersom det ble stilt spørsmål om helsemessige problemer ved bruk av ulike transportmidler i denne. Totalt utgjør utvalget 1749 personer over 67 år.

#### 1.1.2 Hypoteser om hva som påvirker eldres reisevaner

Med utgangspunkt i de data vi har tilgjengelig, har vi mulighet til å undersøke følgende hypoteser om hva som påvirker eldres reisevaner:

- *Helse:* Vi antar at problemer med ulike transportformer (gange, kollektivtransport, bil som passasjer, bil som sjåfør) påvirker reiseaktivitetene, spesielt hvor mye man reiser, men også hvilke arenaer man kan delta på. Det er grunn til å tro at helsemessige problemer gjør det vanskeligere å foreta andre enn de mest nødvendige reisene (sammenliknet med de som ikke har slike problemer).
- *Transportressurser:* Tilgang til bil er en av de viktigste faktorene for å forklare transportmiddelbruk. Kollektivtilbudet varierer svært mye etter bosted. Bosatte i storbyene har det beste tilbudet, mens bosatte i omegnskommuner og på mindre steder har et mye dårligere tilbud (Denstadli et al 2006, Nordbakke og Vågane 2007). Vi antar at transportressurser kan forklare eldres reisevaner, på ulike måter (enten hvor mye man reiser, hvor mange arenaer man reiser til, og hvilke transportmidler man benytter).

- *Kjønn*: Eldre kvinner har i mindre grad førerkort enn menn, selv om forskjellen i førerkortandel mellom eldre menn og kvinner stadig minker (jf. kapittel 3.1). Vi antar dermed at kvinner i mindre grad enn menn bruker bil som sjåfør.
- *Alder*: Alder har som regel sammenheng med hvor aktiv man er, vi vil derfor se på sammenhengen mellom alder og ulike aktivitetsmønstre/reisevaner.

Disse hypotesene ligger til grunn for den andre problemstillingen i denne delen av prosjektet. Vi vil imidlertid fokusere på sammenhenger snarere enn på hvor mye de enkelte faktorene forklarer. Et annet formål med korrespondanseanalysen er å vise eventuelle sammenhenger mellom reisevaner, helse, transportressurser og ulike bakgrunnsvariabler.

### 1.1.3 Korrespondanseanalysens innfallsvinkel og virkemåte

For å undersøke om det finnes underliggende dimensjoner i eldres reisevaner, har vi benyttet oss av en multiplert korrespondanseanalyse (Greenacre 1984, Greenacre og Blasius 1994, Rosenlund 1992, Hjellbrekke 1999). Metoden egner seg til å finne fram til komplekse strukturer og mønstre i statistiske materialer. I metoden ligger en induktiv innfallsvinkel til data som blir studert, dvs. at man har mulighet for å ta for seg et helt sett av målte variabler som man anser som aktuelle for det fenomen som studeres.<sup>6</sup> Med dette følger også muligheten for å oppdage flere sammenhenger enn det som er mulig i et mer deduktivt analyseopplegg (Hellevik 1993:30). Man unngår dermed å miste viktig informasjon som følge av forhåndsantakelser om sammenhengene i materialet. Man beholder ”detaljenes mangfold” etter som man ikke forenkler data før man har empirisk belegg for å gjøre det (Rosenlund 1992:49).

Kort beskrevet finner korrespondanseanalysen fram til et ”lavdimensjonalt” rom som best mulig (i statistisk forstand) forklarer variansen i de variablene som er valgt ut for analysen. Den første dimensjonen redegjør for den største andelen av variansen i data, den andre for den nest største, den tredje for den tredje største andelen osv. Korrespondanseanalysen behandler alle variabler som nominelle eller kategoriske variabler og variabelverdiene fungerer som selvstendige enheter. Som punkter i et ”kart” fordeler variabelverdiene seg ut over en graf, og forteller hva slags dimensjoner man har å gjøre med (Rosenlund 1995). Tolkningen av dimensjonene baserer seg i tillegg på korrespondanseanalysens tallmateriale.

Variablene som blir inkludert i analysen og som bidrar til konstruksjonen av det lavdimensjonale rommet, kalles for *aktive variabler*. Etter konstruksjonen av dimensjonene, kan man tilføye det som blir kalt for *supplementærpunkt* eller passive variabler. Disse kalles også for inaktive eller illustrerende punkt ettersom de ikke bidrar til konstruksjonen av det lavdimensjonale rommet (Rosenlund 1995b). Supplementærpunkt brukes ofte for å berike beskrivelsene og tolkningene av dimensjonene og/eller ulike segmenter i rommet.

## 1.2 Aktivitetsrommet – de som reiste i løpet av gårsdagen

### 1.2.1 Konstruksjon av aktivitetsrommet

En sentral oppgave i korrespondanseanalysen var å finne fram til forskjeller i eldres reisevaner, eller mer konkret, ulike mønstre i eldres reisevaner. Vi har tatt ut de som ikke

---

<sup>6</sup> I motsetning til hypotetisk-deduktive metoder hvor man trekker ut bare et begrenset antall aspekter fra helheten for å teste ut sannsynligheten av dem (Hellevik 1993:30).



foretok noen reiser i løpet av gårsdagen for å fokusere på de som faktisk reiser. Ved bruk av korrespondanseanalyse har vi ”jaktet” på mønstre i eldres reisevaner (antall reiser, formål med reisene og transportform på reisene). Det er blitt gjennomført uttallige forsøk for å finne fram til underliggende dimensjoner i reisevanene. Ulike kodinger og ulike kombinasjoner av atferdsvariablene ble prøvd ut.

Til slutt valgte vi ut en analyse som gir et godt bilde av sammenhengen mellom antall reiser, type reiser og transportmiddelbruk blant de som faktisk reiser.

1092 respondenter på 67 år eller mer ble inkludert i analysen. Analysen er basert på data om disse.

Konstruksjonen av transportrommet bygger på 18 aktive kategorier fra 9 variabler i de tre gruppene av variabler vi benytter i denne studien, se Tabell 1.

Tabell 1 Aktive variabler i analysen, organisert i 3 grupper. Totalt 9 variabler og 18 aktive kategorier.

Reiser	
Antall reiser	1 reise (passiv), 2 reiser, 3 eller flere reiser
Formål med reiser	
Handle Besøk Fritid Omsorg	Alle variabler i 2 kategorier, der ”1+” = 1 eller flere slike reiser, og ”O” = ingen slike reiser.
Type transportmiddel	
Reiser med bil som fører Reiser med bil som passasjer Reiser med kollektivt Reiser til fots	Alle variabler i 2 kategorier, der ”1+” = 1 eller flere slike reiser, og ”O” = ingen slike reiser.

TØI rapport 1000/2008

Kategorien ”1 reise” ble gjort passiv i analysen ettersom det er en litt spesiell kategori: Én reise kan enten bety at man har gått fra hjemmet og kommet tilbake til hjemmet uten stopp (typisk spasertur), at man ikke har dratt tilbake til hjemmet eller at man har vært et annet sted over natten og så dratt hjem. Flere analyser med og uten denne kategorien tyder på at den forstyrrer stabiliteten i rommet (se Hjellbrekke 1999, kapittel 5). Det er også relativt få som oppgir at de kun har hatt én reise i løpet av gårsdagen (9 prosent foretok én reise, 55 prosent foretok 2 reiser og 36 prosent foretok 3 eller flere reiser).

Spørsmålet om man har reist med sykkel eller ikke er ikke tatt med i analysen, fordi det er svært få som oppgir at de syklet i løpet av gårsdagen (3 prosent). Flere analyser viser at denne variabelen ikke bidrar i det hele tatt, verken til konstruksjonen av akse 1 eller av akse 2.

### 1.2.2 Dimensjonene i transportrommet

Analysen gir oss to akser å tolke. For hver akse er det blitt beregnet hvor mye av variansen denne forklarer<sup>7</sup>. Til sammen fanger disse aksene opp 87 prosent av variansen i

<sup>7</sup> I korrespondanseanalysens tabellutskrifter får man oppgitt hvor stor egenverdi en akse har, dvs. hvor mye av variansen denne forklarer i de utvalgte variabelkategoriene som inngår i analysen. I en multipel korrespondanseanalyse, som vi her har gjennomført, er det nødvendig å beregne de

variabelkategoriene som inngår i analysen. Akse 1 forklarer 62 prosent, mens akse 2 forklarer 25 prosent av variansen.

Vi finner følgende mønster i de ulike variabelenes bidrag til aksene:

Tabell 2. Bidrag fra variabler i de to første aksene. I prosent.

	Akse 1	Akse 2
Antall reiser	5,8	21,7
Handle	16,3	10,8
Besøk	1,3	5,7
Fritid	17,1	23,2
Omsorg	4,2	2,8
Til fots	14	9,8
Bil som fører	35,7	9,3
Bil som passasjer	2,6	4,7
Kollektivt	3	12,1

TØI rapport 1000/2008

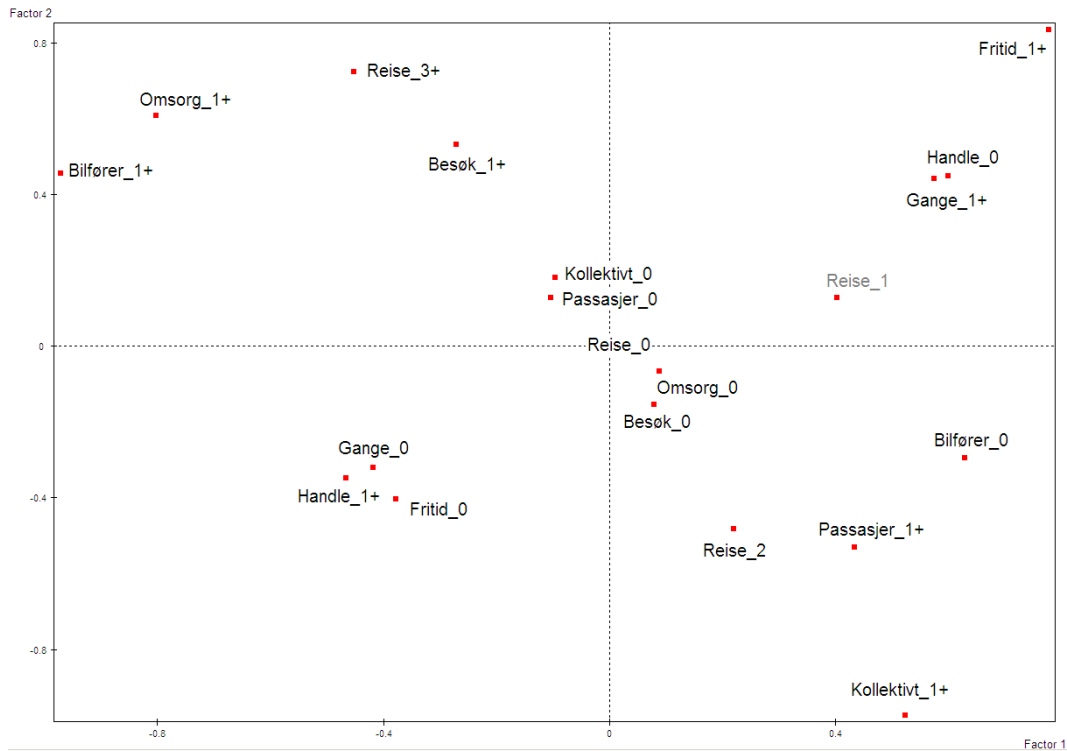
Fire variabler bidrar mest til akse 1: "Bil som fører", "til fots", og henholdsvis "handle" og "fritid" som formål. For akse 2 er det først og fremst variabelen "reise" som bidrar mest, men også "kollektivt" bidrar en del.

For å tolke hvilke dimensjoner aksene skildrer, må vi imidlertid gå inn på hvor mye hver enkelt kategori bidrar til aksene. En kategoris absolutte bidrag må være høyere enn en beregnet terskelverdi for å kunne sies å ha bidratt til konstruksjonen av en akse. Terskelverdien for denne analysen er beregnet til 5 prosent (1/18), noe som tilsier at alle kategorier som har et absolutt bidrag på en gitt akse høyere enn denne verdien, bidrar aktivt til konstruksjon av aksene. Ved å se på kategoriernes plassering i forhold til aksene (det vil si på pluss- eller minussiden) kan man tolke hvilken opposisjon eller dimensjon aksene forteller noe om.

Figur 1 viser hvordan de 18 aktive kategoriene plasserer seg langs de to aksene og hvilke kategorier som har et absolutt bidrag som er høyere enn terskelverdien på 5 prosent. I tillegg vises den passive kategorien "én reise" (reise\_1).

---

modifiserte egenverdiene for hver akse som skal tolkes på grunnlag av de resultater man får oppgitt i tabellutskriftene (for mer om dette, se Hjellbrekke 1999).



TØI rapport 1000/2008

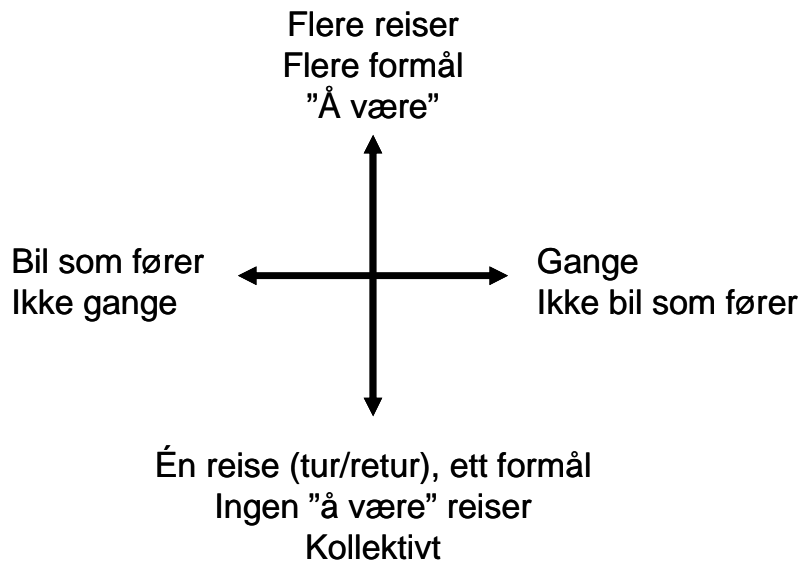
Figur 1 Plassering av de 18 aktive variabelkategoriene langs de to aksene. I tillegg vises plasseringen av den passive kategoriene "én reise" (reise\_1).

Akse 1 (den horisontale) skildrer først og fremst en opposisjon mellom de som reiser som bilførere, men som ikke går til fots og de som ikke er bilførere, men som går til fots. Videre ser vi et at det å foreta handlereise er mer vanlig blant bilførerne enn de som går til fots, og at de sistenevnte på sin side i større grad foretar fritidsreiser. "Fritidsreiser" inkluderer blant annet spasereturer, og sammenhengen er derfor ikke overraskende.

"Fritidsreise" og "Antall reiser" (2 reiser og 3 eller flere reiser) er de variablene som best forklarer forskjellen langs akse 2 (den vertikale). Opposisjonen går først og fremst mellom de som foretar flere reiser og fritidsreiser vs de som foretar én reise med ett formål, men ingen fritidsreiser. Kategorien "Én eller flere reiser med kollektivtransport" bidrar også til akse 2 i negativ retning, noe som tilsier en sammenheng mellom bruk av kollektivtransport, få reiser og få fritidsreiser.

Selv om en del av de aktive kategoriene ikke bidrar til konstruksjonen av aksene, kan deres plassering langs aksene gi oss mer utdypende informasjon om hvilke opposisjoner akse 2 skildrer. For akse 2 ser vi flere reiser sammenfaller med flere typer formål (i øvre del av grafen), og da gjerne formål knyttet til det "å være" ("fritid\_1+"), og "å elske" ("besøk\_1+" og "omsorg\_1+"). Bare handlereiser plasserer seg i nedre del av grafen, det vil si reiser som er knyttet til det "å ha". Dette tyder på at akse 2 også skiller mellom de som kun får gjennomført de mest nødvendige reiser ("å ha") og de som får gjennomført andre og trolig mer givende reiser ("å være", "å elske") i tillegg.

Tolkningen av aksene er oppsummert i figur 5.2.



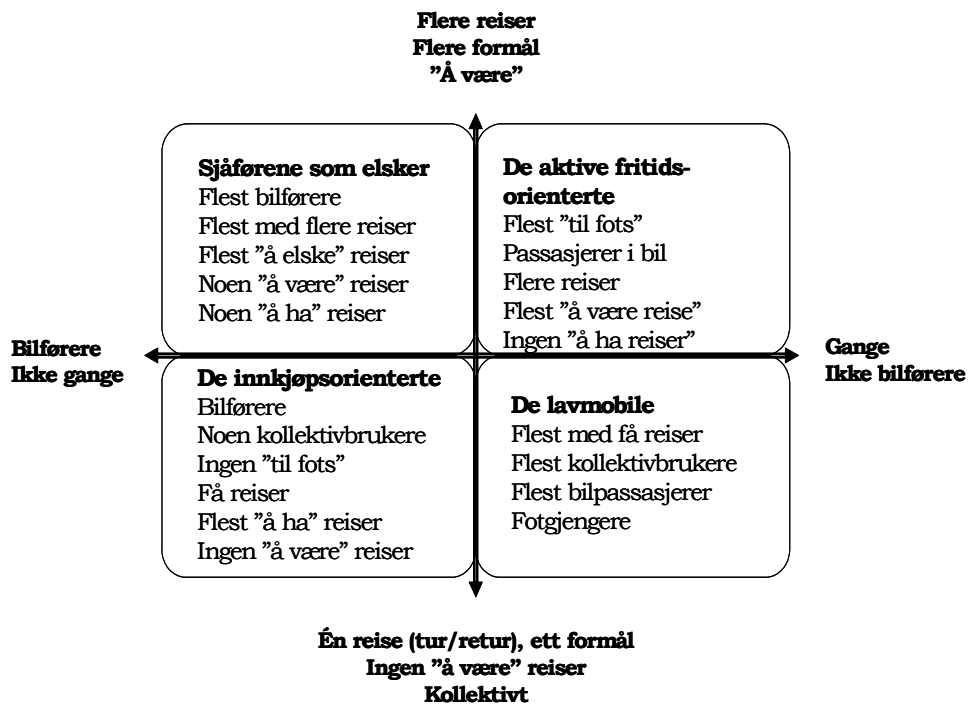
TØI rapport 1000/2008

Figur2 Hovedopposisjoner i akse 1 og 2 i Aktivitetsrommet.

### 1.2.3 Identifisering av aktivitetsmønstre blant eldre

Et punkt i grafen gjengir gjennomsnittsplasseringen av individer med et gitt egenskap i forhold aksene. På bakgrunn av dimensjonene som er tolket og hvordan ulike punkter plasserer seg i grafen, er det mulig å identifisere ulike reisemønstrene blant eldre.

Figur 3 gir en oversikt over fire grupper eldre med ulike aktivitetsmønstre som er blitt identifisert på grunnlag av sammenhengene vi finner mellom transportmiddelbruk, antall reiser og type reiser (formål med reisene).



TØI rapport 1000/2008

Figur 3 Oversikt over fire grupper eldre med ulike aktivitetsmønstre.

De mest aktive, målt i antall reiser, finner vi blant "Sjåførene som elsker". Det er i denne gruppen vi finner 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, noe som tilsier at det er en sterk sammenheng mellom det å være bil som sjåfør og det å foreta besøks- og omsorgsreiser.

De nest mest aktive, finner vi blant "De aktive fritidsorienterte". Denne gruppen utpreger seg med å være svært fritidsorienterte: Relativt sett er det flest som foretar fritidsreiser ("å være") reiser i denne gruppen sammenliknet med de andre gruppene, mens det er relativt færrest i denne gruppen som foretar handlereiser ("å ha"). De som kun har foretatt én reise (9 prosent) plasserer seg her. Som nevnt har én reise gjerne sammenheng med spaserturer, der hjemmet er både start- og slutt punkt. Likevel er denne gruppen kjennetegnet av høy aktivitet og flere formål (først og fremst "å være" reiser, mens også noen "å elske" reiser, det vil si besøks- og omsorgsreiser). I denne gruppen vi finner flest fotgjengere, men det finnes også noen passasjerer i bil.

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.

De nest minst aktive finner vi i gruppen "De innkjøpsorienterte". Det er i denne gruppen vi finner relativt sett flest som foretar handlereiser ("å ha" reiser), men de foretar få reiser og som regel bare med ett formål. De står i sterk kontrast til "De fritidsorienterte", både fordi utmerker seg med å ha relativt sett færrest fritidsreiser og flest handlereiser, noe som er det motsatte tilfellet hos "De aktive fritidsorienterte". De er mindre aktive i fysisk forstand enn "De aktive fritidsorienterte", fordi det er i denne gruppen vi finner færrest av de som går til fots. De er også mindre aktive enn både "Bilførerne som elsker" og "De aktive fritidsorienterte" når det gjelder hvor mange reiser de foretar.

Disse fire gruppene ble valgt ut for å beskrive de største forskjellene mht til reisemønstre. Det er imidlertid verdt å merke seg at de mest aktive vil vi finne i den positive enden av akse 2 i "aktivitetsrommet". Disse vil benytte seg både reise med bil som fører og reise til fots i løpet av en dag.

De aller minst aktive vil vi finne i den andre enden av akse 2. Disse vil på sin side ha reist med kollektivtransport eller reist med bil som passasjer (det vil si, de har verken gått til fots eller reist med bil som sjåfør).

### **1.3 Aktivitetsmønster – frivillig eller tvunget?**

Det er vanskelig å si om et gitt aktivitetsmønster, for eksempel om man kun foretar "å ha" reiser i løpet av en dag, er slik disse eldre ønsker å ha det. Videre vet vi heller ikke om de bruker kollektivtransport eller er passasjerer i bil fordi de foretrekker dette framfor å gå til fots eller å kjøre selv. Vi har imidlertid mulighet for å undersøke sammenhengen mellom hvilket utgangspunkt ulike eldre har, dvs. ulike bakgrunnsvariable, transportressurser og helsemessige utgangspunkt, og deres aktivitetsmønstre, slik de blir skildret i "Aktivitetsrommet". Om utgangspunktene er svært forskjellig kan dette tyde på at ikke alle aktivitetsmønstre er frivillige.

I det følgende presenteres resultatene fra analyser av sammenhengen mellom aktivitetsmønstre og henholdsvis bakgrunnsfaktorer, transportressurser og helsemessig utgangspunkt for bruk av ulike transportmidler.

For å vurdere ulike sammenhenger har vi projisert inn ulike kategorier vi ønsker å undersøke som supplementærpunkt i "aktivitetsrommet". Supplementærpunkt yter ikke noen bidrag til aksene, men de trekkes inn i ettertid for å undersøke gjennomsnittsplasseringen av en gitt egenskap i rommet som man har etablert.

For å tolke sammenhengene er det også nødvendig å benytte seg av korrespondanseanalysens tabellutskrift.<sup>8</sup>

### 1.3.1 Helsemessige problemer ved bruk av ulike transportmidler

Tabell 3 gir en oversikt over spørsmålene og svaralternativene som gjelder helsemessige problemer med å bruke ulike transportmidler og hvordan de er kodet i analysen.

*Tabell 3 Varige helsemessige problemer med ulike transportmidler. Oversikt over spørsmål og svaralternativer og hvordan de er kodet i grafen.*

Varige helsemessige problemer som gjør det vanskelig å reise:	Svaralternativer og kodinger (i parentes)
I bil som fører	Store problemer (bilf_sprb), en del problemer (bilf_endel), ingen problemer (bilf_0)
I bil som passasjer	Store problemer (pass_sprb), en del problemer (pass_endel), ingen problemer (pass_0)
Kollektivt	Store problemer (koll_sprb), en del problemer (koll_endel), ingen problemer (koll_0)
Til fots	Store problemer (fots_sprb), en del problemer (fots_endel), ingen problemer (fots_0)

TØI rapport 1000/2008

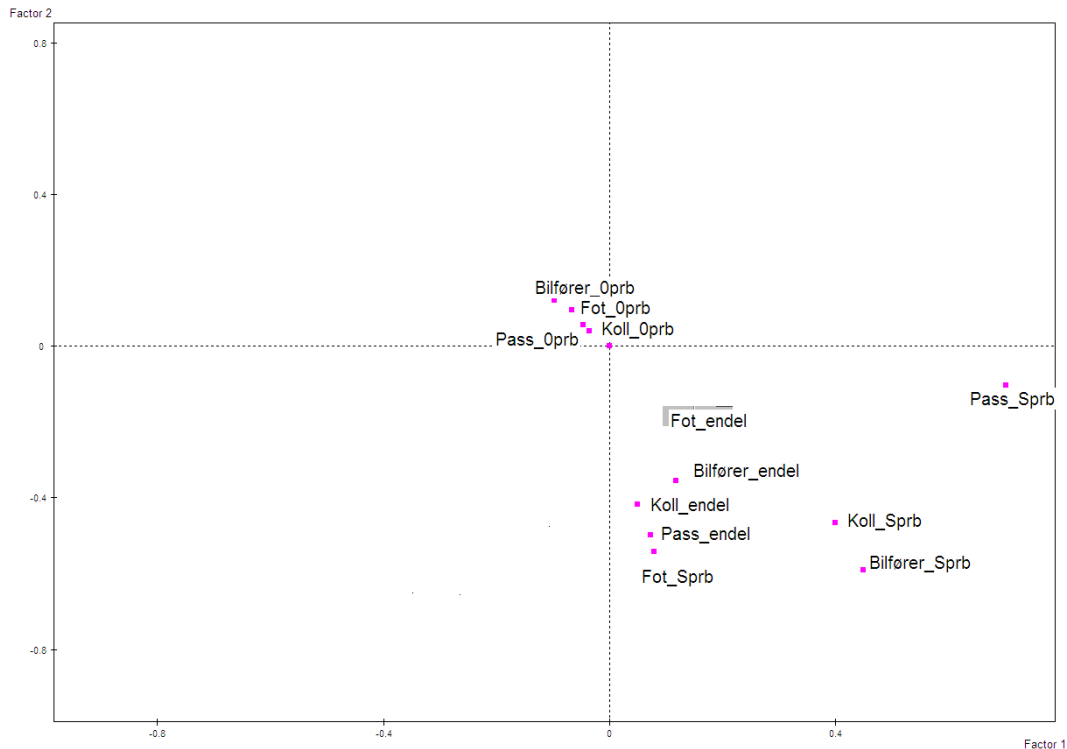
Figur 4 viser hvordan svarene på varige helsemessige problemer som gjør det vanskelig å bruke ulike transportmidler, plasserer seg i forhold til aksene i "aktivitetsrommet".

---

<sup>8</sup> I disse får vi oppgitt supplementærpunktene test-verdier og deres eksakte koordinater. Test-verdiene gjør det mulig å klassifisere supplementærpunktene ut i fra deres synkende interesse. Høye test-verdier indikerer hva som er de mest interessante supplementærpunktene, i betydningen av hvilke punkt som utviser de klareste sammenhengene. Testverdiene kan man tolke som en t-test. Verdier  $>2.0$  indikerer at posisjonen er signifikant forskjellig fra origo (Hjellbrekke 2008). Men det sikreste holdepunktet, ifølge Hjellbrekke (2008) for å avklare om en sammenheng er sterk eller ikke, er Le Roux og Rouanet (2004) sin tommelfingerregel:

"the difference of coordinates between modalities along an axis in the cloud of modalities is equal to the deviation between the corresponding modality mean-point in the cloud of individuals expressed in standard deviation units: a deviation greater than 1 will be regarded as "large", a deviation less than 0,5 as "small".

For å beregne disse avstandene har man bruk for koordinatene til supplementærpunktene.



TØI rapport 1000/2008

*Figur4 Varige helsemessige problemer som gjør det vanskelig å bruke bil som fører, bil som passasjer, kollektivt og å gå. Store, en del eller ingen problemer for hvert transportmiddel projisert inn som supplementærpunkt i "aktivetsrommet".*

Det å ha varige helsemessige problemer som bilfører har sammenheng med både akse 1 og akse 2, selv om sammenhengen er sterkest med akse 2. Dette betyr at helsemessige problemer har sammenheng både med om man bruker bil som sjåfør eller om man går til fots, hvor mange reiser man foretar og hvilke typer reiser man foretar. De som har slike problemer reiser signifikant mindre og foretar færre "å være" reiser enn de som ikke har slike problemer.

Det å ha varige helsemessige problemer med å gå, har også en relativt sterk sammenheng med akse 2. De som plasserer seg i nedre del av planet har større helsemessige problemer enn de som plasserer seg i øvre del av planet.

Selv om sammenhengene er svakere mellom helsemessige problemer med å reise bil som passasjer og reise kollektivt akse 2, er sammenhengen likevel klar. Det er flere av de som plasserer seg i nedre del av planet som har helsemessige problemer (en del og store problemer) med bruke bil som passasjer enn blant de som plasserer seg i øvre del av planet.

Det er tilsynelatende en sterk sammenheng mellom det å ha helsemessige problemer med å være passasjer i bil og om man bruker bil eller om man går (det vil si at det er en sammenheng med akse 1). Det er svært få som har oppgitt at de har store helsemessige problemer med å bruke bil som passasjer (10 respondenter), og sammenhengen er derfor ikke signifikant.

Ut i fra det ovenstående kan vi konkludere med at varige helsemessige problemer med å bruke ulike transportmidler reduserer muligheten til å foreta flere reiser i løpet av en dag og til å foreta "å være" reiser. Spesielt er helsemessige problemer som gjør det vanskelig å bruke bil som fører av betydning for denne muligheten.

### 1.3.2 Transportressurser

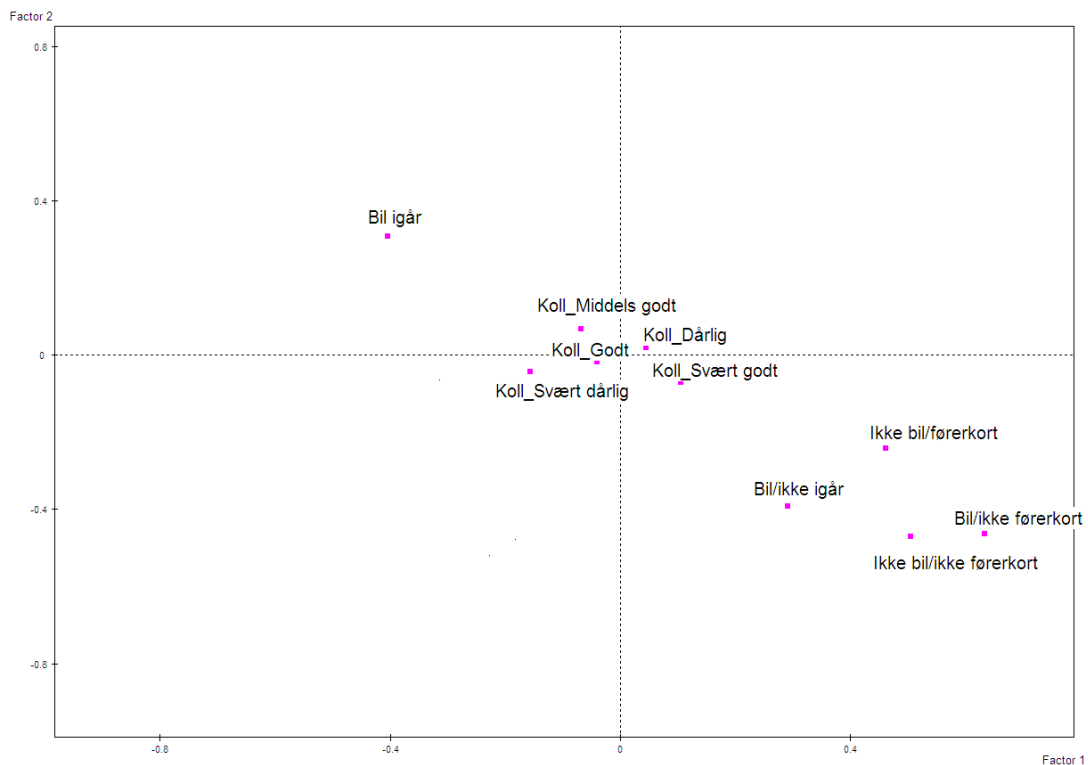
I Reisevaneundersøkelsene har man to mål på transportressurser: Hvor god tilgang man har til kollektivtransport og hvor god tilgang man har til bil og førerkort.

Tabell 4 gir en oversikt over kategoriene i disse variablene og hvordan disse er kodet i grafen.

Tabell 4 Tilgang til kollektivtransport og tilgang til bil og førerkort. Oversikt over variabler og variabelverdier og koder av disse i grafen.

Tilgang til kollektivtransport - kategorier	Koder (i parentes)
Svært godt	Koll_SG
Godt	Koll_G
Middels godt	Koll_MG
Dårlig	Koll_Dårlig
Svært dårlig	Koll_SDårlig
Tilgang til bil og førerkort	
Ikke bil og ikke førerkort	Ikke bil/ikke fkort
Ikke bil, men førerkort	Ikke bil/fkort
Bil, men ikke førerkort	Bil/ikke fkort
Bil, men ikke igår	Bil/ikke igår
Bil igår	Bil igår

TØI rapport 1000/2008



TØI rapport 1000/2008

Figur 5 Tilgang til kollektivtransport og tilgang til bil og førerkort. Kategorier projisert inn som supplementærpunkt i "aktivitetsrommet".



For å undersøke betydningen av tilgang til bil og førerkort, har vi tatt utgangspunkt i differansen mellom de som både hadde tilgang til bil i går og som har førerkort og hver enkelt av de andre kategoriene som sier noe om tilgang til bil og førerkort.

Den sterkeste sammenhengen finner vi mellom tilgang til bil og førerkort og akse 1. Det er en helt klar sammenheng mellom det å bruke bil som fører og hvorvidt man hadde bil i går og/eller førerkort. Dette betyr at de som gikk til fots i går, og som ikke brukte bil som fører i mindre grad har tilgang til bil og/eller førerkort. Sammenhengen er noe mindre for de som har bil og førerkort, men som ikke hadde mulighet til å bruke den i går, selv om også denne sammenhengen er klar.

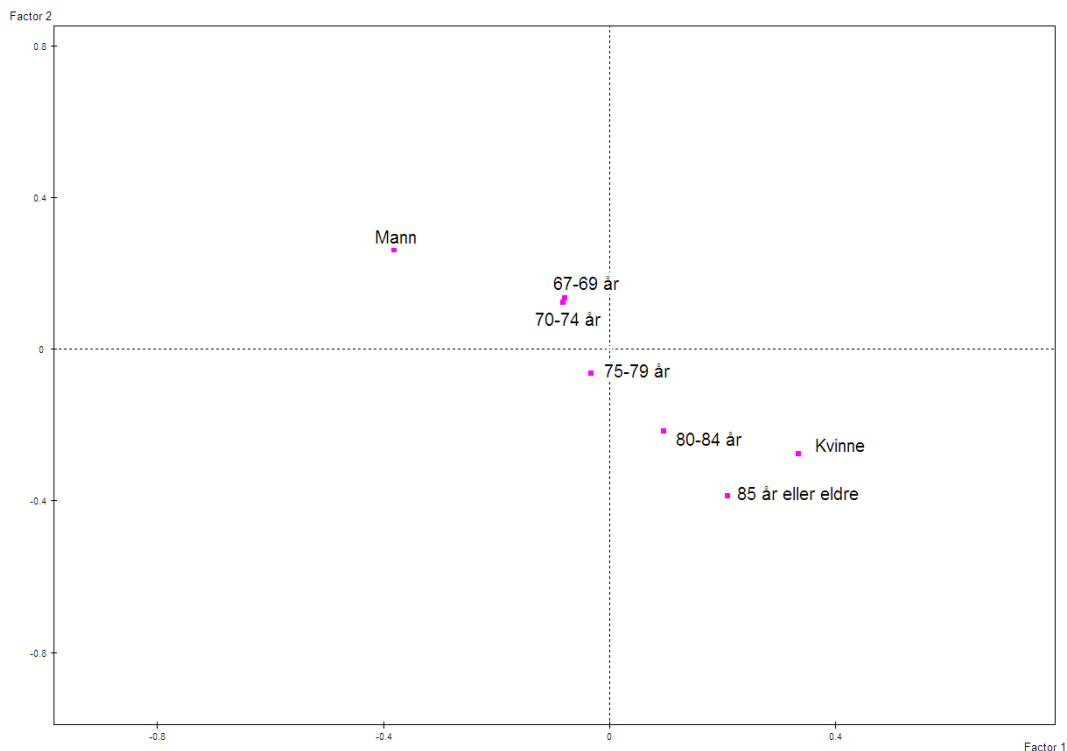
Tilgang til bil og førerkort har også en sterk sammenheng med akse 2. Det vil si at de som hadde tilgang til bil i går i større grad foretar flere reiser og flere "å være" reiser enn de som ikke hadde bil i går, eller som ikke har bil i det hele tatt og/eller som ikke har førerkort.

Når det gjelder tilgang til kollektivtransport, har dette ingen betydning for hvilket aktivitetsmønster man har, verken for hvor ofte man reiser, hvilke reiser man foretar eller for hvilket transportmiddel man benytter seg av. Det finnes verken systematikk i hvordan punktene plasserer seg og differansen mellom de ulike punktene er minimal (langt under 0,5 i differanse mellom koordinatene).

Konklusjonen er dermed at tilgang til bil og førerkort er av stor betydning, både for om man reiser med bil som fører eller om man går og for hvor mye og hvilke typer reiser man foretar, mens tilgang til kollektivtransport ikke er av betydning for hvilke aktivitetsmønstre eldre har.

### **1.3.3 Kjønn og alder**

I figur 6 er kategoriene til kjønn og alder projisert inn i "aktivitetsrommet" som supplementærpunkt og plasseringene av kategoriene viser sammenhengen med aksene.



TØI rapport 1000/2008

Figur 6 Kjønn og alder. Kategoriene projisert inn som supplementærpunkt i "aktivitetsrommet".

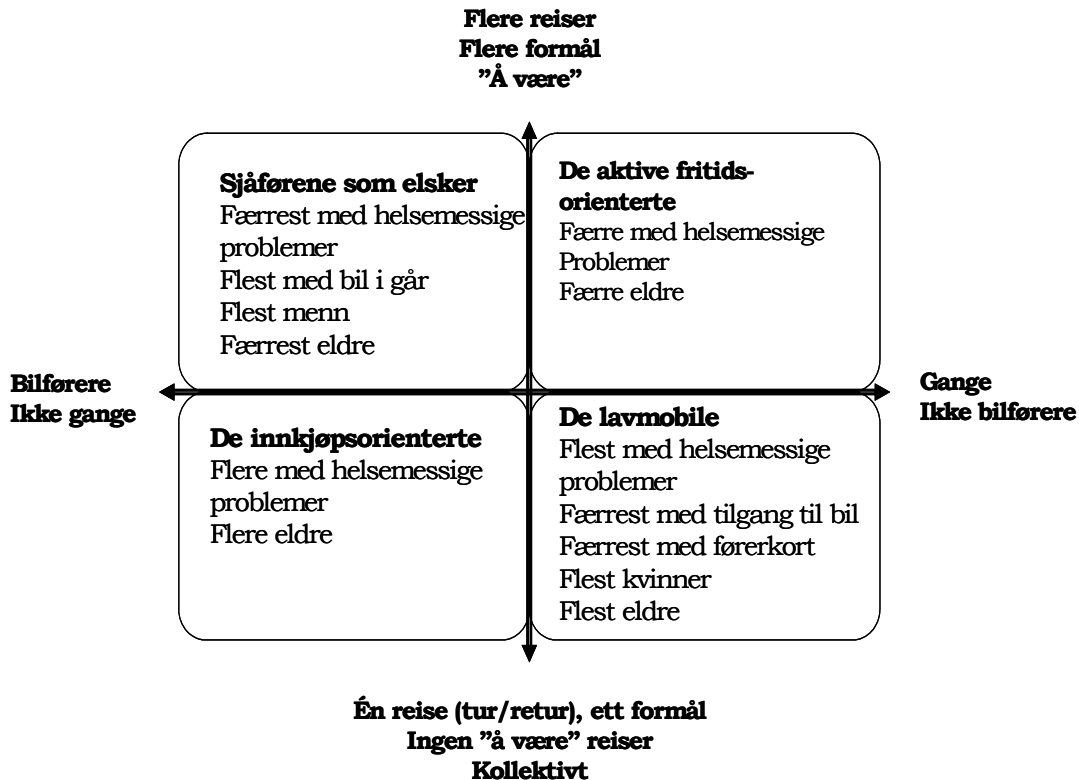
Det er en ganske sterk sammenheng mellom kjønn og akse 1 (differanse mellom koordinatene for mann og kvinne = 0,71), mens den er liten mellom kjønn og akse 2 (differanse mellom koordinatene for mann og kvinne = 0,54).

Når det gjelder alder tar vi utgangspunkt i dem med lavest og høyest alder i vårt utvalg (det vil si kategorien "67-69 år" og "85 år eller mer") for å undersøke sammenhengen mellom alder og aksene. Forskjellene er små, men det er en tendens til at de som befinner seg i øvre del av planet er yngre enn de som befinner seg i nedre del av planet.

Konklusjonen er at kjønn er av betydning for om man kjører bil eller går (menn kjører mer bil enn kvinner), mens det er en viss tendens til sammenheng mellom alder og hvor mye man reiser og hvilke typer reiser man foretar. Helse er viktigere enn alder, og tilgang til bil er avgjørende for omfanget av reiseaktivitet. Kollektivtilbudet, slik det er målt her, betyr relativt lite for variasjonene i de eldres reisevaner.

### 1.3.4 Konklusjon – frivillig eller tvunget aktivitetsmønster?

Basert på de sammenhengene mellom helsemessige faktorer, transportressurser, alder og kjønn og de to aksene i "aktivitetsrommet", kan vi se på de relative forskjellene i utgangspunkt for reiseaktivitet i gruppene med ulike aktivitetsmønstre. De to største forskjellene når det gjelder utgangspunkt for reiseaktivitet finner vi mellom "Sjåførene som elsker" og "De lavmobile", se figur 7.



TØI rapport 1000/2008

Figur 7 Ulike utgangspunkt for aktivitetsmønstre i de ulike gruppene av eldre.

"De aktive fritidsorienterte" og "De innkjøpsorienterte" plasserer seg midt mellom de med best og de med dårligst utgangspunkt for reiseaktivitet.

Det meste av forskjellene vi finner mellom "Sjåførene som elsker" og "De aktive fritidsorienterte" er trolig et utslag av livsstilsforskjeller. De førstnevnte er mer bilorienterte i sin livsstil og mer orientert mot "å elske" reiser, mens de sistnevnte er mer fysisk aktive og mer orientert mot "fritidsreiser". Begge gruppene har et høyt aktivitetsnivå. Imidlertid har "De fritidsorienterte" dårligere tilgang til bil og førerkort. Det er vanskelig å si om "De fritidsorienterte" hadde foretatt flere "å elske" reiser om de hadde hatt bedre tilgang til bil og førerkort. Dette spørsmålet gir imidlertid grunn til å tro at det ikke bare er livsstilsforskjeller mellom "sjåførene som elsker" og "de fritidsorienterte".

"Sjåførene som elsker" har et noe bedre utgangspunkt for reiseaktivitet enn "De innkjøpsorienterte", ettersom helsemessige problemer med ulike transportmidler og alder har sammenheng med akse 2, dvs. hvor mye man reiser og hvor mange ulike typer reiser man foretar. Begge har imidlertid et mer eller mindre likt utgangspunkt i forhold til tilgang til bil og førerkort. Det er vanskelig å si hvor mye av forskjellene i aktivitetsmønstre vi finner mellom "sjåførene som elsker" og "De innkjøpsorienterte" skyldes at de sistnevnte har noe dårlige helsemessige forutsetninger for reiseaktivitet (og høyere alder) eller om det er utslag av livsstilsforskjeller. Trolig finner vi både de som har valgt et slikt aktivitetsmønster og de som skulle både reist mer og til andre formål blant "de innkjøpsorienterte".

Blant "De lavmobile" finner vi de som har det dårligste utgangspunktet for reiseaktivitet og transportmiddelbruk. Det er grunn til å tro mange av disse opplever at de har liten frihet når det gjelder aktivitetsmønstre, både mht type transportform, antall reiser og hvilke aktiviteter de reiser til.

## 1.4 Konklusjon

Dimensjonene i "aktivitetsrommet" beskriver sammenhengene mellom transportmiddelbruk, antall reiser og type reiser. På bakgrunn av disse dimensjonene har vi identifisert fire hovedforskjeller i aktivitetsmønstre blant eldre som er sortert i følgende grupper: "Sjåførene som elsker", "De aktive fritidsorienterte", "De innkjøpsorienterte" og "De lavmobile". Ved bruk av supplementærpunkt har vi også undersøkt ulike forutsetninger for aktivitet i de fire gruppene, med henhold til helsemessige faktorer, transportressurser, alder og kjønn.

På bakgrunn av disse analysene kan vi konkludere med følgende:

- Det er en tydelig sammenheng mellom det å bruke bil som fører, antall reiser og det å foreta flere typer reiser. Spesielt er sammenhengen stor mellom det å bruke bil som fører og "å ha" og "å elske" reiser. De deltar altså på alle tre velferdsarenaer som vi har definert.
- Det er en klar sammenheng mellom det å gå til fots og det å foreta "å være" reiser. Disse eldre gruppene er i stand til å ivareta en del av sine fritidsaktiviteter uten tilgang til bil.
- At vi finner to dimensjoner i analysene av sammenhengen mellom transportmiddelbruk, antall reiser og ulike typer reiser, tyder på at det ikke bare er det å kunne bruke bil som fører som generer høyere og mer variert reiseaktivitet. De som både bruker bil som fører og som går til fots foretar flere reiser enn andre.
- Tilgang til bil har sterk sammenheng med hva slags reisemønster de eldre har. Ytterpunktene er illustrert gjennom forskjellene vi finner i gruppene "sjåførene som elsker" og "de lavmobile".
- Tilgang til kollektivtransport har ingen betydning for hvilket aktivitetsmønster en person har. Dette kan tyde på at det kollektivtilbudet som finnes, er dårlig tilpasset eldres behov og helsemessige forutsetninger.
- Det er en klar sammenheng mellom helsemessige problemer og reiseaktivitet. Personer med helseproblemer finner vi ofte blant de eldste. De har få reiser, særlig fritidsreiser og reiser til fots.
- Mye tyder på at det både er forskjeller i livsstil og forskjeller i forutsetninger som virker inn på hvilket aktivitetsmønster en person har. Våre analyser viser at det er "de lavmobile" som har de dårligste forutsetningene for aktivitet, mens "sjåførene som elsker" har de beste forutsetningene. Blant "de innkjøpsorienterte" og "de fritidsorienterte" finner vi trolig både de som har valgt et slikt aktivitetsmønster og de som mangler mulighet til å gjøre noe annet.



**Besøks- og postadresse:**

Transportøkonomisk institutt  
Gaustadalléen 21  
NO 0349 Oslo

Telefon: 22 57 38 00  
Telefaks: 22 60 92 00  
E-post: [toi@toi.no](mailto:toi@toi.no)

[www.toi.no](http://www.toi.no)



**Transportøkonomisk institutt  
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning**

- utfører forskning til nytte for samfunn og næringsliv
- har rundt 70 forskere med høy, flerfaglig samferdselskompetanse samarbeider med en rekke samfunnsinstitusjoner, forsknings- og undervisningssteder i Norge og i utlandet
- gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag av høy kvalitet innen områder som trafiksikkerhet, kollektivtransport, miljø, reisevaner, reiseliv, planlegging, beslutningsprosesser, transportøkonomi og næringslivets transporter
- driver aktiv forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, Internett, tidsskriftet Samferdsel og andre nasjonale og internasjonale tidsskrifter
- deltar i CIENS, Forskningscenter for miljø og samfunn, i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo