

Randi Hjorthol  
Susanne Nordbakke  
Liva Vågane  
Lena Levin  
Anu Sirén  
Pål Ulleberg  
TØI rapport 1179/2011

**vti**



**UNIVERSITETET I OSLO**  
DET SAMFUNNSVITENSKAPELIGE FAKULTET

**DTU Transport**  
Institut for Transport

---

**tøi**

Transportøkonomisk institutt  
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning



Eldres mobilitet og velferd –  
utvikling, reisebehov og tiltak





# Eldres mobilitet og velferd – utvikling, reisebehov og tiltak

Randi Hjorthol, Susanne Nordbakke, Liva Vågane, Lena Levin, Anu Sirén og Pål Ulleberg

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.

---

**Tittel:** Eldres mobilitet og velferd – utvikling, reisebehov og tiltak

**Forfattere:** Randi Hjorthol  
Susanne Nordbakke  
Liva Vågane  
Lena Levin  
Anu Sirén  
Pål Ulleberg

**Dato:** 12.2011

**TØI rapport:** 1179/2011

**Sider** 46

**ISBN Elektronisk:** 978-82-480-1289-4

**ISSN** 0808-1190

**Finansieringskilde:** Norges Forskningsråd

**Prosjekt:** 3447 - The Impact of Everyday Mobility for Elderly People's Welfare and Wellbeing

**Prosjektleder:** Randi Hjorthol

**Kvalitetsansvarlig:** Frode Longva

**Emneord:** Eldre  
Livskvalitet  
Mobilitet  
velferd

**Title:** Mobility and welfare of the older people – development, travel needs and policy formation

**Author(s):** Randi Hjorthol  
Susanne Nordbakke  
Liva Vågane  
Lena Levin  
Anu Sirén  
Pål Ulleberg

**Date:** 12.2011

**TØI report:** 1179/2011

**Pages** 46

**ISBN Electronic:** 978-82-480-1289-4

**ISSN** 0808-1190

**Financed by:** The Research Council of Norway

**Project:** 3447 - The Impact of Everyday Mobility for Elderly People's Welfare and Wellbeing

**Project manager:** Randi Hjorthol

**Quality manager:** Frode Longva

**Key words:** Mobility  
Older people  
Welfare

#### **Sammendrag:**

Et stort flertall av eldre sier at transport er helt sentralt for deres velferd og livskvalitet. Likevel er det mange eldre i Norge i dag som har et utilfredsstillende transporttilbud. Ikke alle har mulighet til eller ønsker å kjøre bil. Mange bor slik til at kollektivtransport ikke er et alternativ. Holdeplassen er ofte for langt unna og tilbudet lite tilpasset. TT-ordningen er relativt dårlig kjent, og et flertall av dem som har TT-kort synes ikke at det dekker reisebehovet. Med en økende gruppe av eldre i samfunnet er det viktig å tilrettelegge transporttilbudet for dem. Dette medvirker til at flere eldre kan være selvhjulpne og bo lenger i eget hjem, og bidrar til bedret velferd og livskvalitet.

#### **Summary:**

A majority of older people state that access to transport is essential to their welfare and quality of life. Nevertheless many older people in Norway today are facing an unsatisfactory transport supply. Not all of them want to or are able to use a car, and many live in areas with low public transport quality. The knowledge of the Special Transport Service is low, and only one third of those who use it state that their transport need is met. With an increasing share of older people it is important to develop a transport policy adjusted to this change. It will mean greater independence for older people and help them to stay longer in their homes, contributing to improved welfare and quality of life.

Language of report: Norwegian

---

Rapporten utgis kun i elektronisk utgave.

This report is available only in electronic version.

---

Transportøkonomisk Institutt  
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

Institute of Transport Economics  
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

# Forord

Denne rapporten oppsummerer hovedresultater fra prosjektet *The Impact of Everyday Mobility for Elderly People's Welfare and Well-being*. Prosjektet er finansiert av Norges forskningsråd under Velferdsprogrammet.

Prosjektet er et samarbeid mellom Transportøkonomisk institutt (TØI), Psykologisk institutt ved Universitetet i Oslo, Institutt for transport ved Danmarks tekniske universitet i Lyngby og Statens Väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Linköping. TØI har hatt prosjektlederansvar. Arbeidet i prosjektet har vært fulgt av en referansegruppe bestående av Svein Olav Daatland, NOVA, Guro Berge, Vegdirektoratet, Anita Hallenstvedt, NSB (til 2010) og Claus Ottersen, Statens vegvesen. Referansegruppen har gitt nyttige kommentarer og innspill underveis i arbeidet.

Avdelingsleder Frode Longva har gitt kommentarer til og kvalitetssikret denne rapporten. Sekretær Tove Ekstrøm har hatt ansvar for den endelige utformingen.

Oslo, desember 2011  
Transportøkonomisk institutt

*Lasse Fridstrøm*  
instituttssjef

*Frode Longva*  
avdelingsleder



# Innhold

## Sammendrag

## Summary

<b>1 Innledning</b> .....	<b>1</b>
<b>2 Litteratur og teoretisk bakgrunn</b> .....	<b>3</b>
2.1 Tidligere forskning .....	3
2.2 Mobilitet, velferd og livskvalitet – en teoretisk forståelsesramme .....	5
<b>3 Utvikling av reiser og aktiviteter i en 20-årsperiode</b> .....	<b>7</b>
3.1 Bil og førerkort .....	7
3.2 Flere reiser i perioden .....	10
3.3 De fleste aktiviteter opprettholdes .....	11
<b>4 Transportressurser</b> .....	<b>14</b>
4.1 Datagrunnlag .....	14
4.2 Førerkort og tilpasning av bilkjøring .....	15
4.3 Kollektivtransport og TT-ordningen .....	18
4.4 Privat hjelp til transport .....	20
<b>5 Det kollektive transporttilbudet – hva ønsker de eldre?</b> .....	<b>23</b>
5.1 Trygghet .....	23
5.2 Komfort .....	24
5.3 Informasjon/pris .....	25
<b>6 Mobilitet, transport og livskvalitet</b> .....	<b>26</b>
6.1 Aktiviteter som bidrar til livskvalitet .....	26
6.2 Transport oppleves som viktig for livskvaliteten .....	27
6.3 Transport er viktig også for de eldste .....	30
<b>7 Eksisterende tiltak for bedring av Eldres mobilitet</b> .....	<b>34</b>
7.1 Bil og førere .....	34
7.2 Kollektivtransport .....	36
7.3 Til fots .....	37
7.4 På sykkel .....	38
<b>8 Tiltak for morgendagens eldre</b> .....	<b>39</b>
8.1 Eldre bilførere i ulike bo-områder .....	39
8.2 Eldre uten bil og uten spesielle bevegelsesproblemer .....	40
8.3 Eldre uten bil, men med bevegelsesproblemer .....	41
8.4 Andre tiltak .....	42
<b>9 Referanser</b> .....	<b>43</b>





Sammendrag:

# Eldres mobilitet og velferd – utvikling, reisebehov og tiltak

TØI rapport 1179/2011

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

---

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

## Mobilitet og velferd

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

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

## Eldre har økt sin mobilitet fra 1985 til 2005

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

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

Gang/sykkelbruken<sup>1</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 sykkelturner. I gjennomsnitt var antall daglige turer til fots og på sykkel for disse gruppene 0,83 i 1985 og 0,66 i 2005.

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

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

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

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

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

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

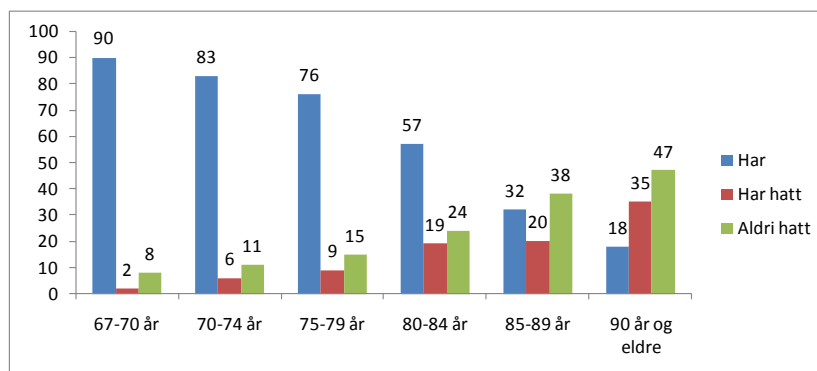
## Helse og transportressurser

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

---

<sup>1</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.

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

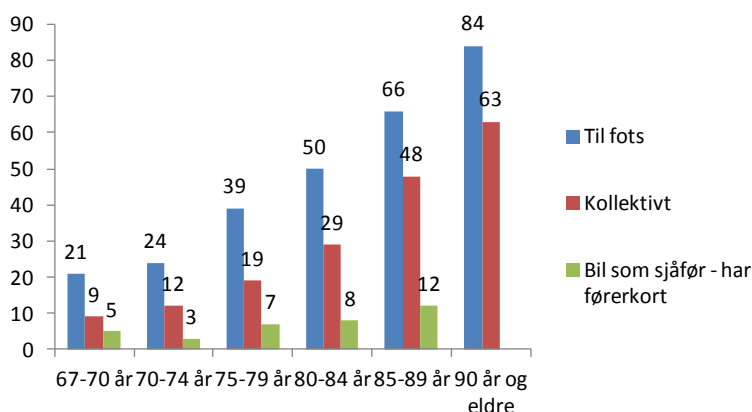


Figur S.1 Førerkort for bil i ulike aldersgrupper. Norge 2010. Prosent

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

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

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



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

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

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

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

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

## Mobilitet og livskvalitet

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

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

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

## Tiltak for bedring av eldres mobilitet

### Eldre bilførere

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

#### *Kjøretøy*

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

#### *Opplæring*

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

#### *Førerkort med begrenset kjøretillatelse*

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

### Eldre uten bil og uten bevegelsesproblemer

#### *Tilpassing av kollektivtilbudet*

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

#### *Målrettet informasjons- og markedsføringstiltak*

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

#### *Bedring av tilbudet i distriktene*

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

### *Tilrettelegging for å gå*

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

## **Eldre uten bil med bevegelsesproblemer**

### *Informasjon om spesialtransport*

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

### *Økte økonomiske rammer*

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

### *Kjøring av varer hjem*

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

### *Samordning av støtte til syketransport, legebekker og TT-kort*

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

**Summary:**

# **Mobility and welfare of older people – development, travel needs and measures**

*TØI Report 1179/2011*

*Author(s): Randi Hjorthol, Susanne Nordbakke, Liva Vågane, Lena Levin, Anu Sirén, Pål Ulleberg  
Oslo 2011, 46 pages Norwegian language*

---

*Mobility is an important aspect of welfare and well-being. A large majority of people aged 67 years and older state that access to transport is essential to their quality of life, i.e. a good transport service is necessary if they are to have an active social life. Nevertheless, many older people in Norway today live in areas where the public transport supply is not satisfactory. Not everyone has or wants to use a car. The distance to the bus stop or train station is often too far to walk, and many will not use public transport if they are not sure of getting a seat. Awareness of the Special Transport Service among those who cannot use conventional public transport is lacking, and of those who use the service only about a third claim that it is adequate. With an increasing share of older people in society it is important that transport policy adjusts accordingly. An accommodated transport supply means greater independence for older people and helps them stay longer in their own home, thus contributing to improved welfare and quality of life.*

## **Mobility and welfare**

Previous research has shown that mobility and being able to get out of the home are among essential aspects in the quality of life and welfare of older people. Despite general consensus that there is a relationship between mobility and well-being and welfare, the research evidence is sparse, especially in Norway. This report contributes to our knowledge of the travel activity of older people – how their travel needs are satisfied, their attitudes and wishes concerning transport and mobility – and of the transport measures that will contribute to a better organized and accomplished daily life.

A political aim in Norway is that older people live at home as long as possible (so long as they want to) and are readily able to get around outside the home. Transportation services of various kinds are important, because low mobility and a high degree of dependence on others lead to poor welfare and quality of life and to increased strain on the health and social services. Adjusted transport for the elderly is positive for the welfare of the individual and profitable for society.

## The mobility of older people has increased in the period 1985 to 2005

Travel activity generally decreasing with age is primarily related to the fact that one's work-related travel has pretty much come to a halt. Activities in other welfare arenas do not change until high age (80+), and among the younger older, i.e. around 70 years of age, shopping and leisure activities actually increase. The results of our study are based on Norwegian national travel surveys from 1985 and 2005.

Travelling on foot and by bicycle decreased for both men and women in this 20-year period – on average from 0.83 per person in 1985 to 0.66 in 2005.

Car-use is quite different. The number of trips by car (as driver) doubled for women in these age groups, i.e. from 0.6 per person per day in 1985 to 1.2 in 2005. In both years the number of car trips (as driver) decreased with age, but analysis shows that most cohorts retain their car habits over time. People aged 40-44 years in 1985 were driving a car just as much 20 years later.

The number of car trips by men increased in the period from 1.8 to 2.2 per person per day, i.e. higher than that of women, especially among the oldest. Up until 70 years of age, men tend to have the same car-use habits, but not so much after that. However, men in the age group 80-85 still carry out one trip as driver per day in 2005.

The period between 1985 and 2005 saw a significant increase in the number of car trips made by both men and women. While most cohorts retain their car habits during the life course, car use is reduced with age, but at a higher level in 2005 than in 1985.

Significant changes occurred in the travel patterns of older people in the period. More held a driving licence and access to a car increased significantly – more so for women than for men and greatest for women aged 40-50 in 1985.

## Health and transport resources

Among the young older people a large majority hold a driving licence, while the shares decrease with age (Figure S.1). A Norwegian national survey from 2010 on older people's activities, their travel and welfare shows that a fairly large share of those 80 years and older have never had a licence, and a majority are women – as many as 40 percent of these women have never held a driving licence. This picture will change for future generations, when most women – even among the oldest groups – will have a driving licence.



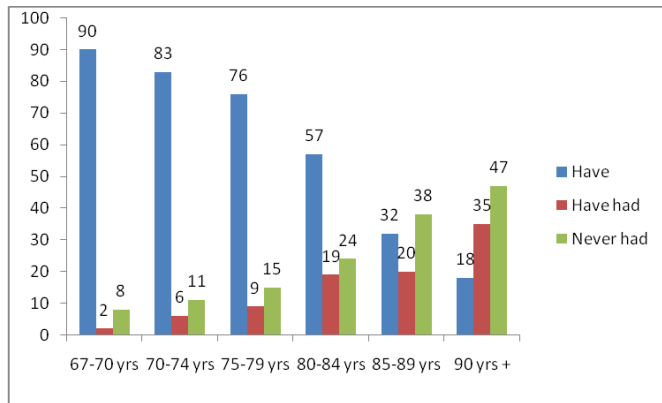


Figure S.1 Driving licence in different age groups. Norway 2010. Percent

It is quite common for drivers to adjust their driving as they grow older. The oldest often limit their driving to local areas, reduce it when it is dark or the roads are icy and prefer to drive when the traffic is less. Women more often than men make these adjustments.

Average age for giving up driving in this sample is 76.5 years for women and 79.5 for men. Being without a driving licence and a car is problematic for both men and women, particularly for getting everyday shopping. Men tend to miss car-driving in itself and also the feeling of being in control that driving gives them. It is more typical of women than of men to feel relief when they stop driving because of the insecurity they feel in traffic.

Health problems in relation to the use of different transport modes increase with age (Figure S.2). Both walking and using public transport are experienced by all age groups as more problematic than driving a car.

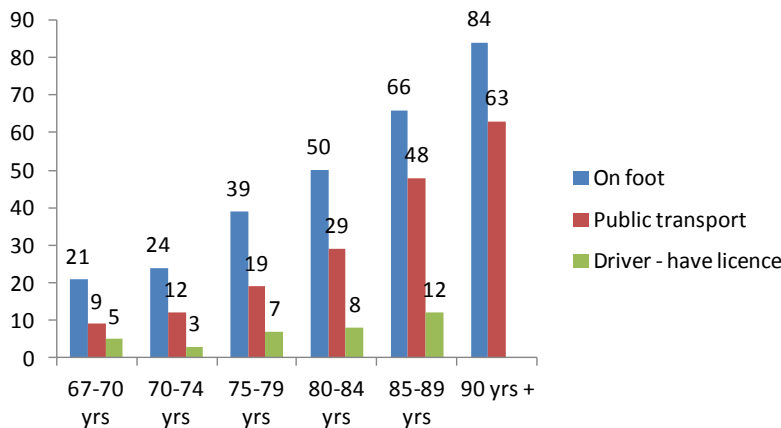


Figure S.2 Health-related problems with use of transport modes by age group. Norway. 2010. Percent

The quality of public transport varies depending on where one lives. Distance to the bus stop may be a short walk, and there may be a good frequency of service and a place to sit down on the way to the stop and at the stop itself in the larger urban areas. A feeling of security and safety, a seat on the bus or train ‘guaranteed’ and easy ways to buy a ticket are important qualities of the public transport preferred by older people.

A Special Transport Service for those who are unable to use conventional public transport is not very well known among the older population. Only 15 percent have this service available and only 30 percent of them think that it covers their travel needs; the younger they are within this age group the more dissatisfied they are.

## **Mobility and quality of life**

More than half of the elderly, irrespective of age, agree that transport is necessary to their having an active social life. About 70 percent say that knowing transport is available when it is needed is important in regard to quality of life. Reduced availability of transport contributes to psychological ageing – to a feeling of being old when ability to get out of the home on one's own is curtailed. A great majority of the elderly dislike being dependent on others for transport, and of being a burden on family and friends. They say they much prefer some sort of public service.

With increasing age, level of activity reduces slightly. The need for transport is less, although its importance remains significant. With age, people crave a more home-oriented life. At about 70 years of age, roughly only 10 percent believe that the need for transport will decrease with increasing age. At 85 years, 40 percent are of this opinion.

Typical of the oldest group (80-85 years +) is a reduction in mobility and in the radius of action. The public transport supply perceived as problematic by many – difficulty getting on and off, insufficient space for a rolling walker, and seats intended for older people occupied by others. This group also want to be independent and not to bother others with their needs. 'Basic' activities like shopping, visiting the doctor and other health services, and 'lifestyle' activities such as leisure and social relations are important aspects of older people's welfare and well-being. Mastering daily life contributes to quality of life. It is not necessarily the level of mobility (number of trips) that is important, but the feeling of being self-reliant. Lifestyle activities are related to who the person is, about identity and self-esteem. It is about being active, being in contact with 'the world' and experiencing social belonging, all important elements of self-esteem and as such of quality of life and well-being. These types of activity should be taken into consideration when mobility measures are being introduced for older people.

## **Measures for improvement of older people's mobility**

### **Older drivers**

Measures connected with car ownership and car use concern the car as a technical remedy, its use, and about driving capability and improvement.

#### *The vehicle*

Technical systems assisting the driver can be especially helpful for older drivers in drawing attention to approaching traffic, in warning about vehicles/objects in the driver's blind spot, in directing attention to relevant information, and in giving information about the next traffic situation. Automatic gear-changing seems a better solution for older drivers than manual changing of gears. Increased braking

power, adjustable seats, ease in getting in and out of the car, ready use of seat belts, clear design of the dashboard, and easy loading and unloading of the boot/trunk are all considerations that older people should take into account when buying a car.

#### *Refreshing older people's skills*

Training courses are important in improving the driving skills of older people. In Norway, a driving course for older people, known as 'Driver 65+', is positive in reducing the risk of accidents and is particularly beneficial to drivers who have not yet turned 75 years of age.

#### *Driving licence with limited permission to drive*

The adjustments that older people make regarding car use, such as limiting driving to within their neighbourhood and avoiding particularly tricky situations, point to the option of a driving licence with certain restrictions. For older people, restricted driving would have a significant effect on their lifestyle activities and, consequently, their welfare.

## **Older people without a car and with no physical disabilities**

#### *Adjusting the public transport system*

In general, public transport authorities should begin to listen to what older people are emphasising, because much of it would be to the benefit of all road users; safety and security on the journey, reduced distances to bus stops and terminals, more allocated seating on buses and trains, a bench to sit on the way to and from the bus stop (and at the stop itself), simplified ways of buying tickets, and a considerate, smooth, driving style of the bus driver.

#### *Special information and marketing measures*

Information and marketing of the actual supply of transport is important. Whether in urban or rural areas, information about services and routes is often limited.

#### *Improvement of the public transport supply in rural areas*

A problem in rural areas in regard to public transport is insufficient supply. In some areas the school bus is the only alternative, in which case passengers have to travel before the shops or other services have opened and then return in the middle of the day, with no service at weekends and during school holidays.

#### *Adjustment for walking*

Stumbling and falling in the walking environment is often caused by uneven surfaces and by obstacles in the surroundings. More and better designed pedestrian crossings, signal regulation, wider pavements, more benches to rest on, less slope where some pavements intersect are all examples of situations where measures could be introduced to make it easier for older people to move around safely outdoors. Winter maintenance of roads and pavements is particularly important for older people. Snow and icy pavements prevent mobility. Older people also feel unsafe in places where cyclists are allowed to use the same area as pedestrians.

## **Older people without a car and with physical disabilities**

### *Information about special transport*

Knowledge about the Norwegian system of Special Transport (TT Service) is insufficient among potential users. Older people often don't know the premises of getting this service or of how they can apply. There is much need for information.

### *Increased budget of the Special Transport Service*

Only 30 percent of people are happy with this service. For many, the service covers either basic needs or lifestyle activities.

### *Home delivery of goods*

Home delivery of groceries, which many experienced some decades ago, is appreciated by many as simplifying daily life. For a majority of the elderly, however, the ability to do their own shopping is an important aspect of being self-reliant. Getting help to carry goods to and from the TT-taxi is a wish that several expressed.

### *Coordination of the economic support for transport services*

For this group, a coordination of economic support for transportation connected with health services organized by the state, local/institutional transport organized by the municipalities and TT-service organized by the counties would be of great help.

# 1 Innledning

Økt aldring i befolkningen, i Norge som i mange andre vestlige land, vil ha en rekke sosiale og økonomiske implikasjoner knyttet til helse- og omsorgssystemene, pensjoner etc (se for eksempel Daatland og Slagsvold 2007). Dette har fått både forskningsmessig og politisk oppmerksomhet. Transport og mobilitet i denne sammenhengen har derimot blitt vist liten interesse i Norge (Hjorthol et al 2009, Hjorthol og Nordbakke 2008), selv om det er et viktig tema både for den enkelte og for samfunnet. For eksempel er transport og mobilitet fraværende i Statistisk sentralbyrås publikasjon 'Seniorer i Norge 2010' (Mørk 2011).

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, Mollenkopf et al 2011), 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 beskjedent, og kunnskap om Eldres mobilitet er også begrenset, særlig gjelder dette i Norge. I praksis betyr det at det er lite kunnskap om Eldres reisevaner, i hvilken utstrekning eldre får tilfredsstillende sine reisebehov, hvilke oppfatninger og ønsker de eldre har når det gjelder transport og mobilitet og hvilke tiltak som eventuelt ville ha hjulpet dem i hverdagen.

Mobilitet og transport kan betraktes ut fra forskjellige velferdsmessige perspektiver. 1) Å reise er ikke et behov i seg selv, man reiser for å tilfredsstille sosiale og praktiske behov 2) Mobilitet og reiseaktivitet har verdi i seg selv, og kan for eksempel gi psykologiske og helsemessige gevinster 3) Potensiell mobilitet - å vite at man er i stand til å reise eller få transport gir trygghet. Disse tre perspektivene representerer ulike sider ved velferd og livskvalitet, og opprettholdelse av mobilitet og tilgang til transport kan gjøre det mulig for eldre å bli boende i eget hjem – å være selvhjulpne lengre enn uten denne muligheten.

Mangel på transportmuligheter er en av flere dimensjoner som kan føre til sosial utelukkelse (*social exclusion*). Den mobilitetsrelaterte 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 og Axhausen 2003).

Det er et politisk mål at eldre skal kunne leve uavhengig og bo hjemme lengst mulig dersom de selv ønsker det (St. Melding nr 25 (2005-2006)). Muligheten til å transportere seg selv og transportservice av ymse slag er en viktig del av dette. Dårlig mobilitet og større avhengighet av andre gir dårligere velferd og

livskvalitet og større belastninger på sosial- og helsesystemene. Transporttilbud og transportmuligheter for eldre er derfor både samfunnsøkonomisk lønnsomt og en fordel for den enkelte.

Eldre er ingen homogen gruppe. I en del undersøkelser snakker man gjerne om eldre som én gruppe fra en viss alder, for eksempel 65 år (jf kapittel 3). I forskning om mobilitet og reiseaktivitet er det klart at det vanligvis er forskjell på de som befinner seg i alderen 65-70 år og gruppen 80-85 år. I offentlig statistikk har man brukt betegnelsen ”eldre eldre” om personer over 80 år, gruppen 65-79 år som ”mellomgamle”, mens de under 65 år ble kalt de ”unge eldre” (SSB 1999).

Men kronologisk alder kan også være vanskelig å bruke som en entydig indikator på mobilitetsnivå, fordi folk på samme alder kan ha ulike forutsetninger for å gjennomføre daglige aktiviteter og reiser, avhengig av for eksempel helse, tilgang på tilbud og transportressurser.

I denne rapporten skal vi belyse ulike sider ved Eldres mobilitet; hvordan den har utviklet seg over tid, sett i et 20-årsperspektiv, hvordan dagens situasjon er for eldre, hvilke barrierer eldre møter for sin daglige mobilitet, hvilke ønsker de har når det gjelder transporttilbud og hvilken betydning mobilitet og transport har for Eldres velferd og livskvalitet. Vi vil også gå gjennom eksisterende tiltak, ”best practice”, som er iverksatt for å bedre Eldres mobilitet, først og fremst i de skandinaviske landene.

Resultatene som presenteres i rapporten er basert på analyser av nasjonale reisevaneundersøkelser fra Norge, Sverige og Danmark, fokusgrupper gjennomført i de sammen landene, en nasjonal spørreundersøkelse gjennomført i Norge, en særskilt evaluering av oppfriskningskurs for eldre bilførere i Norge, samt gjennomgang av internasjonal og nasjonal forskning om temaet.

Kapittel to gir informasjon om tidligere forskning om temaet og presenterer også en begrepsmessig ramme for forståelse av sammenhengen mellom velferd og mobilitet. I kapittel tre presenterer vi utviklingen av Eldres reisevaner og mobilitet i et 20-årsperspektiv. I kapittel fire ser vi på hvilke transportressurser de eldre har, både offentlig og privat. Vi undersøker også hvilke helsemessige utfordringer transportsystemet representerer for de eldre. Kapittel fem tar opp ønsker de eldre har til det kollektive transporttilbudet. I kapittel seks ser vi nærmere på hvor viktig mobiliteten er for ulike aspekter ved velferd og livskvalitet. I kapittel sju gjennomgår tiltak som er iverksatt for å bedre Eldres mobilitet knyttet til de ulike reisemåtene. I kapittel åtte diskuteres tiltak som kan møte mobiliteten til framtidens eldre.

## 2 Litteratur og teoretisk bakgrunn

### 2.1 Tidligere forskning

Uavhengig mobilitet er en viktig del av eldre menneskers velferd og livskvalitet, og 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 måtte slutte å kjøre bil var en viktig indikator på økte depressive symptomer. Den samme studien viste også at aktiviteter utenfor hjemmet gikk sterkt tilbake når muligheten for å kjøre bil forsvant, også når det ble kontrollert for effekten av alder og andre sosio-demografiske 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).

USA kan betraktes som billandet framfor noe annet, og tilsvarende undersøkelser fra Europa mangler. Det finnes imidlertid enkelte europeiske studier som har sett på sammenheng mellom livskvalitet og transport for eldre grupper. Banister og Bowling (2003) tok opp dette spørsmålet i Storbritannia. De fant at antall reiser, reiseavstander og andre aspekter ved mobilitet slik som det å føle seg trygg i nabolaget, deltakelse i aktiviteter og gode servicetilbud i nabolaget var viktige elementer ved livskvalitet.

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

En stor del av undersøkelsene om Eldres mobilitet er kartlegging av reisevaner, særlig gjelder det bilhold og bilbruk, men også reisefrekvens og reiseformål er tema for disse studiene. Men mesteparten av forskningen om eldre som angår førerkort og bilbruk kommer fra USA (Nordbakke 2006). Folk i USA er eldre når de slutter å kjøre bil enn i europeiske land der dette har blitt undersøkt (Hakamies-Blomqvist 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 1985, Kranz 1999, Dillen 2005), Danmark (Magelund 2001) og Norge (Hjorthol 2004, 2008). Disse studiene peker også på forskjeller mellom kvinner og menn. Generelt sett har kvinner sjeldnere førerkort enn menn. Ellers

har disse studiene ikke skilt så mye mellom ulike grupper av eldre bortsett fra kjønn.

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.

I en landsomfattende finsk studie fant man at problemer knyttet til mobilitet var klart knyttet til mangel på førerkort (Sirén 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.

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 og Hakamies-Blomqvist (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 (Sirén 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 andelene noe lavere, men tendensen er den samme (SIKA 2006, Kjær 2005). Den "nye" generasjonen av eldre har sannsynligvis utviklet (bil)vaner som de tar med seg inn i pensjonisttilværelsen. En tidligere norsk kohortstudie peker i den retningen (Hjorthol og Sagberg 2000). Det samme fant man i en komparativ kohortstudie av Eldres reisevaner i Danmark, Norge og Sverige (Hjorthol et al 2010). 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 relativt ny studie fra Sydney, Australia viser at preferansen for å bruke bil er sterk, selv om det finnes andre reisemåter (Golob og Hensher 2007). Resultater fra en samtidig studie fra London viser også at eldre foretrekker bilen framfor kollektivtransport (Schmöcker, 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).

## 2.2 Mobilitet, velferd og livskvalitet – en teoretisk forståelsesramme

Som vi nevnte innledningsvis kan mobilitet og transport betraktes ut fra forskjellige velferdsmessige perspektiver. Metz (2000) foreslo en inndeling av mobilitet i fem elementer: 1) Reise for møte andre/komme til bestemte steder 2) Psykologiske velvære ved å komme seg ut 3) Mobilitet gir fysisk aktivitet 4) Gir mulighet for deltakelse i aktiviteter i lokalsamfunnet 5) Mobilitet gir mulighet for å reise, et potensial.

Musselwhilte og Haddad (2010) foreslo en inndeling av reisebehov i primære, sekundære og tertiære. De primære reisebehovene er knyttet til de daglige gjøremålene, de sekundære dreier seg om behovet for kontroll og uavhengighet og de tertiære er knyttet til estetiske behov som å reise for turens egen skyld, f eks for naturopplevelse.

Den finske sosiologen Erik Allardt (1975) definerer velferd ut fra tilfredsstillelsen av behov knyttet til:

- å ha
- å elske
- å være

I Allardts nordiske undersøkelse 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 (Allardt 1975: 37). 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 til denne måten å betrakte velferd på, vil transport og transportressurser være hjelpemidler til å tilfredsstille behovene på disse tre velferdsområdene. Transport blir et slags avledet behov. Tilgang til transportressurser er med på å betinge mulighetene for deltakelse på de ulike velferdsarenaene, og reisevirksomheten blir grove indikatorer på deltakelsen. Helt forenklet kan man si at innkjøpsreiser og arbeidsreiser er indikatorer på *å ha*, besøks- og følgereiser 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 aktivitetsmønstre, mobilitet 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 kan være 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.

Etter vår oppfatning ivaretar Allardts begrepsbruk og klassifisering både de subjektive og de objektive aspektene ved velferd og livskvalitet på en måte som vi finner nyttig i diskusjonen mellom mobilitet og velferd.

## 3 Utvikling av reiser og aktiviteter i en 20-årsperiode

I dette kapitlet skal vi bruke data fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene fra 1984/85 og 2005 i Norge for å se hvordan utviklingen har vært for ulike grupper av eldre. Vi vil også trekke inn resultater fra Danmark og Sverige for å undersøke i hvilken grad det er samsvar i endringer i mobilitet blant eldre i de skandinaviske landene.

### 3.1 Bil og førerkort

Reisevaneundersøkelsene i disse tre landene er gjennomført omtrent på samme tidspunkt og over omtrent samme mal, noe som gjør dem sammenliknbare. Se Denstadli mfl (2006) for en nærmere beskrivelse.

Reisevaneundersøkelsen 1985 (RVU 1985) var den første landsomfattende reisevaneundersøkelsen i Norge. 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.

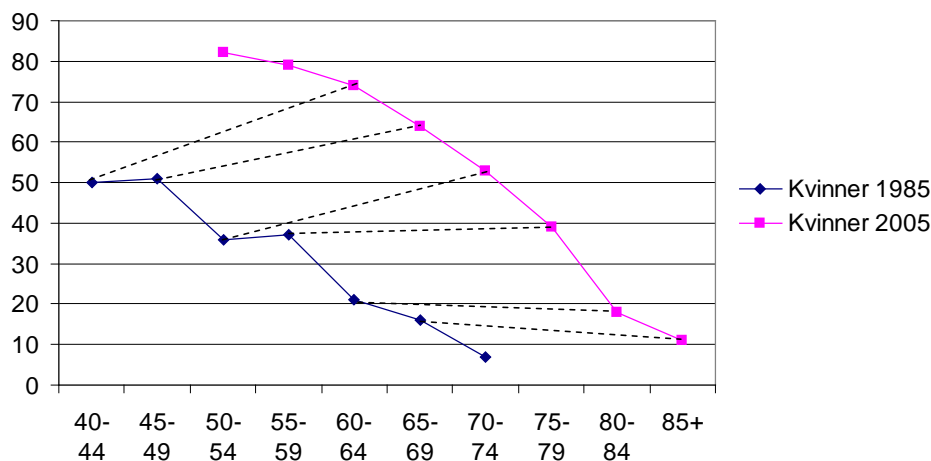
Reisevaneundersøkelsen 2005 (RVU 2005) var basert på telefonintervjuer med i alt ca 17 500 personer som var 13 år eller eldre på intervjutidspunktet (Denstadli et al 2006). Intervjuene ble foretatt av MMI. Svarprosenten var ca 50. Intervjuingen startet i januar 2005 og gikk over et år.

Analysene som presenteres i denne rapporten er kohortanalyser, noe som innebærer at man følger bestemte årskull over tid. Den type analyser gjør det mulig å undersøke tre forskjellige virkninger; *kohort- eller generasjonseffekten* som er knyttet til egenskaper ved en bestemt generasjon eller årskull, *periodeeffekten*, som er påvirkninger knyttet til hendelser i en bestemt tidsperiode og *alderseffekten*, som har med livsløp og aldring å gjøre.

Førerkort og tilgang til bil er to av de viktigste faktorene som er med på å bestemme hvordan Eldres (og andres) daglige reiser foregår. Dette er ressurser som lett kan knyttes til Allardts velferdsdimensjon – å ha. Muligheten til å kjøre og tilgang til bil øker friheten til å velge og til å delta på ulike velferdsarenaer og i forskjellige aktiviteter. Særlig gjelder dette for dem som bor i områder med dårlig kollektivtilbud. Mens en majoritet av dagens unge tar førerkort for bil, var dette mye mindre vanlig for de eldste i de to nasjonale reisevaneundersøkelsene i 1985 og i 2005.

Både eie av bil, tilgang og bruk har vært nært koplet til kjønn. Særlig er det eldre kvinner som har og har hatt dårlig tilgang til bil (Hjorthol 2004). Forskjellene er

langt mindre i de yngre aldersgruppene. Kjønn er en svært viktig variabel når vi ser på utvikling av reiseaktivitet. Dette har sammenheng med flere faktorer. En av de viktigste er yrkesaktivitet som betyr egen inntekt, større behov for bil og barn som skal følges til barnehage og skole.



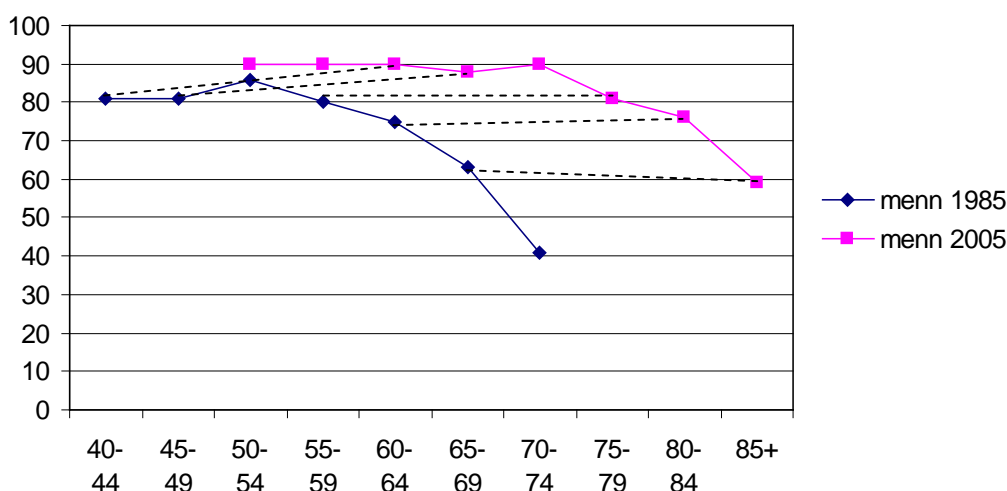
Figur 3.1 Førerkort og alltid tilgang til bil for ulike kohorter av kvinner i 1985 og i 2005. RVU 2005. Prosent

Figur 3.1 viser andel av ulike årskull kvinner som har førerkort og alltid tilgang til bil i henholdsvis 1985 og 2005<sup>1</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 eller årskull i løpet av denne 20-årsperioden.

Blant den generasjonen kvinner som var født i årene 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.

Kvinnegenerasjonene helt opp til 60 år i 1985 økte sin tilgang til bil i denne 20-årsperioden, den yngste generasjonen mest. Her kan vi snakke om en klar periodeeffekt. Det har vært en generell velstandsøkning, flere kvinner er i fullt arbeid og en mer generell positiv holdning til likestilling. 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 liten nedgang i tilgang til bil.

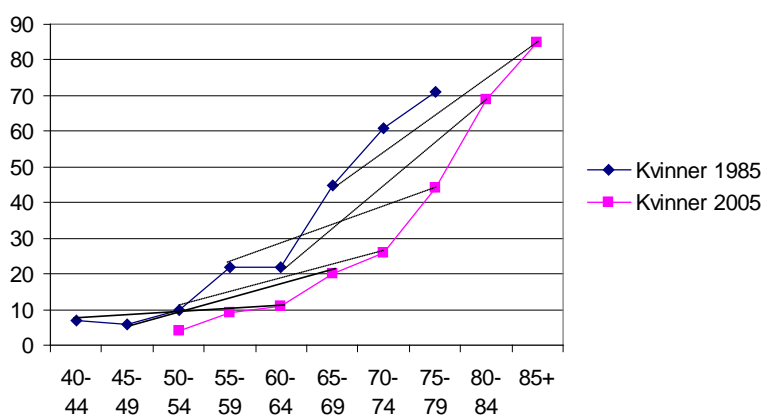
<sup>1</sup> Å alltid ha tilgang til bil baserer seg på et spørsmål om respondenten kunne bruke bilen når vedkommende ønsket det på registreringsdagen.



Figur 3.2 Førerkort og alltid tilgang til bil for ulike kohorter av menn i 1985 og i 2005. RVU 2005. Prosent

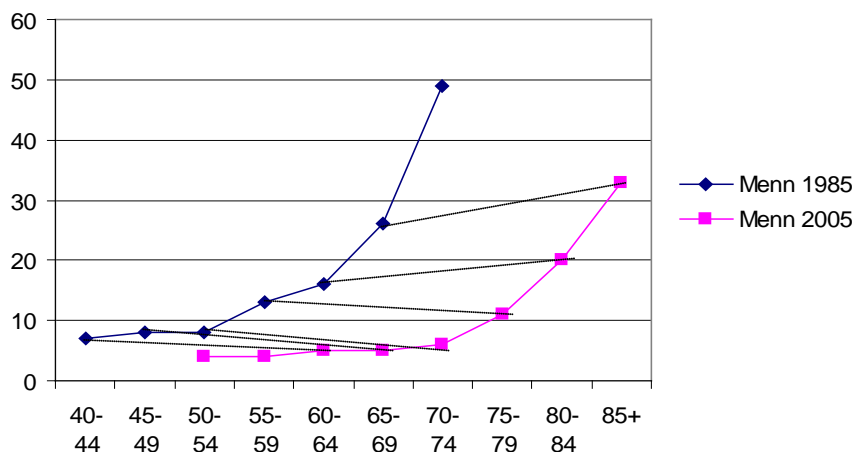
Blant de ulike generasjonene av menn, finner vi ikke en tilsvarende periodeeffekt blant de yngre aldersgruppene som blant de eldste. Ca 80 prosent av menn opp til 60 år hadde alltid tilgang til bil i 1985. Det er derimot en klar periodeeffekt for de mellom 60 og 74 år. I 1985 lå andelen som alltid hadde bil i denne alderskategorien mellom 40 og 75 prosent. I 2005 hadde ca 90 prosent av menn opp til 60-74 år alltid tilgang til bil.

Figurene 3.1 og 3.2 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?



Figur 3.3 Andel kvinner som bor i husholdninger uten bil i 1985 og i 2005. RVU 2005. Prosent

Andelen kvinner som bor i hushold uten bil har avtatt i alle aldersgrupper, størst er for kvinner fra 65 til 80 år. Vi ser i 2005 at i gruppen fra 80 år og eldre er det svært mange kvinner som ikke har bil. Sammenliknet med menn, figur 3.4, 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 når de eldes.

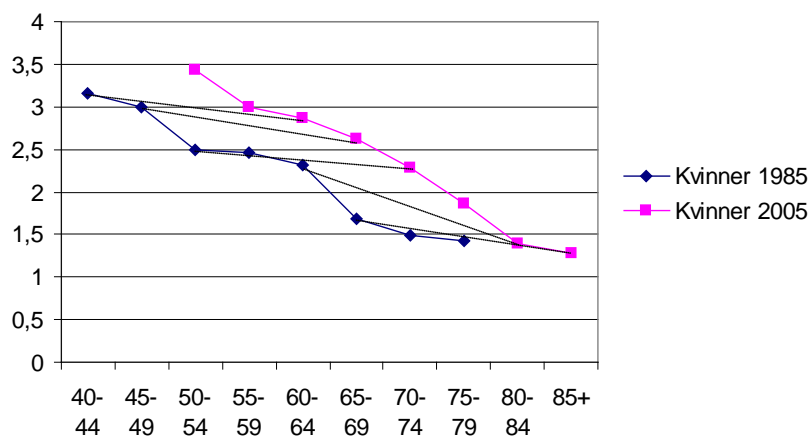


Figur 3.4 Andel menn som bor i husholdninger uten bil i 1985 og i 2005. RVU 2005. Prosent

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. 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. I Norge er rundt 80 prosent av kvinner over 80 år enker eller single, mens tilsvarende andel av menn er 40 prosent (Statistisk sentralbyrå 2008). Sammenlikner vil utviklingen i tilgang til bil og førerkort med utviklingen i Danmark og Sverige er den i hovedtrekk den samme (Hjorthol et al 2010). Bilholdet og førerkortandelen er noe lavere i Danmark enn i de to andre landene, men endringene er stort sett det samme både for kvinner og menn.

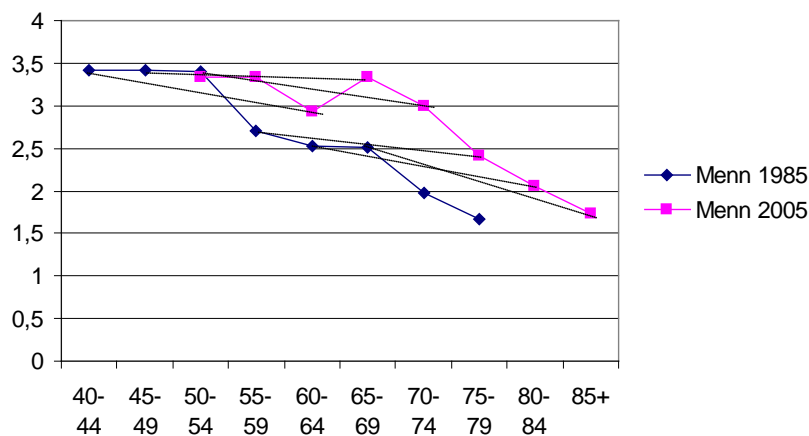
### 3.2 Flere reiser i perioden

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.



Figur 3.5 Antall reiser per dag for kvinner i 1985 og 2005. RVU 2005. Gjennomsnitt

Figurene 3.5 og 3.6 viser at det har skjedd en økning i antall reiser både for kvinner og menn i denne perioden. 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 at de har bedre tilgang til bil. De ulike kohortene opptrer omtrent på samme måte, så vi kan ikke snakke om noen kohorteffekt av betydning. Spørsmålet er hvilke typer reiser som reduseres, er det alle eller noen særskilte reiseformål som det blir færre av?



Figur 3.6 Antall reiser per dag for menn i 1985 og 2005. RVU 2005. Gjennomsnitt

### 3.3 De fleste aktiviteter opprettholdes

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.

Handlereisene har vi primært knyttet til velferdsdimensjonen å ha, men elementer av de andre dimensjonene kan også være aktuelle. Shopping kan være mer enn bare innkjøp (Lavik 1999). 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 i form av økt inntekt 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 tilfredsstille 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, og det sosiale blir det primære.

Fritidsaktiviteter er først og fremst koplet til dimensjonen 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. Disse fritidsreisene har økt noe både for kvinner og menn. Det er i aldersgruppen 65-69 år 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, kanskje som en konsekvens av dårligere tilgang til bil.

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 som kan grupperes under dimensjonen å elske. Disse reisene er med på å opprettholde det sosiale nettverket man har, med viktig kontakt ansikt til ansikt. 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.

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>2</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, noe som kan ha uheldige helsemessige virkninger.

---

<sup>2</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.



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.

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. Det er en klar økning i bilbruken. De aller fleste kohortene opprettholder sine bilvaner over tid, men bilbruken reduseres med alder, men på et høyere nivå i 2005 enn i 1985.

Mellom 1985 og 2005 har det altså skjedd tydelige endringer i den eldre befolkningens reisevaner. De foregående 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. Den generelle økningen i reiseaktivitet blant disse aldersgruppene finner vi også i Danmark og Sverige (Hjorthol et al 2010).

Betrakter vi reiseaktivitet som indikator på velferd og livskvalitet begrepsfestet til Allardts begreper – å ha, å elske, å være – viser de foregående analysene at aktiviteter som er knyttet til å være og å elske beholdes på samme nivå opp i relativt høy alder (80 år +), mens det å ha både i form av materielle ressurser og delvis aktivitet reduseres i større utstrekning, særlig for kvinner.

## 4 Transportressurser

I dette kapitlet skal vi gå nærmere inn på hvilke transportressurser eldre har, både privat i form av bil, men også som hjelp av andre og det offentlige tilbudet, det være seg kollektivtransport eller spesialtransport.

### 4.1 Datagrunnlag

Datagrunnlaget for dette kapitlet og kapitlene 5 og 6 er i første rekke en landsomfattende undersøkelse i Norge om aktiviteter og reiser blant eldre. Forut for spørreundersøkelsen ble det gjennomført fokusgrupper i Norge, Sverige og Danmark. I Norge ble dette gjort i fem kommuner: Oslo, Stjørdal, Nes, Vågå og Ørje med eldre fra 67 år og oppover. I Sverige og Danmark to kommuner i hvert land. Fokusgruppene ble satt sammen for å representere eldre i ulike aldersgrupper, kjønn og bosted (storby, mindre tettsteder og spredtbygde områder). Svarene fra disse fokusgruppene ble brukt som grunnlag for utarbeiding av spørreundersøkelsen. Resultater fra fokusgruppene vil også bli brukt til å illustrere og bygge opp under en del av funnene i spørreundersøkelsen.

Undersøkelsen ble gjennomført som en postal spørreundersøkelse i 2010. Målgruppen for undersøkelsen har vært et landsrepresentativt utvalg av befolkningen i alderen 67 år og eldre. Det er ingen øvre aldersgrense. For å sørge for en best mulig dekning av svar fra de eldste eldre, ble utvalget stratifisert med 40 prosent i alderen 67-79 år og 60 prosent i alderen 80 år og eldre, det vil si en oversampling av de aller eldste. Utvalget ble trukket fra TNS Gallups befolkningsdatabase, som er landsrepresentativ. Databasen omfatter hjemmeboende personer. Personer bosatt på institusjon er ikke inkludert. Problemstillingene i denne undersøkelsen er primært knyttet til situasjoner der vedkommende bor hjemme og i hovedsak er i stand til å klare seg selv. Det er et viktig poeng å undersøke hvilke transporttilbud som må være til stede for at eldre personer kan bli boende hjemme.

Svarprosenten ble ca 40 prosent<sup>3</sup>, og nettoutvalget er 4723. Antallet som svarte på de ulike spørsmålene varierte. Spørreskjemaet var delt inn i følgende tema: Bakgrunnsopplysninger, aktiviteter og gjøremål, udekkede transportbehov, opplevelse av å være uten bil, telefonkontakt og kontakt på internett, bil og førerkort, kollektivtransport og transporttjenester, helse, livskvalitet og transportens betydning for ulike sider ved tilværelsen.

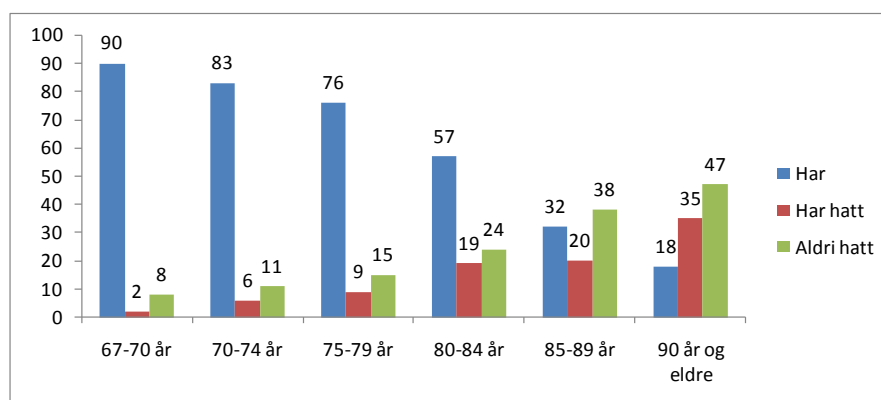
---

<sup>3</sup> Den reelle svarprosenten er en del over dette, men er vanskelig å beregne. Antallet som ikke kan svare er antakelig betydelig høyere enn de som ble registrert. Mer enn 300 henvendelser er mottatt om uttrukne respondenter som ikke kan svare, enten demente, flyttet på institusjon eller er døde. Vi antar at det er flere i disse kategoriene fra dem vi ikke har fått svar fra.

Undersøkelsen ble gjennomført i tidsrommet 22.10.2010 til 23.11.2010, og det ble purret med utsending av nytt skjema én gang. Resultatene er vektet etter kjønn og alder i henhold til offentlig statistikk.

## 4.2 Førerkort og tilpasning av bilkjøring

Som vi viste i forrige kapittel har det vært en økning i andelen som har førerkort og bil. Figur 4.1 viser at det er store variasjoner etter alder både når det gjelder hvem som har førerkort og hvem som noensinne har hatt førerkort.



Figur 4.1 Førerkort for bil i ulike aldersgrupper. Norge 2010. Prosent

Blant de yngste eldre har en stor majoritet førerkort, mens andelen er avtagende med økende alder. Fra 80 år og oppover er det relativt store andeler som aldri har hatt førerkort, og mange av disse er kvinner. Samlet for disse aldersgruppene kvinner er det så mange som 40 prosent som aldri har hatt førerkort. Når nye generasjoner eldes, vil dette bildet endres. Mange flere kvinner vil da ha førerkort, også blant de eldste gruppene.

Fra 80 år og opp er det likevel fremdeles mange som har førerkort, og i aldersgruppen 80-84 år har 60 prosent bil, og i denne aldersgruppen er det 55 prosent av kvinnene og 70 prosent av mennene som sier de bruker den til de fleste gjøremål. I aldersgruppene samlet er det 61 prosent av kvinnene og 76 prosent av mennene som sier at de bruker bilen til de fleste gjøremål.

I fokusgruppene kom det fram at det er vanlig å tilpasse bilkjøringen til sitt kompetansenivå. De kjører gjerne i områder hvor de er kjent, kjører lite når det er mørkt eller glatt, og helst når det er lite trafikk, men denne begrensede bilkjøringen betyr mye for den praktiske hverdagen og deres livskvalitet. Tabell 4.1 viser andeler som sier seg helt enig i ulike tilpasninger de gjør i forskjellige aldersgrupper og blant kvinner og menn.

Tabell 4.1 Andel som tilpasser bilkjøring på ulike måter. Helt enig. Norge 2010. Prosent

Alder	Kjører mest i områder jeg er kjent N=2543		Unngår å kjøre når det er mye trafikk N=2516		Unngår å bruke bilen til sentrum N=2513		Kjører lite når det er mørkt N=2550		Unngår å kjøre når det er glatt N=2546	
	Kvinne	Mann	Kvinne	Mann	Kvinne	Mann	Kvinne	Mann	Kvinne	Mann
67-70	31**	21	12**	6	17***	7	15***	5	15***	3
70-74	37**	26	15**	9	21**	13	17***	8	17***	5
75-79	55**	42	29***	13	28***	14	34***	14	35***	9
80-84	63*	52	40***	23	32*	22	44**	28	41***	20
85-89	70	58	49**	25	36	22	49	39	49**	21

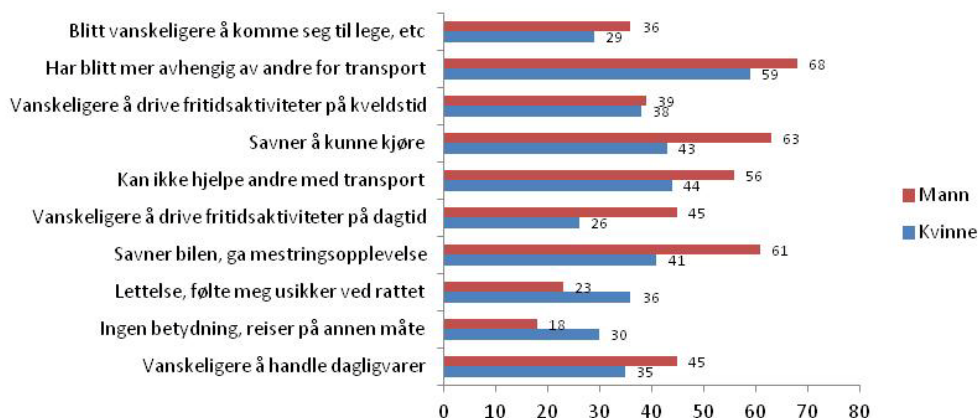
\* p<.05, kjikvadrat, \*\* p<.01, kjikvadrat, \*\*\*p<.001, kjikvadrat (test mellom kvinne og mann)

Tabellen viser at det er en økning i andelen som tilpasser bilkjøringen med stigende alder. Dette gjelder for alle disse fem forholdene. Å begrense kjøringen til områder der man er kjent er den vanligste tilpasningen. Så mange som 31 prosent av de yngste kvinnene og 21 prosent av menn i samme aldersgruppe gjør det. Ser vi på den eldste aldersgruppen er det en stor majoritet av kvinnene som først og fremst kjører lokalt.

Det er store forskjeller mellom kvinner og menn for alle tilpasninger, og det gjelder også stort sett for alle aldersgrupper. I de yngre aldersgruppene av menn er et mindretall som gjør noen tilpasninger. Kvinnene kjører sjeldnere til sentrumsområdene enn menn. De forsøker å unngå trafikkflette områder, mørkekjøring og kjøring på glatt føre i mye større utstrekning enn hva menn gjør. Dette kan både være uttrykk for at de er mer forsiktige bilister og at de har mindre kjøreerfaring enn menn. Konsekvensen kan være at de får mindre erfaring med forskjellige typer av trafikksituasjoner og dermed blir mer usikre i trafikken.

Gjennomsnittlig alder for innlevert førerkort i dette utvalget er 76,5 år for kvinner og 79,5 år for menn (p<0,01, tosidig T-test). Dette er en alder som er høyere enn de europeiske undersøkelsene som det er referert til i 2.1.

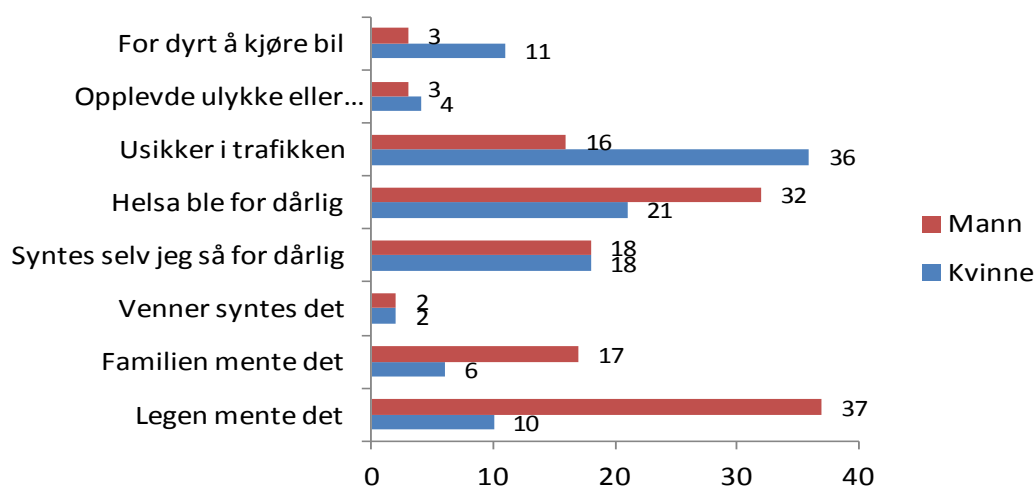
Likevel har de fleste mange år foran seg uten å kunne kjøre bil selv, og opplevelsen av å bli uten førerkort og bil oppleves som problematisk for mange av de eldre. Også når det gjelder dette forholdet er det forskjeller mellom kvinner og menn, figur 4.2.



Figur 4.2 Opplevelse av å bli uten bil. Flere svar kunne gis. Norge 2010. Prosent

Både kvinner og menn som ikke hadde bil lenger synes det har blitt vanskeligere å handle dagligvarer. Men menn opplever savnet av å kunne kjøre bil og den mestringsopplevelsen det ga dem mer enn kvinner. Det er mer typisk for kvinner at de føler en lettelse ved å slippe usikkerheten forbundet ved å kjøre, noe som også kommer til uttrykk i de begrensninger i bilkjøring som vises i tabell 4.1. Kvinner mener også oftere enn menn at det ikke er vanskelig å reise på annen måte.

En del av forklaringen på at kvinner slutter å kjøre bil tidligere enn menn finner man i de årsakene som nevnes for hvorfor de ikke kan eller vil fornye førerkortet, figur 4.3.

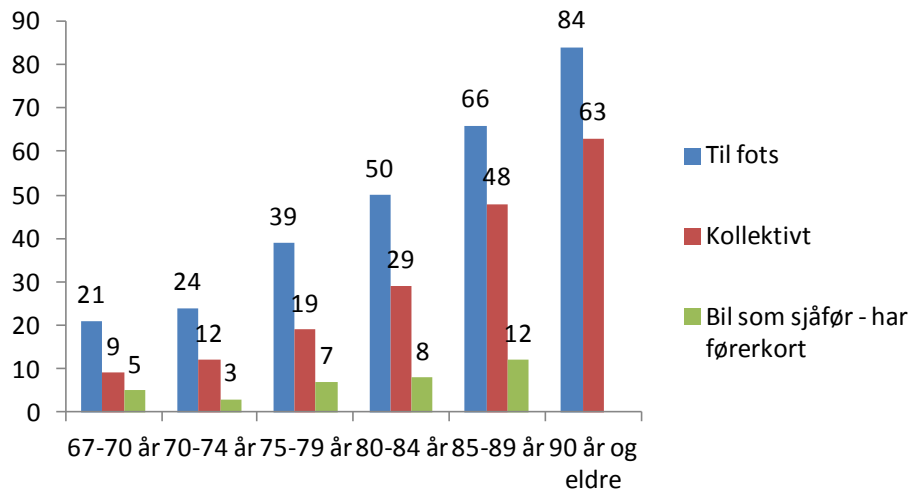


Figur 4.3 Grunner til ikke å fornye førerkortet for kvinner og menn. Prosent

Kvinner slutter å kjøre fordi de selv følte seg usikre i trafikken, og fordi de selv syntes de så for dårlig, menn fordi legen mente det. Kvinner slutter altså før legen påpeker at man bør slutte, noe som betyr at de kanskje slutter for tidlig, i mange tilfeller fordi de mangler kjøretrening. Ofte er det slik at kvinnene er passasjer mens mannen kjører, og når mannen blir borte, mister de både ektefelle og sjåfør, og selv om de har førerkort mangler de ofte kjøreeerfaring (Hjorthol og Nordbakke 2008).

Likevel er det slik at bilkjøring (for de som fremdeles har førerkort) er det som oppleves minst problematisk når man spør om helserelaterte problemer knyttet til ulike reisemåter, figur 4.4.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Spørsmålet ble formulert slik: Har du noen helsemessige problemer som gjør det vanskelig å reise på ulike måter?



Figur 4.4 Helsemessige problemer knyttet til reisemåter i ulike aldersgrupper. Norge 2010. Prosent

Både det å reise med kollektive transportmidler og det å gå oppleves mer problematisk for alle aldersgrupper enn å kjøre bil. I aldersgruppene fra 80 år og eldre er det mellom 30 og 60 prosent som har problemer med å bruke det kollektive transporttilbudet. For mange er avstand til holdeplassen for lang. Har man problemer med å gå er avstanden kritisk. Sammen med sitteplass og opplevelse av trygghet i tilknytning til kollektivreisen er avstand den viktigste kvalitetsfaktoren disse aldersgruppene framhever, som vi skal se nærmere på i kapittel fem. Det hjelper lite med god utforming av holdeplassene dersom de ligger for langt unna.

### 4.3 Kollektivtransport og TT-ordningen

Kvaliteten på det kollektive transporttilbudet varierer mye etter hvor intervjupersonen bor, tabell 4.2. Avstand til holdeplass er kortere, avgangsfrekvensen høyere og hvilemuligheter, både på vei til og på selve holdeplassen, er vanligere i de store byene enn i andre deler av landet.

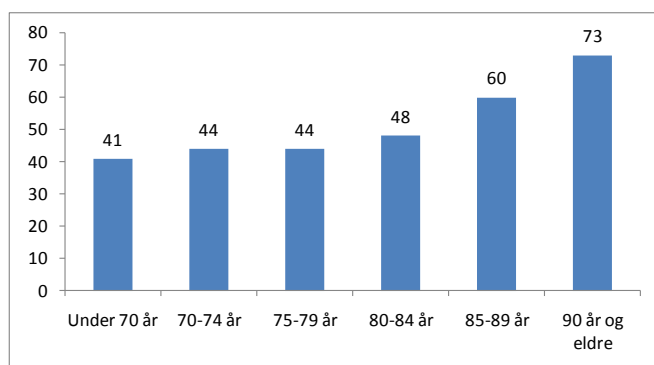
Tabell 4.2 Egenskaper ved kollektivtilbudet etter bosted. Norge 2010 Prosent. N=4245

Bosted	Mindre enn 500 m til nærmeste holdeplass ***	Avganger flere ganger i timen ***	Benk eller sitemuligheter på vei til holdeplassen ***	Benk eller sitemuligheter på holdeplassen ***
Oslo/Bergen/Trondheim/Stavanger	78	85	20	76
Omgenskommuner til de fire store byene	63	43	14	69
De neste seks største byene	69	48	13	54
Mindre byer	72	27	17	53
Tettsted og spredtbygde strøk	55	2	14	47

\*\*\*p&lt; .001, kjiqvadrat

Hva så med tilbudet til dem som ikke kjører egen bil eller kan bruke det ordinære kollektivtilbudet?

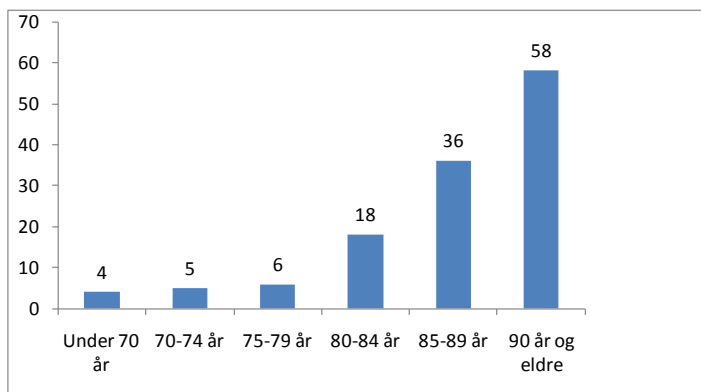
Den offentlige transporttjenesten, TT-ordningen, er fylkeskommunens tilbud om transport til dem som ikke kan bruke det ordinære kollektivtilbudet. Det er den enkelte kommune som godkjenner brukerne. Det viser seg at langt fra alle eldre kjenner til denne ordningen. Det er ikke før passerte 85 år at mer enn halvparten vet hva TT-ordningen dreier seg om, figur 4.5.



Figur 4.5 Har kjennskap til TT-ordningen. Norge 2010. Prosent

Det er flere som kjenner til ordningen i de større byene enn ellers i landet, noe som kan ha sammenheng med at bilbruken er høyere og at det er noe vanligere at de eldre får hjelp med skyss til å handle på mindre steder.

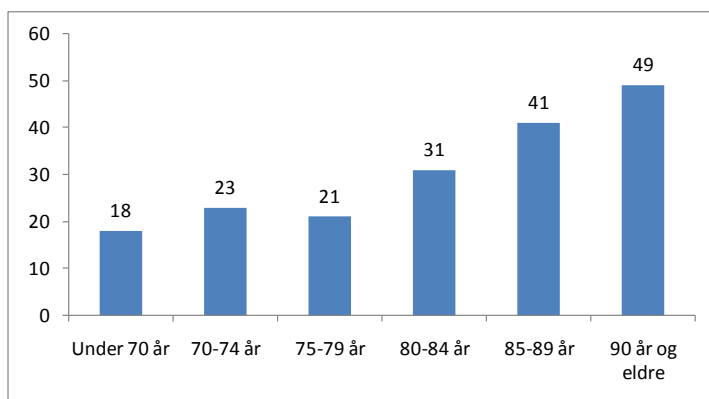
Bruken av TT-ordningen øker med alder, figur 4.6. Men det er ikke flere enn 15 prosent i disse aldersgruppene som har TT-kort, 25 prosent av kvinnene og 7 prosent av mennene.



Figur 4.6 Har TT-kort. Norge 2010. Prosent

Figur 4.6 viser at det er færre som har TT-kort enn andelen som har problemer med kollektivtransporten skulle tilsi (jf. figur 4.4).

De som har TT-kort er ikke fornøyde med tilbudet. Ca 30 prosent av dem synes det dekker deres reisebehov, og de er mindre fornøyde dess yngre de er, figur 4.7.



Figur 4.7 Andel som mener at TT-kortet dekker deres reisebehov. Norge 2010 Prosent

Blant de eldste er det omtrent halvparten som mener at det de får gjennom TT-ordningen dekker deres reisebehov, men i aldersgruppen mellom 67 og 70 år er det under 20 prosent som er fornøyde. Fra tidligere undersøkelser har vi sett at de som har "TT-kort" sparer på reisene for å kunne drøye det lengst mulig (Hjorthol m fl 2009). Det dekker langt fra det reisebehovet folk har. TT-ordningen er med andre ord ingen "heldekkende" løsning. Hver tredje TT-bruker sier at de sparer på reiser der besøk av venner og kjente er formålet.

#### 4.4 Privat hjelp til transport

Gjennom fokusgruppene kom det fram at en god del av de eldre (blant de eldste) fikk hjelp av familie eller venner til transport. I første rekke er det barna som stiller opp, og inntrykket var at dette var vanligere i landkommunene der alternativ transport var dårligere enn i Oslo. Men det var også flere som uttrykte at



de var tilbakeholdende med å be om hjelp av frykt for å bli oppfattet som en byrde for familie eller venner.

På spørsmål om det hendte at de eldre fikk hjelp til å handle dagligvarer av noen utenfor husholdningen svarte omtrent en fjerdedel bekreftende, tabell 4.3.

Tabell 4.3 Andel som får hjelp til å handle dagligvarer etter kjønn, alder og bosted. Norge 2010 Prosent

Kjønn, alder og bosted	Ja	Nei	Sum
<i>Alle</i>	26	74	100
<i>Antall</i>	1048	2975	4024
<i>Kjønn**</i>			
Kvinne	35	65	100
Mann	14	86	100
<i>Alder***</i>			
Under 70 år	10	90	100
70-74 år	16	84	100
75-79 år	23	77	100
80-84 år	36	64	100
85-89 år	60	40	100
90 år og eldre	68	32	100
<i>Bosted**</i>			
Oslo/Bergen/Trondheim/Stavanger	25	75	100
Omegnskommuner til de fire store byene	23	77	100
De neste seks største byene	26	74	100
Mindre byer	24	76	100
Tettsteder og spredtbygde strøk	30	70	100

\*\* p< .01, kji kvadrat, \*\*\*p< .001, kji kvadrat

Kvinner sier de oftere får hjelp enn menn og hjelpen øker med alderen. I tråd med inntrykket vi fikk i fokusgruppene er slik hjelp noe mer vanlig på mindre tettsteder og i spredtbygde strøk enn i byområder.

Undersøker vi hvor ofte denne hjelpen blir gitt av barn/barnebarn, annen familie, naboer og venner, finner vi at det er relativt sjelden, når vi ser på hele utvalget (ikke bare de som sier de får hjelp), tabell 4.4.

Tabell 4.4 Andel som får hjelp til å handle dagligvarer ukentlig av ulike grupper etter kjønn, alder og bosted. Norge 2110 N=4164 Prosent

Kjønn, alder og bosted	Barn/barnebarn	Annen familie	Naboer	Venner
Alle	9	3	1	2
Antall	4164	4164	4164	4164
Kjønn	***	*		
Kvinne	13	4	1	2
Mann	4	3	1	1
Alder	***	***	**	**
Under 70 år	2	2	0	1
70-74 år	2	3	1	1
75-79 år	6	4	1	2
80-84 år	13	4	1	2
85-89 år	22	4	3	2
90 år og eldre	34	9	2	4
Bosted				
Oslo/Bergen/Trondheim/Stavanger	8	3	1	1
Omegnskommuner til de fire store byene	8	3	1	1
De neste seks største byene	8	4	1	2
Mindre byer	9	3	1	1
Tettsteder og spredtbygde strøk	8	3	1	2

\* p<.05, kjiqvadrat, \*\* p< .01, kjiqvadrat, \*\*\*p< .001, kjiqvadrat

Tabell 4.4 viser at i gjennomsnitt er det ikke mer enn ni prosent som får ukentlig hjelp av den nære familien til å handle dagligvarer. Men dette øker betydelig med alder. For de eldre gruppene er ligger det på 20-30 prosent. Hjelp fra annen familie, naboer og venner forekommer mye sjeldnere. Kvinner får noe mer hjelp av familien enn menn, mens det er ingen signifikante forskjeller etter typen av bosted.

## 5 Det kollektive transporttilbudet – hva ønsker de eldre?

Hvilke faktorer er det så de eldre synes er viktige forhold ved kollektivtilbudet?

I denne sammenhengen har vi valgt å gruppere faktorene i tre kategorier; trygghet, komfort og informasjon/pris. Prosentandelene som presenteres under representerer de som har svart at de angjeldende faktorene er svært viktige forhold ved kollektivtilbudet.

### 5.1 Trygghet

Trygghet i forbindelse med bruk av kollektivtransporten er noen av de viktigste faktorene som nevnes av disse aldersgruppene, tabell 5.1. Det dreier seg om trygghet på vei til holdeplassen, på holdeplassen og underveis på banen eller bussen. Kvinner nevner det i større grad enn menn, og vektlegging av trygghet øker noe med alder opp til ca 80 år, for så å avta noe, muligens fordi de reiser lite kollektivt.

Tabell 5.1 Svært viktige forhold ved kollektivtilbudet etter kjønn og alder. Norge 2110 Prosent N=3509

Kjønn, alder og bosted	Trygg på banen/bussen	Trygg på holdeplassen	Trygg på vei til holdeplassen
	Svært viktig	Svært viktig	Svært viktig
Alle	57	52	51
Kjønn	***	***	***
Kvinne	66	62	62
Mann	45	40	38
Alder	***	***	***
Under 70 år	49	43	42
70-74 år	56	51	49
75-79 år	60	54	54
80-84 år	63	61	62
85-89 år	57	54	52
90 år og eldre	55	54	54

\* p<.05, kjikvadrat, \*\* p< .01, kjikvadrat, \*\*\*p< .001, kjikvadrat

I fokusgruppene som gikk forut for spørreundersøkelsen var det mangel på lys langs gangveien til holdeplassen, mangel på vektere eller betjening, frykt for ”gjenger” på holdeplassen og inne på kjøretøyet, særlig på T-banen, som ble nevnt. Ingen hadde vært usatt for noe ubehagelig, men mange hadde hørt om noen som hadde blitt plaget på en eller annen måte. Opplevelse av utrygghet, selv om

det i realiteten er ganske trygt, er vesentlig for om denne gruppen benytter seg av tilbudet eller ikke.

## 5.2 Komfort

Kategorien komfort dekker flere faktorer av litt forskjellig karakter, tabell 5.2. Avstand til holdeplassen er den som nevnes oftest, noe som ikke er overraskende tatt i betraktning de problemene eldre har med å gå og økningen i problemene med alder. I fokusgruppene ble vinteren, og problemene knyttet til den årstiden, trukket fram av alle. Manglende brøyting og strøing av fortauene betydde at flere av dem ble isolert hjemme i lengre tid. Snøhauger på fortauene og glatte veibaner la store begrensninger på de eldres mobilitet. Dess lengre avstanden var til bussholdeplassen eller banen, jo verre var det å komme fram, både sommer og vinter.

Sitteplass er også viktig. Enkelte reiste ikke kollektivt hvis de ikke var sikre på å få sitte. For eldre med dårlig balanse og problemer med å gå er det vanskelig å stå på en buss eller trikk. Nonen av de eldre mente at andre passasjerer så stygt på dem dersom de reiste i rushtiden. De kunne vel reise på andre tider.

Tabell 5.2 Svært viktige forhold ved kollektivtilbudet etter kjønn og alder. Norge 2110 Prosent N=3509

Kjønn, alder og bosted	Avstand til holdeplass	Sitteplass på bussen	Slippe å bytte buss/bane	Av-ganger per time	Hvilemulighet er på holdeplass	På-og avstigning på bussen/banen	Sjåførens kjørestil
	Svært viktig	Svært viktig	Svært viktig	Svært viktig	Svært viktig	Svært viktig	Svært viktig
Alle	55	50	42	38	34	30	28
Kjønn	***	***	***	*	***	***	***
Kvinne	61	59	48	41	42	39	35
Mann	47	39	35	36	25	20	18
Alder	***	***	**	***	***	***	**
Under 70 år	48	42	37	41	26	22	22
70-74 år	56	46	41	42	30	27	29
75-79 år	55	51	41	40	33	31	30
80-84 år	62	60	49	36	46	40	31
85-89 år	55	56	44	31	45	38	28
90 år og eldre	50	54	43	24	46	42	20

\* p<.05, kjiikvadrat, \*\* p<.01, kjiikvadrat, \*\*\*p<.001, kjiikvadrat

Å slippe bytting av buss eller bane forenkler reisen for alle, og særlig for eldre betyr det mindre anstrengelser. Avganger per time oppleves ikke fullt så viktig. De færreste steder i landet har et tilbud der bussen går flere ganger i timen, og med en mer fleksibel tidsplan i pensjonisttilværelsen er det mulig å tilpasse seg til de avgangene som er.

Hvilemuligheter på holdeplassen, lett på- og avstigning og sjåførens kjørestil er alle faktorer som er viktig når balansen er dårligere og styrken i kroppen svekket.

Dører som går for raskt igjen, høye trappetrinn, lang skrittavstand mellom fortau og bussen, oppbremsing og rask akselerasjon er forhold som gjør bussen og banen lite attraktiv for eldre trafikanter.

### 5.3 Informasjon/pris

Nesten 60 prosent av de eldre synes det er svært viktig at det er enkelt å kjøpe billett, tabell 5.3. Med automatisering av billettsystemene er det viktig å tenke på at de forskjellige maskinene/automatene skal kunne brukes av alle. De må kunne leses og forstås selv om man er svaksynt. Fremdeles bør det være mulig å kunne bestille på telefon. Fremtidige generasjoner eldre vil være vant til elektronisk bestilling, men fremdeles er det mange i de øvre aldersgruppene som ikke har tilgang til Internett.

Informasjon om reisetilbudet nevnes som svært viktig av nesten hver tredje. Det dreier seg om både før og under reisen, og omhandler for eksempel både medium for informasjon og forståelsen av rutetabeller. Interessant nok er pris en av de faktorene som færrest nevner som svært viktig. Det er kanskje en indikasjon på at honnørrabattene er tilfredsstillende?

Tabell 5.3 Svært viktige forhold ved kollektivtilbudet etter kjønn og alder. Norge 2110 Prosent N=3509

Kjønn og alder	Enkelt å kjøpe billett	Informasjon om reisetilbudet	Pris
	Svært viktig	Svært viktig	Svært viktig
Alle	59	34	27
Kjønn	***	***	***
Kvinne	59	39	31
Mann	42	29	23
Alder	**	***	*
Under 70 år	48	29	28
70-74 år	52	34	31
75-79 år	50	40	26
80-84 år	58	38	26
85-89 år	51	31	22
90 år og eldre	39	21	19

\* p<.05, kjiqvadrat, \*\* p< .01, kjiqvadrat, \*\*\*p< .001, kjiqvadrat

Skal vi få flere eldre til å reise kollektivt nå og i fremtiden er det flere faktorer enn det man vanligvis vurderer for gjennomsnittsbefolkningen man bør ta i betraktning. Opplevelsen av at det er trygt å reise med buss eller bane er svært viktig for disse aldersgruppene, og da er det hele reisen man tenker på. Gangavstander er også avgjørende for om tilbudet brukes. Med stigende alder øker også problemene med å gå. Er det langt til holdeplassen, vil det også hjelpe med mulighet for en hvilepause underveis. Vintervedlikeholdet, i form av snørydding og strøing er også viktig for at man kan komme seg til holdeplassen. Problemer knyttet til å gå, betyr også problemer med å stå på en buss eller bane. Sitteplass vektlegges derfor høyt. Komplikasjoner knyttet til billett kjøp reduserer også sannsynligheten for å reise kollektivt.

## 6 Mobilitet, transport og livskvalitet

Vi startet denne rapporten med å hevde at det er en sammenheng mellom velferd, livskvalitet og mobilitet eller muligheten til transport. I de foregående kapitlene har vi undersøkt hvordan Eldres mobilitet har utviklet seg over tid, hva slags transportressurser ulike grupper av eldre har, hvilke barrierer de møter i transportsystemet og hvilke behov og ønsker de har når det gjelder ulike typer av transporttilbud. I dette kapitlet skal vi se nærmere på hvordan ulike grupper av eldre selv vurderer betydningen av mobilitet og transport for deres velferd og livskvalitet. Først vil vi presentere noen resultater fra dybdeintervjuer med eldre med bevegelsesproblemer i et storbyområde, dernest skal vi se nærmere på svarene som ble gitt i den nasjonale spørreundersøkelsen om disse sammenhengene.

### 6.1 Aktiviteter som bidrar til livskvalitet

Som vi viste i kapittel fire øker helseproblemene med alder, og folk får problemer med å gå og å bruke ulike transportmidler. Hvilken betydning mobilitet har for livskvaliteten til denne gruppen av eldre var tema i en av delstudiene i dette prosjektet. Elleve personer med bevegelsesproblemer fra 80 til 95 år i København ble intervjuet om sine daglige aktiviteter utenfor hjemmet for å undersøke sammenhengen mellom livskvalitet og mobilitet.

Det typiske for denne gruppen er at mobiliteten er redusert over tid, aksjonsradius har blitt mindre. Kollektivtransporten oppleves problematisk, på- og avstigning, mangelfull plass for rullator og rullestol, sitteplassene beregnet for eldre er tatt av andre, er forhold som disse opplever. Også denne gruppen av eldre ønsker å klare seg selv, å være uavhengig og ikke bry andre. Det er to typer av aktiviteter som er viktig for de Eldres livskvalitet; for det første det som kan kalles for basisaktiviteter og dernest 'livsstilsaktiviteter'. Basisaktiviteter er de nødvendige aktivitetene som å handle, komme seg til legen og til forskjellige type av service. Knytter vi det til Allardts terminologi, dreier dette seg mye til dimensjonen å ha. *Mestring* av hverdagen gir økt livskvalitet, og det er ikke nødvendigvis nivået på mobiliteten som er viktig, men det meningsfulle i å kunne klare slike basiske aktiviteter. Livsstilsaktiviteter er i første rekke knyttet til sosiale relasjoner, ferie – og fritid, samt organisasjonstilknytninger. Dette handler i Allardts terminologi om både å være og å elske. Mens basisaktivitetene er knyttet til mestring, handler livsstilsaktivitetene om hvem personen er, om identitet og selvfølelse. Det dreier seg om det å være aktiv, "være i kontakt med verden" og oppleve samfunnsmessig tilhørighet, som er viktige elementer for ens selvoppfatning og dermed ens livskvalitet. På samme måte som for basisaktivitetene er det ikke nivå av mobilitet som er avgjørende, men mobilitet som bidrar til disse aspektene ved livskvaliteten.

Tilrettelegging for eldres mobilitet bør ta hensyn til begge disse typene av aktiviteter. Med tanke på velferd og livskvalitet vil tilrettelegging av mobilitet kun for basisaktivitetene miste en viktig dimensjon.

## 6.2 Transport oppleves som viktig for livskvaliteten

I den landsomfattende, norske spørreundersøkelsen ble det formulert sju påstander om transport knyttet til ulike sider ved tilværelsen. Andelen som sier at disse påstandene stemmer godt med egen oppfatningen er gjengitt i tabellene 6.1 og 6.5.

Utsagnene i tabell 6.1 framhever transport og mobilitet som viktige faktorer i de eldres liv og for deres livskvalitet, og majoriteten av de eldre er enige i disse påstandene. De stemmer godt med deres oppfatning.

Tabell 6.1 Andel som sier at de ulike påstandene stemmer godt etter kjønn, alder og bosted. Norge 2110 Prosent N=4020

Kjønn, alder og bosted	Transport er nødvendig for at jeg skal kunne ha et sosialt og aktivt liv	Å vite at jeg kan få transport eller komme meg ut når jeg trenger det, er helt sentralt for min livskvalitet	Jeg vil føle meg gammel den dagen jeg ikke kan komme meg ut på egen hånd
<i>Alle</i>	52	68	80
<i>Kjønn</i>	**	***	
Kvinne	55	73	80
Mann	49	63	81
<i>Alder</i>	*	**	***
Under 70 år	54	65	82
70-74 år	51	67	81
75-79 år	48	66	79
80-84 år	54	71	79
85-89 år	57	76	68
<i>Bosted</i>	***		
Oslo/Bergen/Trondheim/Stavanger	59	72	82
Omegnskommuner til de fire store byene	53	68	81
De neste seks største byene	54	70	79
Mindre byer	50	68	78
Tettsteder og spredtbygde strøk	48	66	80

\* p<.05, kjiikvadrat, \*\* p< .01, kjiikvadrat, \*\*\*p< .001, kjiikvadrat

Mer enn halvparten av de eldre er enige i at det er nødvendig med transport for å ha et sosialt og aktivt liv. Kvinner uttrykker dette oftere enn menn, mens alder har mindre betydning. Transport til dette formålet er viktig uansett alder. Dette understøtter betydningen av mobilitet for å ivareta 'livsstilsaktiviteter' som vi diskuterte i 6.1. Bosatte i storbyene mener dette er viktigere enn bosatte på mindre steder. Det kan ha sammenheng med at aktivitetsmulighetene er flere i storbyområdene enn på de mindre stedene.

For å undersøke om disse forskjellene og betydningen av variablene opprettholdes når det kontrolleres for effekten av variablene samtidig, har vi gjort en multivariat analyse, tabell 6.2.

Tabell 6.2 Er enig i påstanden –*Transport er nødvendig for at jeg skal kunne ha et sosialt og aktivt liv*. Logistisk regresjon N=4692

	B	S.E.	p-verdi	Odds ratio
Alder	-,014	,004	,001	,986
Kjønn (mann)	-,074	,060	,218	,928
Bosted 1)			<,001	
Oslo/Bergen/Trondheim/Stavanger	,501	,084	<,001	1,650
Omgrenskommuner til de fire store byene	,287	,091	,002	1,332
De neste seks største byene	,224	,099	,024	1,252
Mindre byer	,102	,085	,233	1,107
Konstant	,669	,336	,046	1,953

Referansekategori 1) Resten av landet -2 log likelihood =6389,336

Den viser at bosted ser ut til å ha størst betydning for vektlegging av transport for et sosialt og aktivt liv. Bosatte i de større byområdene er oftere enige i denne påstanden enn de som bor på mindre tettsteder og i spredtbygde strøk. Dette kan ha sammenheng med at aktivitetsmulighetene er flere, som vi nevnte ovenfor, men også at tilgangen til bil er dårligere i storbyområdene enn på de mindre stedene, og at avstandene til venner og slekt kan være større i et stort byområde. Det ser ut til at transport får en del mindre betydning når folk blir eldre, noe som kan henge sammen med at aktivitetsnivået blir lavere. Det er ingen signifikant forskjell på kvinner og menn når det er kontrollert for alder og bosted.

Nærmere 70 prosent av de eldre sier seg enige i at det å vite at man kan få transport eller komme seg ut når man trenger det, er helt sentralt for ens livskvalitet, tabell 6.1. Det viser seg at kvinner er noe mer opptatt av dette enn menn, og det noe variasjon etter alder. Det er ingen signifikante forskjeller etter bosted, men det er en tendens til at bosatte i de fire største byene er mer enig i utsagnet enn de som bor på småstedene.

I den multivariate analysen forsterkes betydning av bosted, storbybeboerne legger større vekt på sammenhengen mellom transport og livskvalitet enn de som bor tettsteder og spredtbygde områder, tabell 6.3. Kvinner legger også større vekt på denne sammenheng enn menn, kanskje fordi menn tar det mer for gitt at de har tilgang til transport (bil). Alder har ingen signifikant betydning. Sammenhengen mellom mobilitet og livskvalitet er like viktig for alle aldersgrupper.



**Tabell 6.3 Er enig i påstanden –Å vite at jeg kan få transport eller komme meg ut når jeg trenger det, er helt sentralt for min livskvalitet. Logistisk regresjon N=4020**

	B	S.E.	p-verdi	Odds ratio
Alder	-,005	,004	,213	,995
Kjønn (mann)	-,196	,061	,001	,822
Bosted 1)			,034	
Oslo/Bergen/Trondheim/Stavanger	,246	,085	,004	1,279
Omegnskommuner til Oslo/Bergen/Trondheim/Stavanger	,174	,092	,059	1,190
De neste seks største byene	,157	,100	,116	1,170
Mindre byer	,044	,085	,605	1,045
Konstant	,773	,338	,022	2,167
Referansekategori 1) Resten av landet			-2 log Likelihood= 6311,628	

Det er en stor majoritet, 80 prosent, som sier at de vil føle seg gamle den dagen de ikke kan komme seg ut på egen hånd, tabell 6.1. Det er ingen forskjell på menn og kvinner eller mellom bosatte i ulike områder. Derimot er det en klar effekt av alder. Jo eldre man blir, dess mindre enig er man i påstanden. Det tyder på at man endrer oppfatning med økende alder, at man tilpasser seg til de mulighetene man har på bostedet og i forhold til egne ressurser. Kontaktmønsteret med omverdenen justeres til slik at mer skjer innenfor hjemmets fire vegger enn tidligere.

Ved kontroll for den innbyrdes virkningen av variablene, beholdes effekten av alder, tabell 6.4. Kjønn har også betydning. Menn gir oftere uttrykk for at de vil føle seg gamle når de ikke kan komme seg ut på egen hånd enn det kvinner gjør. Som vi så i kapittel 4, har menn større emosjonelle problemer med å slutte å kjøre bil enn kvinner, og utsagnet om å føle seg gammel når man ikke kan komme seg ut på egen hånd kan ses i sammenheng med det tapet menn opplever når de må la bilen stå. Kvinner er i større grad enn menn vant til å være passasjerer.

**Tabell 6.4 Er enig i påstanden –Jeg vil føle meg gammel den dagen jeg ikke kan komme meg ut på egen hånd. Logistisk regresjon N=4692**

	B	S.E.	p-verdi	Odds ratio
Alder	-,036	,005	<,001	,965
Kjønn (mann)	,228	,067	,001	1,256
Bosted 1)			,082	
Oslo/Bergen/Trondheim/Stavanger	,169	,093	,068	1,184
Omegnskommuner til de fire store byene	,181	,102	,075	1,198
De neste seks største byene	,033	,108	,761	1,033
Mindre byer	-,059	,091	,519	,943
Konstant	3,482	,365	<,001	32,534
Referansekategori 1) Resten av landet			-2 log Likelihood= 5599,381	

### 6.3 Transport er viktig også for de eldste

Det er derimot ikke flere enn ca 20 prosent av de eldre som tror at behovet for transport vil bli mindre med alder fordi de ikke vil orke så mye, tabell 6.5. Her er det en klar sammenheng med alder. Bare 12 prosent av de under 70 tror at behovet blir mindre med stigende alder, mens ca 40 prosent av de som er fra 85 år eller eldre mener at behovet minker. Her kommer erfaringen med å bli relativt gammel inn. Det er likevel interessant å se at flertallet, også i denne aldersgruppen, ikke er enig i denne påstanden. De aller fleste mener altså at behovet for transport ikke avtar med alder, man trenger å komme seg ut uansett alder. Det er ikke forskjell på kvinner og menn, men en tendens til at bosatte i storbyområdene i mindre grad enn andre regner med at behovet for transport vil avta med økende alder.

Tabell 6.5 Andel som sier at de ulike påstandene stemmer godt etter kjønn, alder og bosted. Norge 2110 Prosent N=4020

Kjønn, alder og bosted	Jeg tror behovet for transport vil bli mindre dess eldre jeg blir, fordi jeg vil orke mindre	Å være avhengig av andre for transport er greit for meg	Jeg trives best hjemme, og har ikke behov for så mange aktiviteter utenfor hjemmet	Det vil alltid finnes en løsning, transport er ikke noe som bekymrer meg
<i>Alle</i>	21	13	34	33
<i>Kjønn</i>		**	**	
Kvinne	22	16	32	33
Mann	21	10	36	33
<i>Alder</i>	***	***	***	**
Under 70 år	12	7	20	28
70-74 år	15	8	28	32
75-79 år	19	13	35	35
80-84 år	29	18	44	34
85-89 år	39	24	49	38
90 år og eldre	41	36	60	40
<i>Bosted</i>	***		***	*
Oslo/Bergen/Trondheim/Stavanger	18	11	25	31
Omegnskommuner til de fire store byene	19	11	26	30
De neste seks største byene	22	14	32	36
Mindre byer	21	14	34	34
Tettsteder og spredtbygde strøk	25	16	44	34

\* p<.05, kjiikvadrat, \*\* p<.01, kjiikvadrat, \*\*\*p<.001, kjiikvadrat

Den multivariate analysen av dette utsagnet viser at alder og bosted er signifikant for om man er enig i at behovet for transport reduseres med alder også når det er kontrollert for effekten av de andre variablene, tabell 6.6. Yngre eldre og bosatte i storbyområdene har minst tro på at transportbehovet vil avta. Det er også en tendens til at kvinner mener dette oftere enn menn.

Tabell 6.6 Er enig i påstanden – *Jeg tror behovet for transport vil bli mindre dess eldre jeg blir fordi jeg vil orke mindre*. Logistisk regresjon N=4020

	B	S.E.	p-verdi	Odds ratio
Alder	,066	,005	<,001	1,069
Kjønn (mann)	,154	,079	,051	1,166
Bosted			,003	
Oslo/bergen/Trondheim/Stavanger	-,428	,112	<,001	,652
Omgenskommuner til Oslo/Bergen/Trondheim/Stavanger	-,266	,120	,026	,766
De neste seks største byene	-,142	,127	,264	,868
Mindre byer	-,209	,109	,055	,811
Konstant	-6,534	,440	<,001	,001
Referansekategori 1) Resten av landet				
			-2 log Likelihood=	4280,399

Svært få, 13 prosent, synes det er greit å være avhengig av andre når det gjelder transport, tabell 6.5. Kvinner opplever dette mindre problematisk enn menn, og de eldste aksepterer slik avhengighet lettere enn yngre eldre. Disse effektene opprettholdes i den multivariate analysen, tabell 6.7. I tillegg viser analysen at bosatte på mindre tettsteder og i spredtbygde områder synes dette oftere er greit enn de som bor i storbyområdene. Har de ikke bil i disse områdene er de avhengige av at andre stiller opp fordi det kollektive tilbudet er begrenset. Valgmulighetene er små.

Tabell 6.7 Er enig i påstanden – *Å være avhengig av andre for transport er greit for meg*. Logistisk regresjon N=4020

	B	S.E.	p-verdi	Odds ratio
Alder	,064	,007	<,001	1,067
Kjønn (mann)	-,299	,099	,003	,741
Bosted 1)			,011	
Oslo/Bergen/Trondheim/Stavanger	-,454	,137	,001	,635
Omgenskommuner til Oslo/Bergen/Trondheim/Stavanger	-,352	,150	,019	,703
De neste seks største byene	-,158	,154	,306	,854
Mindre byer	-,152	,131	,247	,859
Konstant	-6,775	,530	<,001	,001
Referansekategori 1) Resten av landet				
			-2 log Likelihood=	3157,308

Hver tredje er enige i påstanden – *Jeg trives best hjemme, og har ikke behov for så mange aktiviteter utenfor hjemmet*, tabell 6.5. Det er imidlertid forskjeller mellom kvinner og menn, og det er variasjoner både etter alder og bosted. Menn ser ut til å være noe mer hjemmekjære enn hva kvinner er, selv om forskjellene er små. Dette øker med alder og er mer vanlig på de mindre stedene enn i storbyområdene. Variasjonene etter alder kan være uttrykk for at man har tilpasset sitt aktivitetsnivå til hva man orker og har energi til. At de som bor på de mindre stedene sier at de ikke har behov for så mange aktiviteter utenfor hjemmet kan

være begrunnet i at tilgangen på aktiviteter er mye mindre enn hva man finner i de større byene. Man tilpasser sine behov til de mulighetene som finnes.

Den multivariate analysen viser at alle tre variablene har betydning for det å trives best hjemme, tabell 6.8. Eldre menn som bor på små tettsteder og i spredtbygde områder er de som er mest enige i dette utsagnet, unge gamle kvinner i storbyene minst.

**Tabell 6.8 Er enig i påstanden -Jeg trives best hjemme, og har ikke behov for så mange aktiviteter utenfor hjemmet. Logistisk regresjon N=4692**

	B	S.E.	p-verdi	Odds ratio
Alder	,061	,005	,000	1,063
Kjønn (mann)	,398	,068	,000	1,489
Bosted 1)			,000	
Oslo/Bergen/Trondheim/Stavanger	-,862	,098	,000	,423
Omegnskommuner til de fire store byene	-,727	,105	,000	,484
De neste seks største byene	-,450	,109	,000	,637
Mindre byer	-,407	,092	,000	,666
Konstant	-5,361	,380	,000	,005

Referansekategori 1) Resten av landet

-2 log Likelihood= 5363,947

En tredel av de eldre mener at det alltid vil finnes en løsning på transport, det er ingen grunn til å bekymre seg, tabell 6.5. Man bekymrer seg noe mindre med alderen. Det er ingen forskjell på kvinner og menn og liten variasjon mellom bosatte i forskjellige områder.

**Tabell 6.9 Er enig i påstanden -Det vil alltid finnes en løsning, transport er ikke noe som bekymrer meg. Logistisk regresjon N=4020**

	B	S.E.	p-verdi	Odds ratio
Alder	,006	,005	,167	1,007
Kjønn (mann)	,068	,066	,302	1,071
Bosted 1)			,177	
Oslo/bergen/Trondheim/Stavanger	-,114	,093	,219	,892
Omegnskommuner til Oslo/Bergen/Trondheim/Stavanger	-,135	,102	,183	,873
De neste seks største byene	,115	,106	,280	1,122
Mindre byer	,022	,092	,811	1,022
Konstant	-1,429	,368	,000	,240

Referansekategori 1) Resten av landet

-2 log Likelihood= 5582,345

Den multivariate analysen av dette utsagnet viser at det ikke er signifikante sammenhenger med noen av variablene, tabell 6.9. Dette er antakelig snarere et uttrykk for hvordan folk tar den situasjonen de er i enn hvordan den faktisk er.

Analysen av disse utsagnene viser at transport er helt nødvendig for at eldre mennesker skal kunne ha et sosialt og aktivt liv, alle aldersgrupper er enige i det.

Transport oppleves som vesentlig for livskvaliteten, og en reduksjon i transportmulighetene betyr også et ”psykologisk alderstillegg” – man vil føle seg gammel i en situasjon der man ikke klarer å komme seg ut på egen hånd. Transport er sentralt for livskvaliteten uansett alder. Også når det gjelder dette er alle aldersgrupper enige.

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

## 7 Eksisterende tiltak for bedring av eldres mobilitet

Dette kapitlet er basert på rapporten *Mobility for older people in Scandinavia. A literature review of best practice* (Levin et al. 2011), som er en gjennomgang av eksisterende tiltak i Skandinavia for å bedre mobiliteten til eldre. Rapporten har presentert tiltakene etter transportmiddel eller reisemåte i følgende rekkefølge: bil, kollektivtransport (inkludert spialservice), gange og sykling.

### 7.1 Bil og førere

Høy alder er ofte forbundet med en nedgang i syn, hørsel, fysiske og kognitive ferdigheter. Denne funksjonelle reduksjonen kan virke inn på eldre bilføreres evne til sikker kjøring i trafikken. Eldre kompenserer ofte dette ved å kjøre i områder hvor de er kjent, unngå å kjøre når det er mye trafikk eller kjøre til sentrum, unngå å kjøre når det er glatt eller når det er mørkt (jf tabell 4.1).

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

Tekniske støttesystemer kan være spesielt gunstige for eldre ved at de hjelper føreren til å fokusere på møtende trafikk, gir varsel om andre veifarende/ objekter som er i blindsonen til føreren, hjelper føreren til å rette oppmerksomheten mot viktig informasjon og gir føreren informasjon om trafikksituasjonen. Ingen av disse støttesystemene er spesielt beregnet på eldre, hensyn til redusert syn og hørsel bør derfor innarbeides for å gjøre dem brukervennlige også for eldre.

Automatgir blir fremhevet som bedre for eldre førere enn manuelt gir. Det gir bedre fartskontroll i bymiljø, bedrer oppmerksomheten i trafikkmiljøet, øker toleransen for forstyrrelser mens man kjører og kjøring i kryss blir mer sikre. Det gjør det også lettere å starte bil i bakke på glatt føre.

Råd til eldre ved kjøp av bil er at de skal legge vekt på forsterket bremsekraft, fleksible seter, god sikt, at det er lett å komme inn og ut av bilen, enkelt å få tak i og feste setebelte, tydelig knapper og brytere på dashbordet og enkelt å laste inn og ta ut av bagasjerommet. I tillegg kommer en del sikkerhetsutstyr som er av mer generell karakter. En veltilpasset bil kan forlenge muligheten til å kjøre for eldre bilister.

#### *Evaluering av oppfriskningskurs for eldre bilførere*

Siden 1991 har Statens Vegvesen i Norge arrangert oppfriskningskurs for eldre førere, kalt "Bilfører 65+". "Bilfører 65+" er et landsdekkende frivillig tilbud, og hensikten med kurset er å bevare eldre bilføreres mobilitet og å redusere risikoen for ulykker. Effekten av kurset for eldre bilførers mobilitet og ulykkesrisiko ble

evaluert i 2006 (Ulleberg, 2006). Studien konkluderte med at risikoen for trafikkuhell var redusert med 22 prosent blant kursdeltagerne sammenlignet med de som ikke hadde tatt 65+ kurset. Reduksjonen var imidlertid ikke statistisk pålitelig og undersøkelsen hadde enkelte metodiske svakheter. Innenfor rammen av prosjektet vi nå rapporterer fra er det gjort en ny evaluering av "Bilfører 65+". Evalueringen av "65+" kurset ble foretatt av Universitetet i Oslo i samarbeid med Transportøkonomisk institutt og Gjensidige Forsikring.

Hovedformålet med den nye evalueringsstudien var å få et mer pålitelig estimat på kursets eventuelle virkning på risiko for trafikkulykker. I tillegg var det av interesse å undersøke om alder ved kursdeltagelse hadde betydning for kursets eventuelle effekt på ulykkesrisiko, nærmere bestemt om kurset hadde forskjellig virkning for "yngre eldre" (under 75 år) vs. "eldre eldre" (over 75 år). Sistnevnte hypotese er begrunnet ut i fra at evnen til innlæring av nye ferdigheter lett svekkes med økende alder, samt at risikoen for innblanding i trafikkuhell øker kraftig fra fylte 75 år.

I samarbeid med Gjensidige Forsikring ble to utvalg av bilførere 70 år og eldre trukket fra selskapets kunderegister og tilsendt spørreskjema høsten 2010. Det ene utvalget ( $N=2018$ ) bestod av eldre personbileier som hadde meldt uhell til Gjensidige forsikring i løpet av de siste 24 månedene. Det andre utvalget ( $N=1566$ ) bestod av et tilfeldig utvalg personbileiere 70 år og eldre som ikke har meldt trafikkuhell i løpet av de siste 24 måneder. Om lag 23 prosent av alle som besvarte spørreskjemaet hadde deltatt på "Bilfører 65+" kurset.

Kursets effekt ble estimert gjennom å beregne kursdeltagernes relative ulykkesrisiko i forhold til eldre bilførere uten kurs, gjennom bruk av såkalt induert eksponering. Indusert eksponering er basert på at man kun tar utgangspunkt i bilførere som har vært involvert i trafikkulykker der to eller flere parter er involvert. Et sentralt moment er å skille mellom førere som ble tildelt skyld i ulykken og de som uskyldig innblandes i uhell. Denne metoden antar at andelen av uhell med en gitt faktor til stede (i dette tilfellet om føreren har "65+" kurs eller ikke) som utgjøres av førere som *uskyldig* innblandes i uhell, er et godt mål på hvor mye denne gruppen kjører og under hvilke trafikkforhold. Antall uhell med denne faktoren til stede hos førere *med skyld* divideres med dette indirekte eksponeringsmålet. Det samme gjøres for gruppen som ikke har "Bilfører 65+" kurs, og gjennom å sammenligne disse andelene får man et anslag på relativ risiko.

I beregning av relativ risiko for gruppen av bilførere som hadde "Bilfører 65+" kurs før ulykken ble den inndelt i to grupper; en gruppe som hadde tatt kurset før de fylte 75 år og en gruppe som hadde tatt kurset ved 75 års alder eller eldre. Disse to gruppenes relative risiko ble estimert ved å sammenligne dem med risikotall for eldre førere uten kurs (dvs. at disse ble en referansekategori). En relativ risiko signifikant større enn 1 betyr at de som har deltatt på "65+" kurs før uhellet inntraff har økt risiko, og er den signifikant mindre enn 1, betyr dette at kursdeltagelse er assosiert med lavere risiko enn for de som ikke har deltatt på kurs. I beregningene ble det justert for andre faktorer som kan være relatert til ulykkesrisiko, som årlig kjørelengde, nivå på feilhandlinger, forekomst av regelbrudd og bruk av kompensasjonsstrategier (f.eks. at man unngår å kjøre når det er mørkt, glatt, tett trafikk osv.).

Ut i fra resultatene presentert i tabell 7.1 har eldre bilførere som har tatt kurset før de fylte 75 år 35 prosent lavere risiko for å bli tildelt skyld i uhell der flere parter er involverte. Effekten er statistisk signifikant på 5 prosent nivå. Denne gruppen har også lavere risiko for alle typer ulykker (inkludert eneulykker), men effekten er ikke statistisk pålitelig (signifikant). Gruppen som har tatt kurset da de var 75 år eller eldre, ser imidlertid ut til å ha hatt liten nytte av kurset. Gruppen har økt risiko for å bli tildelt skyld i trafikkuhell sammenlignet med de som ikke har kurs, men økningen i risiko er ikke statistisk signifikant og kan følgelig skyldes tilfeldigheter.

Tabell 7.1 Beregning av relativ risiko for trafikkuhell for kursdeltagere etter alder ved deltagelse på kurs. Logistisk regresjonsanalyse, justert for kjønn, alder, kjørte km, sjansetaking, feilhandlinger, kompensasjonsstrategier.

	Ikke tatt kurs (n=945)	Tatt 65 + kurs før fylte 75 år (n=95)		Tatt 65+ kurs etter fylte 75 år (n=166)	
	Oddsratio	Oddsratio	% forskjell i risiko	Oddsratio	% forskjell i risiko
Flerpartsulykker	1.0	0.65*	-35 %*	1.12	+ 12 %
Alle ulykker	1.0	0.84	-16 %	1.33	+33 %

\* p < .05

Supplementerende analyser tyder på at kurset hadde samme effekt for kvinner og menn. Videre var det små forskjeller mellom kursdeltagere og de som ikke har kurs med hensyn til sikkerhetsorientering i trafikken, opplevd trygghet under kjøring og forekomst av feilhandlinger i trafikken. Det er imidlertid en tendens til at gruppen som har 65+ kurs benytter litt mer kompensasjonsstrategier når de kjører, dvs at de er litt mer forsiktige når de ferdes på veien.

I tråd med den tidligere evalueringen tyder resultatene på at Bilfører 65 + kurset kan ha en gunstig virkning på eldre bilføreres evne til sikker mobilitet. Effekten av kurset er imidlertid betinget av alder når man tar kurset; kurset ser ut til å være gunstig hvis man deltar på det før man fyller 75 år. Det er nærliggende å tro at den aldersbetingede effekten av kurset skyldes at evnen til innlæring av nye ferdigheter er størst for de ”yngste eldre”.

## 7.2 Kollektivtransport

Generelt sett er eldres bruk av kollektivtransport svært lav. Dette gjelder i mange land. Tiltak for å øke eldres tilgjengelighet til kollektivtransport har vært forsøkt, f eks i form av servicelinjer. Hvor vellykket slike tiltak har vært varierer. Det er ikke alltid den forventede effekten oppstår, uten at man kan forklare hvorfor.

Bruk av kollektivtransport innebærer som regel alltid noen mobilitet til fots (eventuelt på sykkel) for å komme seg til og fra holdeplasser og terminaler. Perspektivet *hele reisen* er derfor særlig viktig ved tilrettelegging av transport for eldre. Selv om det bestrebes å utvikle kollektivtransporten slik at den kan brukes av flest mulig grupper, har det vist seg å være behov for ulike løsninger. En modell som er i bruk i en del byområder, har tre nivåer:



- 1) Tradisjonell rutetrafikk, med buss, trikk og T-bane, som er et tilbud til dem som ikke har spesielle bevegelingsproblemer
- 2) Serviceruter, enten faste tilbud eller på bestilling. Disse er ofte betjent av små lavgulv-busser, med tilbud nær der folk bor. Disse bussene går ofte til sentre med ulike former for butikker, helsetjenester og annen service. Dette transporttilbudet er først og fremst beregnet på eldre og bevegelseshemmede som har problemer med å bruke det ordinære kollektivtilbudet.
- 3) Særskilt transporttilbud, TT-ordningen i Norge, färdtjänst i Sverige og spesialkørsel eller handicap-kørsel i Danmark, er beregnet for dem som er bevegelseshemmet og trenger dør-til-dørtransport og assistanse. Dette tilbudet er ofte operert av drosjer.

Undersøkelser viser kollektivtilbudet er bedre tilpasset eldre dersom følgende forhold er tatt i betraktning:

- Busser med lavt gulv og andre kjøretøy hvor rullestol, rullator etc kommer på
- Korte gangavstander
- Godt vedlikehold av fortau og stoppesteder
- Vindskjerm, belysning og benker på holdeplasser, og hvilemuligheter mellom boligen og holdeplassene
- God service om bord
- Skape tillitsvekkende forhold mellom passasjer og sjåfør (særlig på spesialtilbudene)
- Sitteplass
- Koordinering av tilbudene for å minske (slitsomme) ventetider
- Så få bytter av transportmiddel på reisen som mulig

Forskningen peker også på behovet for mer informasjon om alternative reisemuligheter, muligheter for økonomisk støtte og samordning av ulike tjenester, som i dag er skilt mellom forskjellige myndigheter (se også kapittel 5).

### 7.3 Til fots

Selv om en stor del av de eldres reiser gjøres med bil, foregår en betydelig del av reisene også til fots. I europeiske land er mellom 30 og 50 prosent av de daglige reisene for eldre til fots. Mange eldre opplever at forholdene for fotgjengere er dårlige, og at det kan være vanskelig å ta seg fram i områdene de bor, særlig på vinterstid. Fall i gangområdene er ofte forårsaket av ulike typer barrierer i nærområdene.

Mer enn 60 prosent av alle skader eldre pådrar seg utenfor hjemmet dreier seg om ulykker der de er fotgjenger (uten følge). Disse fallene/ulykkene er ofte knyttet til miljømessige/områdemessige faktorer, men også til de eldres helsetilstand. Eldre skader seg mer ved ulykker enn yngre gjør, noe som har negative konsekvenser både med tanke på helbredelse og livskvalitet.

Noen tiltak for å gjøre forholdene for eldre fotgjengere bedre er presentert under:

### Generelle tiltak:

- Skille fotgjengere og syklist/mopedister
- Bedre skilting
- Bedring av betingelsene for å gå
- Redusert fartsgrense til 30 km i nærrområder
- Flere benker
- Bedre snørydding og strøing
- Bedre vedlikehold av fortau og omgivelser

### Spesielle tiltak:

- Flere og bedre utformede fotgjengeroverganger
- Signalregulering
- Breder fortau
- Flere holdeplasser for kollektivtransporten
- Nedsenket kantstein ved kryss og andre strategiske steder
- Bedre nivellering av kryssende fortau
- Jevnere overflate på fortau

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

## 7.4 På sykkel

Bortsett fra i Danmark er sykkelbruken blant de eldre i Skandinavia lav, 3-4 prosent på de daglige reisene. Det er gjort få undersøkelser om sykkelbruk blant eldre og hvilke elementer som er viktige for dem. Faktorer og tiltak som refereres under er basert på en svensk undersøkelse. Ifølge denne undersøkelsen vil følgende faktorer kunne bety økt sykling blant eldre:

- Flere og bedre sykkelveier
- Bedre vedlikehold av sykkelveiene
- Mulighet til å få med sykkel på buss/bane
- Bedre belysning på sykkelveiene
- Bedre mulighet for sikker sykkelparkering
- Ingen mopeder på sykkelveiene
- Mer hensynfulle medtrafikanter

Dette er generelle faktorer som også gjelder trafikanter i andre aldersgrupper. Sykler bedre tilpasset eldre ble også etterlyst i denne svenske undersøkelsen; bredere seter, enklere (lavere) innstig til pedaler og lettere å justere setehøyde var faktorer som ble nevnt.

## 8 Tiltak for morgendagens eldre

Resultatene som er presentert i denne rapporten viser at gruppen som omtales som eldre er svært heterogen, både når det gjelder alder, tilgang til ressurser og variasjon i aktiviteter og interesser. Ikke minst er det forskjeller mellom de som bor i de større byene og de som på mindre steder og i spredtbygde områder både når det gjelder tilgang til transportressurser og aktivitetsmuligheter. Vi har også vist at det som ser aldersspesifikt ut på et tidspunkt kan forandre seg og opptre annerledes på et senere tidspunkt. Dette ser vi særlig når det gjelder førerkort og tilgang til og bruk av bil. I den 20-års perioden vi har sett på endringene blant eldre trafikanter, har særlig eldre kvinner endret sin mobilitet. De reiser mer, har oftere førerkort og de har fått bedre tilgang til bil. Fremdeles er det store forskjeller på eldre kvinner og menn, især blant de eldste. Forskjellene mellom de yngre eldre kvinner og menn er i ferd med å forsvinne. Spørsmålet er om de vil bli helt borte. Kvinner blir i gjennomsnitt eldre enn menn og har dermed flere helseproblemer mot slutten av sitt liv, noe som bidrar til økt behov for hjelp til transport.

Felles for alle grupper av eldre er at transport og mobilitet har stor betydning for velferd og livskvalitet. Å ha tilgang på transport betyr at de kan leve et uavhengig liv og bo i eget hjem lenger enn hva som er tilfelle dersom mobiliteten reduseres og transportmulighetene blir borte.

Tatt i betraktning heterogeniteten i den eldre befolkningen, en heterogenitet som vil være minst like stor i fremtiden, bør tiltakene som rettes mot de eldre være tilpasset de enkelte gruppenes situasjon. I kapittel sju sorterte vi tiltakene etter transportmiddel, her vil vi forsøke å knytte tiltakene til eldre i ulike situasjoner.

### 8.1 Eldre bilførere i ulike bo-områder

Fremtidens eldre vil oftere enn dagens eldre ha førerkort og antakelig bedre tilgang til bil. Dette er en gruppe som i stor grad har vært vant til å bruke bil til mange gjøremål, og som antakelig ønsker å fortsette med det. De har liten kunnskap om alternativer reisemåter, men de har tilpasset sin bilbruk til sine reduserte fysiske og kognitive ferdigheter.

#### *Opplæring*

Opplæring er ett tiltak som kan være til hjelp i denne sammenhengen. Oppfriskningskurs for eldre bilførere, 65 + er et tiltak med positiv effekt på ulykkesrisiko (jf kapittel 7). Men som studien viser er effekten av kurset best dersom man tar det før fylte 75 år. I underkant av 20 prosent av de spurte i vår undersøkelse har tatt dette kurset så det er et stort potensial for rekruttering. Ved informasjon om kurset bør det understrekes at det ikke er en test av kjøreferdigheter med tanke på egnethet for å beholde førerkortet. I fokusgruppene

var det noen som hadde den oppfatningen. Kursavgiften bør også holdes på et nivå som de fleste finner akseptabelt.

#### *Hjelp til kjøp av 'riktig' bil*

I kapittel 7 ble det pekt på flere egenskaper ved bil som er til fordel for eldre førere, blant annet automatgir og forskjellige tekniske støttesystemer. Opplysningsmaterieil om dette burde utarbeides og være lett tilgjengelig for potensielle (eldre) bilkjøpere.

#### *Førerkort med begrenset kjøretillatelse*

Den tilpasningen som eldre bilførere faktisk gjør, med begrensninger av kjøring til lokalområdene og unngåelse av spesielle situasjoner (jf 4.1), peker i retning av å åpne mer for førerkort med lokal/begrenset kjøretillatelse. Det har stor betydning for de eldre å ha mulighet til denne begrensede kjøring, både for basisaktiviteter og for deres velferd og livskvalitet.

Muligheten til begrenset kjøretillatelse vil ha stor betydning i bo-områder der alternativ transport ikke finnes eller er utilstrekkelig. Den er også viktig der bilen er avgjørende for om den eldre kan komme seg til butikk eller lege av helsemessige grunner. Som vi så i kapittel 4, er bilkjøring den reisemåten som de færreste opplever helsemessig problematisk. Fordi den fysiske styrken avtar med alder, blir bilen også et viktig fraktrødskap. Tillatelse til å inneha begrenset kjøretillatelse bør imidlertid veies opp mot om funksjonssvekkelser hos bilføreren er såpass store at de kan innebære en betydelig risiko for andre trafikanter i lokalmiljøet.

#### *Alternativ transport*

Reduksjon av (unødvendig) bilkjøring er et politisk mål, og gjelder alle aldersgrupper. Felles for dem som bruker bil til de fleste formålene, er at de har liten kunnskap om det kollektive transporttilbudet. De ansvarlige for kollektivtransporten i fylket burde prioritere informasjon og markedsføring til den eldre kundegruppen. Eldresentre og pensjonistforeninger kunne være egnede fora.

## **8.2 Eldre uten bil og uten spesielle bevegelsesproblemer**

Selv om flere av de eldre vil ha bil og førerkort i fremtida, er det likevel mange som av ulike grunner ikke har bil eller ønsker å kjøre bil. For denne gruppen vil det være aktuelt med forskjellige tiltak etter hvor de bor. I dag utgjør kvinner majoriteten av denne gruppen.

#### *Tilpassing av kollektivtilbudet generelt*

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

#### *Målrettet informasjons- og markedsføringstiltak*

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

#### *Bedring av tilbudet i distriktene*

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

#### *Hvileplasser mellom bolig og holdeplasser og serviceområder*

I denne gruppen finner vi flere som går til og fra butikken eller sentrum. Disse etterspør tiltak som kan gjøre det enklere å bevege seg til fots over litt lengre strekninger, ved for eksempel muligheten til å dele opp turen ved hjelp av hvileplasser underveis. Et tilsvarende tiltak vil rette seg inn mot å håndtere gangavstanden til holdeplass for kollektivtransporten.

#### *Tilrettelegging for å gå*

Mange av denne gruppen eldres reiser foregår til fots. Med bedre gangforhold vil også de mindre bevegelsesdyktige kunne gå lettere. Fjerning av nivåforskjeller og trapper reduserer problemer med å gå. Vintervedlikehold er avgjørende for at eldre skal kunne bevege seg til fots. Store snøhauger og glatte fortau hindrer ferdsel. For eldre oppleves det utrykt at syklistene bruker fortauene. Det kan være vanskelig å høre dem, og farten er såpass stor at en eldre person ikke rekker å reagere raskt nok.

### **8.3 Eldre uten bil, men med bevegelsesproblemer**

I denne gruppen finner vi en overvekt av kvinner, fordi de har en høyere gjennomsnittsalder og flere helseproblemer enn menn. Det vil det antakelig også gjøre i fremtiden. Det vil også være tallmessig flere av dem enn i dag. Mange har såpass store bevegelsehemninger at de er helt avhengige av dør til dør transport og hjelp for å komme seg rundt, uavhengig av hvor sentralt de bor.

#### *Informasjon om spesialtransport*

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

#### *Økte økonomiske rammer*

Den begrensningen eldre opplever knytter seg først og fremst til de økonomiske rammene for TT-kortet. De mener at den gir for få reiser. TT-ordningen dekker verken basisbehovene eller de mer livsstilspregede behovene.

#### *Kjøring av varer hjem*

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

*Samordning av støtte til syke transport, legebek og TT-kort*

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

## **8.4 Andre tiltak**

Gjennomgangen over peker på en rekke små og store tiltak som er knyttet til transportsektoren. Det er imidlertid behov for å anlegge et helhetlig perspektiv på temaet mobilitet og eldre. Mobilitetsmulighetene vil alltid være et samspill mellom den enkelte og omgivelsene.

Det finnes tiltak utenfor transportsektoren, som også kan være med på å bedre den eldre befolkningens mobilitet. I første rekke gjelder dette lokaliseringsspolitikk. Å sørge for ulike typer service i tilknytning til boområdene minsker hindringer for mobilitet. Mobile tjenester av ulike typer kan bidra til å dekke en del behov, men det øker ikke den enkeltes mobilitet.

## 9 Referanser

- Allardt, E. (1975) Att Ha At Älska At Vara – Om välfärd i Norden, Lund: Argos förlag AB.
- Banister, D. og A. Bowling (2004). Quality of life for the elderly: the transport dimension, *Transport Policy*, 11:105-115.
- Bauer, M. J., Rottunda, S. og G. Adler (2003) Older Women and Driving Cessation, *Qualitative Social Work*, 2:309-325.
- Daatland, S. O., and B. Slagsvold (2007) The Norwegian life course, aging and generation study, Norwegian Social Research Centre. I Bonvalet, C. og Ogg, J. (red) *Measuring Family Support in Europe*. London: Southern University Press: 189-198.
- Denstadli, J. M., Engebretsen, Ø., Hjorthol, R. og L. Vågane (2006) Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 – nøkkelrapport. TØI-rapport 844/2006. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Dillen, J. (2005) Äldre personers resvanor och aktiviteter. Resultat från undersökningar med personer i alderen 65 år och äldre. Stockholm: Transek AB.
- Farquhar, M. (1995) Elderly people's definitions of quality of life, *Social Science & Medicine*, 41: 1439-1446.
- 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.
- Golob, T. F. og Hensher, D. A. (2007). The trip chaining activity of Sidney residents: A cross-section assessment by age group with a focus on seniors, *Journal of Transport Geography*, 15: 298-312.
- Hakamies-Blomqvist, L., Henriksson, P. Anund, A., og G. 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.
- Hildebrand, E. D. (2003) Dimensions in elderly travel behaviour: A simplified activity-based model using lifestyle clusters, *Transportation* 30 (3): 285-386.
- Hjorthol, R. (2004) Kan utviklingen i mobilitet og reisevaner fortelle noe om likestilling? *Kvinner, køn og forskning*, 13(1): 18-30.

- Hjorthol, R. (2008) Daily mobility of men and women – a barometer of gender equality? I Priya Uteng, T. and Cresswell (eds) *Gendered Mobilities*. Aldershot: Ashgate.
- Hjorthol, R. Longva, F., Skollerud, K., Vågane, L. (2009) Transportløsninger for eldre i distriktene, TØI-rapport 1043/2009. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Hjorthol, R. og F. Sagberg (2000) Introductory report: Norway i S. Rosenbloom (red.). Transport and aging of the population. Paris, Economic Research Centre
- Hjorthol, R. og S. Nordbakke (2008) Bilens betydning for eldre gruppers velferd og livskvalitet, TØI-rapport 1000/2008. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Hjorthol, R., Levin, L. og A. Sirén (2010) Mobility in different generations of older persons. The development of daily travel in different cohorts in Denmark, Norway and Sweden. *Journal of Transport Geography*, 18: 624-634.
- Kenyon, S., Lyons, G. og J. Rafferty (2002) Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. *Journal of Transport Geography* 10(3): 207-219.
- Kjær, M. R. (2005) Ældre bilister - mobilitet og risiko i trafikken, Notat 1/2005. Kgs. Lyngby: Danmark.
- Krantz, L.G.(1999) Rörlighetens mångfald och förändring. Befolkningens dagliga resande i Sverige 1978 og 1996 Göteborg: Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet.
- Lavik R, 1999, *Hvordan kvinner og menn legger vekt på ulike sider ved dagligvareinnkjøp (How women and men emphasize different aspects of grocery shopping)* Oslo, Fondet for markeds- og distribusjonsforskning. Forskningsrapport nr 21.
- Levin, L., Ulleberg, , Siren, A. Hjorthol, R. (2011). *Mobility for older people in Scandinavia. A literature review of best practice* . VTI rapport nr x, VTI, Linköping.
- Magelund, L. (2001) Eldres Automobilitet. Transportrådets nyhetsbrev nr. 4. 2001, København.
- Marottoli, R. A., Mendes, C. F., Glass, T. A., og C.S.Williams (2000) Consequences of Driving Cessation: Decreased Out-of-Home Activity Levels. *Journal of Gerontology: Social Sciences*, 55(6):334-340.
- Marottoli, R. A., Mendes, C. F., Glass, T. A., Williams, C. S., Cooney, L.M., Berkman, L. F. og M. E. Tinetti. (1997) Driving Cessation and Increased Depressive Symptoms: Prospective Evidence from the New Haven EPESE, *Journal of American Geriatrics Society*, 45:202-206.
- 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.
- Metz, D. (2000) Mobility of older people and their quality of life. *Transport policy*, 7, 149-152



- 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.
- Mollenkopf, H., Hieber, A., Wahl, H.-W. (2011). Continuity and change in older adults' perception of out-of-home mobility over ten years: a qualitative-quantitative approach. *Ageing and Society*, 31,5, 782-802.
- Musselwhite, C., Haddad, H. (2010) Mobility, accessibility and quality of later life. *Quality in Ageing and Older Adults*, 11, 1,25-37.
- Mørk, E. (red.) (2011) *Seniorer i Norge 2010*. Statistiske analyser 120. Oslo – Kongsvinger: Statistisk sentralbyrå.
- Nordbakke, S. (2006) Mobilitet blant yngre, eldre og funksjonshemmede – bilens rolle, TØI rapport 855. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- OECD (2001) Ageing and Transport. Mobility Needs and Safety Issues. Organisation for Economic Co-operation and Development. Paris.
- Oxley, P. (2000) Introductory report: Great Britain i S. Rosenbloom (red.). Transport and 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, Manchester: 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, *Transportation Research Part F* 5: 47–62.
- 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.
- Schmöcker, J.-D., Quddus, M. A., Noland, R. B., og M.G.H. Bell (2007) Mode choice of older and disabled people : a case study of shopping trips in London, *Journal of Transport Geography*, 16 (4), 257–267.
- Schönfelder, S. og K. W. Axhausen (2003) Activity spaces: measures of social exclusion? *Transport Policy* 10(4): 273-286.
- Schwanen, T; Dijst, M og F. M. Dieleman (2001) Leisure trips of senior citizens: Determinants of modal choice. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 92 (3): 347-360.
- SIKA (2006) KOM Den nationella kommunikationsvaneundersökningen, SIKA rapport 2006:23, Stockholm: Statens institut för kommunikationsanalys.
- Siren, A. og L. Hakamies-Blomqvist (2004) Private car as the grand equaliser? Demographic factors and mobility in Finnish men and women aged 65+. *Transportation Research Part F*. 7: 107-118.

SSB (1999) Eldre i Norge. Statistical Analysis 32. Oslo – Kongsvinger: Statistisk sentralbyrå.

St. Melding nr 25 (2005-2006). Mestring, muligheter og mening. Framtidas omsorgsutfordringer, Oslo: Helse- og omsorgsdepartementet

Statistisk sentralbyrå 2008. *Statistisk årbok 2008*. Tabell 59. D 398. Statistisk sentralbyrå. Oslo-Kongsvinger.

Ulleberg, P. (2006) *Bli man bedre bilist etter oppfriskningskurs? Evaluering av kurset "Bilfører 65 +"*. TØI rapport 841/2006. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Vilhelmson, B. (1985) Resurser och resor. Äldres aktivitet och handikapp i trafiken. Göteborg: Kulturgeografiska institutionen, Göteborgs universitet.

tabeller er veldig forskjellige. Bruk typografiske regler.

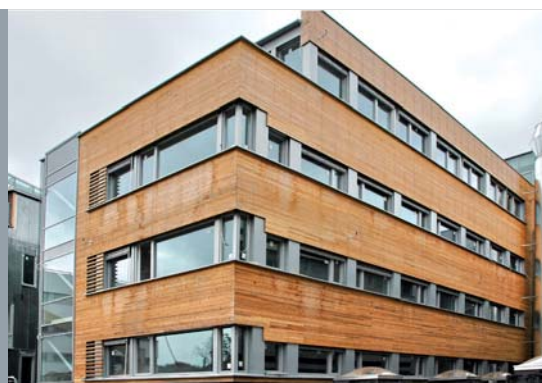


**Besøks- og postadresse:**

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 (TØI)**  
**Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning**

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

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

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

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

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

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