

## **Mobilitet i en aldrende befolkning**

### ***En aldrende befolkning***

I 1996 var 15 prosent av Norges befolkning 65 år eller eldre (SSB 1997). Dette utgjør ca 700.000 mennesker. I år 2030 regner man med at denne aldersgruppens andel av befolkningen vil ha steget til 21 prosent (SSB 1997). I absolutte tall betyr dette godt og vel 1 million mennesker. Nesten 55 prosent vil være kvinner, og mer enn halvparten av disse igjen vil være 75 år eller eldre. Dette er en utviklingstrend som vi finner i de fleste vest- Europeiske land, i Japan og USA.

En økende andel eldre i samfunnet vil stille nye krav til transportsystemet, både i vegtrafikken og til det kollektive transporttilbudet. Hvilke krav dette er, vil avhenge både av hva slags livsstil og aktivitetsmønstre de eldre vil ha i framtida og hvilke ressurser de vil rå over, inkludert egen helsemessig tilstand. I dette paperet vil jeg diskutere noen av de faktorene som man sannsynligvis må ta hensyn til og illustrere utviklingstrekkene med resultater fra tre norske landsomfattende reisevaneundersøkelser fra henholdsvis 1984/85, 1991/92 og 1997/98.

### ***Eldre er en heterogen gruppe***

I forhold til reiseaktivitet og transportbehov er de eldre en heterogen gruppe. Svært mange vil ha et høyt aktivitetsnivå, og en helse som ikke setter begrensninger for ønsket reisevirksomhet. Andre igjen vil ha bevegelsesproblemer og dermed behov for særskilte tilbud for å komme seg ut. Uavhengighet og mulighet til å klare seg selv er en viktig betingelse for Eldres velferd, og mobilitet er sentralt for denne uavhengigheten. Mobilitet kan sikres enten ved at den enkelte kan bruke egen bil eller ved at det finnes alternative reisemåter.

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

I 2030 vil mesteparten av befolkningen i Norge over 65 år ha førerkort for bil. I 1998 hadde ca 95 prosent i aldersgruppen 35-55 år førerkort, en noe større andel blant menn enn blant kvinner (resultater fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 1997/98). Det er disse som vil være alderspensjonister i 2030. Til sammenlikning har bare 60 prosent av dagens eldre førerkort, og her er kjønnsforskjellene meget store.

Med en eventuell lavere pensjonsalder, vil det komme en gruppe yngre pensjonister, som vil ha full rørlighet og stille relativt store krav til mobilitet og aktivitet. Denne gruppen eldre, som kan betegnes de "unge" eldre, vil dermed representere et potensial for økning i bilbruk og bilhold, både fordi de antakelig utvikler en mer bilbasert livsstil i yngre alder og fordi de har råd til å skaffe seg og bruke bil også i sin pensjonisttilværelse.

En større andel av de eldre i framtida vil tilhøre de eldste gruppene, som, i hvert fall i dag, har redusert bevegelsesmulighet. Dette er en gruppe som vil stille transportsystemet overfor krav om spesielle transporttjenester, tilpassing av det almene kollektivsystemet og tilpassing av vegtrafikksystemet, fordi mange antakelig vil fortsette å kjøre bil så lenge de kan. Eldre bilførere vil etter hvert utgjøre en betydelig subgruppe i trafikkbildet, med de konsekvensene det vil kunne ha.

Disse to utviklingslinjene, økt bilbruk blant de unge eldre og større krav fra de eldre aldersgruppene til transportsystemet (både kollektivtilbudet og vegsystemet), er viktig å diskutere i forhold til hvilke tendenser som kommer til å gjøre seg gjeldende i transportsektoren, og dermed hvilke krav og utfordringer transportsystemet kommer til å stå overfor.

### ***Alders-, generasjons- og periodeeffekter***

Samfunnsmessige endringer som gjelder forholdet mellom livsstil, levemåter og mobilitet kan sees ut fra tre ulike perspektiver – alder, generasjons- eller kohorttilhørighet og de aktuelle tidsperiodene fenomenene studeres i.

Effekten av alder har flere aspekter. I utgangspunktet dreier det seg om endringer i fysisk og mental helse som har med livsløpet å gjøre, men som også vil ha store individuelle variasjoner. Alle eldes ikke i samme takt, alle får ikke det som kalles aldersspesifikke plager på samme tid og noen rammes i mindre utstrekning enn andre.

Det dreier seg også om aldersspesifikke ordninger, som for eksempel, alder for førerkort, stemmerettsalder, kontroll av kjøreferdigheter med legeattest ved en spesiell alder og pensjonsalder. Når det gjelder alderseffekter i forhold til rollen som trafikant, det være seg bilist, fotgjenger, syklist eller som bruker av kollektivsystemet, vil den generelle svekkelse av sanser som syn og hørsel, reaksjonsevne og motoriske evner med økende alder være viktige å ta hensyn til. Ved økende alder vil andelen med ulike alvorlige sykdommer øke, sykdommer som på forskjellige måte kan ha betydning for de ulike trafikantrollene. Senilitet vil f.eks., avhengig av alvorlighetsgrad, være en sykdom som kan skape problemer som bilfører.

Forskningen på trafikksikkerhetsfeltet viser at det relativt sett er flere drepte blant eldre enn blant middelaldrende, men færre skadde, noe som har sammenheng med at eldre tåler mindre påkjenninger (Sagberg og Glad 1999). Av den grunn er eldre svært utsatt i ulykker som fotgjengere. Eldre har ikke flere ulykker som bilførere, men en høyere ulykkesrisiko enn middelaldrende. Særlig er det i kryssulykker og ulykker i forbindelse med skifte av kjørefelt, dvs i kompliserte trafikksituasjoner, at ulykker med eldre skjer.

Samtidig tyder det på at eldre kompenserer for redusert helsetilstand eller ubehaget de opplever ved å kjøre på tider som er særlig krevende. Mindre mørkekjøring, unngåelse av rushtrafikk og langsommere hastighet kan være slike tilpasninger som gjøres. I de fleste tilfeller vil muligheten for å velge når man skal reise større i en pensjonisttilværelse enn i yrkesaktiv alder. Man kan kjøre når trafikksituasjonen er minst stressende.

Generasjons- eller kohorteffekten er knyttet til individets fødselsår, og det som kjennetegner dem som er født og vokst opp under samme historiske vilkår. Generasjonen fra de harde 30-åra skiller seg fra etterkrigsgenerasjoner både når det gjelder holdninger, livsstil og

ressursforbruk. Slike kohorteffekter vil ha betydning for transportområdet på forskjellige måter. Generasjoner som er vokst opp med bil vil ha et annet forhold til eie av bil og bilbruk enn dem som ikke er det. Kvinners yrkesaktivitet for kohorter født på femti- og sekstitallet betyr en sterk økning i transportomfanget, og gir nye generasjoner andre transportvaner enn de tidligere kvinnegenerasjonene, noe som vil kunne ha betydning for hvordan reisemønstrene vil arte seg når disse kvinnene blir gamle. På hvilke tidspunkt kvinner i ulike generasjoner velger å få barn, vil også påvirke transportomfanget. Ulike generasjoners livslengde og helsetilstand er en helt avgjørende faktor på transportområdet. Dagens tendenser til på den ene siden å være opptatt av egen helse, samtidig som fedme og barns/ungdoms fysiske passivitet ser ut til å være et tiltakende problem, vil også påvirke reiseaktiviteten og trafikantrollene. De ulike generasjonenes forventning og krav til aktivitetsmuligheter vil gjøre det på samme måte. Det er antakelig liten grunn til å anta at generasjoner med høyt aktivitetsnivå og tilsvarende forbruk vil endre nivå fullstendig når de blir eldre.

Periodeeffekten er knyttet til bestemte historiske hendelser og til den bestemte sosiale og økonomiske konteksten til hver spesifikke periode. Inntektsnivå og levestandard, arbeidsmarkedspolitik, boligpolitikk, areal- og transportplanlegging, bilpriser, priser på bensin, parkering, kollektivtransport osv, er alle viktige faktorer som kan knyttes til bestemte perioder på transportområdet.

Med tanke på å kunne si noe om framtidige forhold, er det av interesse å kunne skille påvirkningen av de tre effektene fra hverandre. Ved å studere alder vil vi kunne si noe om hva som skjer gjennom aldringsprosessen. Generasjons- eller kohortforandringene som vi kan se blant de yngre vil kunne gi en pekepinn på hvordan framtidige eldre vil agere. Det som er vanskeligere å ha noen formening om er periodeeffektene, som er knyttet til framtidige variasjoner i den økonomiske, politiske og sosiale utviklingen.

Fra et praktisk synspunkt kan det være vanskelig å skille mellom disse virkningene, fordi de ikke er uavhengige av hverandre. Det er ikke alltid like lett å avgjøre hvor effekten av for eksempel kohorten stopper og virkningen av perioden begynner. Ulike generasjoner/kohorter utvikler sine reisevaner under påvirkning av sosiale og økonomiske faktorer i perioden. Disse faktorene vil påvirke generasjonene ulikt, fordi de befinner seg i forskjellige alderskategorier, i ulike faser av livsløpet. Det er større sannsynlighet for at de yngre vil forandre seg mer enn de eldre, som ofte kan ha et mer fastlagt livsmønster og ressurstilfang. På samme måte vil effekten av alder også endres under påvirkning av perioder og for ulike generasjoner, men her vil generasjonsforskjellene som regel avta med alder. Uansett ulikheter i generasjonene vil den biologiske alder virke inn på omtrent samme måte i de høyeste aldersgruppene. Nyvinninger på det medisinske området kan modifisere effekten av aldring noe, og holde befolkningen friskere lengre.

Poenget i dette paperet er å gjøre oppmerksom på at ved prognoser og analyser om framtida er det viktig å ha alle tre effektene klart for seg.

For å kunne studere utvikling av befolkningens reiser på en slik måte, trengs diakrone data, dvs data som er innhentet fra forskjellige tidspunkt om det samme fenomenet. Dette er mulig ved å bruke resultatene fra de tre norske nasjonale reisevaneundersøkelsene fra 1984/85, 1991/92 og 1997/98. Fra disse reisevaneundersøkelsene har vi valgt ut de intervjupersoner

som er 50 år eller eldre og undersøkt utvikling av tilgang til bil, helseproblemer knyttet til ulike reisemåter og noe om deres faktiske reisemønstre og bruk av bil.

### ***Tilgang til bil***

Førerkort og tilgang til bil er noen av de viktigste forutsetningene for hvilken reisemåte som velges på de daglige reisene. Mens en stor andel av dagens 18-19-åringene tar førerkort for personbil, var dette atskillig mindre vanlig da utvalgene som analyseres i dette paperet var i den alderen. For utvalget fra 1984/85 vil dette dreie seg om personer som først kan ha tatt førerkort i 1953/54 eller tidligere, for utvalget fra 1991/92 vil tilsvarende år være 1959/60 og 1997/98 være 1965/66 eller tidligere. Dette er perioder (især den første) hvor det var langt mindre vanlig for ungdom å ta førerkort for bil enn det er i dag. Midt på femtitallet var det ikke mer enn ca 100.000 biler i landet (Rideng 1998). Det betyr at dette er aldersgrupper som kan ha hatt behov for å ta førerkort senere i livsløpet.

Både bilhold, tilgang til bil og bilbruk har vært sterkt kjønnsavhengig, særlig har dette vist seg for de eldre alderskategoriene (Hjorthol 1998). De eldre kvinnene har sjeldnere førerkort og dermed dårligere tilgang til bil enn menn. Blant de yngre er forskjellene mindre, men også der har menn bedre tilgang til bil enn kvinner.

Vi har derfor skilt mellom kvinner og menn når vi undersøker andelen som har førerkort og alltid tilgang til bil i ulike kohorter for de tre undersøkelsestidspunktene i tabell 1.<sup>1</sup>

*Tabell 1 Førerkort for bil og alltid tilgang til bil for ulike kohorter på tre tidspunkter. Prosent. Tall i parentes der prosentueringsgrunnlag er 20 eller lavere.*

| Alder                     | 1984/85 |        | Alder    | 1991/92 |        | Alder    | 1997/98 |        | Fødselsår |
|---------------------------|---------|--------|----------|---------|--------|----------|---------|--------|-----------|
|                           | Mann    | Kvinne |          | Mann    | Kvinne |          | Mann    | Kvinne |           |
| 50-56 år                  | 85      | 37     | 57-63 år | 85      | 49*    | 63-69 år | 89      | 44     | 1929-35   |
| 57-63 år                  | 77      | 28     | 64-70 år | 78      | 30     | 70-76 år | 83      | 34     | 1922-28   |
| 64-70 år                  | 61      | 15     | 71-77 år | 69      | 15     | 77-83 år | 78      | 16     | 1915-21   |
| 71-77(74) <sup>1</sup> år | 41      | 5      | 78-82 år | 61*     | 11     | 84 + år  | (42)    | 0      | 1908-14   |
| Antall                    | 695     | 702    |          | 732     | 838    |          | 408     | 468    |           |

\* signifikant forskjellig fra forrige undersøkelsestidspunkt p>0,05  
<sup>1</sup> I 1984/85 var den øvre alder for intervju satt til 74 år. I de senere undersøkelsene var det ingen øvre aldersgrense.

I den eldste kohorten, født mellom 1908 og 1914, er det en tendens til at andelen som alltid har tilgang til bil øker fra 1984/85 til 1991/92 for så å reduseres. Denne kohorten følges fra de er 71 år og oppover. Det vi registrerer her er en blanding av kohorteffekt og alderseffekt. Denne generasjonen har hatt dårligere tilgang til bil enn senere generasjoner, samtidig har de kommet opp i en såpass høy alder at flere ikke vil kjøpe ny bil når det eventuelt er nødvendig, eller de har en helsetilstand som ikke gjør det aktuelt å kjøre bil. Kjønnsforskjellen er påtakelig. For denne generasjonen kvinner og den neste, født 1915 –1921, var det meget uvanlig å ta førerkort for bil. Økonomiske oppgangstider var heller ikke tilstrekkelig til at de tok førerkort senere. Da var de kommet såpass opp i årene at få tok igjen ”det tapte”. Den

<sup>1</sup> For å følge den enkelte kohort fra periode til periode, leses tabellen horisontalt. Den viser hva som skjer når den samme generasjonen blir eldre.

neste kohorten menn, født 1915-21 ser ut til å ha profittert på økt generell velstand. Her er det en klar tendens til bedring i tilgang til bil mellom periodene.

Kvinner og menn som er født i perioden 1922-28, beholder sin tilgang til bil på samme nivå fra de er i alderen mellom 57-63 år i 1984/85 til de har kommet opp i aldersgruppen 70-76 år i 1997/98. Tendensen går snarere mot en økning enn en reduksjon ettersom de blir eldre. Kjønnsforskjellen i denne kohorten er også svært stor.

Det samme gjelder for den yngste kohorten, men her har kvinnene i tillegg økt sin tilgang til bil i perioden mellom 84/85 og 91/92. Vi ser at denne kohorten kvinner ligger på et høyere nivå for tilgang til bil enn forrige generasjons kvinner. Her er det altså snakk om både en generasjons- og en periodeeffekt for kvinnene. I første del av denne perioden var det relativt sterk økonomisk vekst og flere hushold anskaffet seg bil nummer to.

Tabell 2 viser at det for alle tre undersøkelsestidspunktene er forskjell mellom aldersgruppene. Samtidig er det signifikante forskjeller mellom undersøkelsestidspunktene for både kvinner og menn. Her ser vi både alders- og periodeeffekter. Særlig gjelder dette for kvinner.

*Tabell 2 Førerkort for og alltid tilgang til bil for ulike aldersgrupper på tre tidspunkter. Prosent. Tall i parentes der prosentueringsgrunnlaget er 20 eller lavere*

| Aldersgrupper | 1984/85 |          | 1991/92 |          | 1997/98 |          |
|---------------|---------|----------|---------|----------|---------|----------|
|               | Mann '  | Kvinne ' | Mann '  | Kvinne ' | Mann '  | Kvinne ' |
| 50-56 år      | 85      | 37       | 83      | 65*      | 84      | 72*      |
| 57-63 år      | 77      | 28       | 85*     | 49*      | 87      | 65*      |
| 64-70 år      | 61      | 15       | 78*     | 30*      | 88      | 41*      |
| 71-77(74) år  | 41      | 5        | 69*     | 15*      | 83      | 29*      |
| 78 + år       |         |          | 61      | 11       | 69      | 11       |
| Totalt        | 70      | 23       | 79*     | 40*      | 85*     | 53*      |
| Antall        | 695     | 702      | 974     | 1137     | 989     | 1092     |

\* signifikant forskjellig fra forrige undersøkelsestidspunkt  $p > 0,05$

' signifikant forskjell mellom aldersgrupper  $p > 0,05$

Disse to tabellene viser at tilgang til bil avhenger av alder, men at dette har sammenheng både med generasjon/kohort og periode. I tillegg kommer kjønnsforskjeller som er knyttet både til kohort og periode.

I 1997/98 hadde ca 70 prosent av menn som er 78 år eller eldre alltid tilgang til bil. Dersom dette blir normen, kan vi forvente oss en kraftig vekst i bilbruken. Som vi ser i tabell 2 er kvinner mellom 50 og 56 år oppe på dette nivået. Tar vi hensyn bare til kohorteffekten, vil det ta ca 20 år før vi når nivået. Periodeeffekten er det vanskeligere å si noe om. I følge regjeringens langtidsprogram, vil det fram til ca 2030 være en vekst i det private forbruket på ca 2,5 prosent, mens den disponible realinntekt vil være lavere fra 2010. Økonomisk vil derfor grunnlaget for bilkjøp være til stede. Hvordan behovet for bil vil utvikle seg, avhenger også av den transport- og arealpolitikken som vil bli ført gjennom tilrettelegging for alternative reisemåter, restriksjoner på bilbruk og samordning mellom areal- og transportpolitikken. I tillegg til kohort- og periodeeffekten vil alderseffekten også spille en rolle. Alderseffekten kan imidlertid modifieres ved at både kjøretøy og vegsystemet tilpasses.

## *Selvopplevde helseproblemer knyttet til det å reise*

Helseproblemer knyttet til det å reise er særlig knyttet til alder. Å kunne gå over lengre strekninger, sykle, bruke kollektive transportmidler og kjøre bil, krever bevegelighet, en viss hastighet og at sanseapparatet fungerer tilfredsstillende. Her er kohorteffektene av mindre interesse på kort sikt. Som nevnt innledningsvis kan egen helse i forskjellige kohorter kunne modifisere alderseffektene, uten at jeg skal gå på det i dette paperet. Periodeeffektene kan ha betydning, for eksempel gjennom spesiell tilrettelegging av kollektivtilbud for eldre eller andre spesielle tilbud som kan ha betydning for Eldres tilgjengelighet og mobilitet.

I de nasjonale reisevaneundersøkelsene ble intervjupersonene spurt om de hadde helseproblemer knyttet til forskjellige reisemåter. Svarene på disse spørsmålene viser at problemene med å gå øker med stigende alder både for kvinner og menn, tabell 3.

*Tabell 3 Helseproblemer knyttet til å gå for ulike aldersgrupper på tre tidspunkter. Prosent. Tall i parentes der prosentueringsgrunnlaget er 20 eller lavere*

| Aldersgrupper | 1984/85 |          | 1991/92 |          | 1997/98 |          |
|---------------|---------|----------|---------|----------|---------|----------|
|               | Mann *  | Kvinne * | Mann *  | Kvinne * | Mann *  | Kvinne * |
| 50-56 år      | 4       | 10       | 7       | 7        | 7       | 10       |
| 57-63 år      | 10      | 12       | 11      | 11       | 9       | 20       |
| 64-70 år      | 11      | 22       | 11      | 17       | 11      | 28       |
| 71-77(74) år  | 24      | 40       | 16      | 34       | 16      | 33       |
| 78 + år       |         |          | 21      | 39       | 32      | 47       |
| Totalt        | 11      | 19       | 11      | 18       | 9       | 21       |
| Antall spurte | 695     | 699      | 976     | 1141     | 991     | 1097     |

\* signifikant forskjell mellom aldersgrupper  $p > 0,05$

Kvinner har imidlertid større problemer enn det menn har. Mens rundt en tredjedel av kvinner mellom 70 og 78 år sier de har problemer med å gå, ligger andelen for menn rundt en femtedel. Dette betyr at fra begynnelsen av 70-årsalderen vil en ikke ubetydelig gruppe ha behov for et transportmiddel for å komme seg rundt, selv på relativt korte reiser.

*Tabell 4 Helseproblemer knyttet til å reise kollektivt for ulike aldersgrupper på tre tidspunkter. Prosent. Tall i parentes der prosentueringsgrunnlaget er 20 eller lavere*

| Aldersgrupper | 1984/85 |          | 1991/92 |         | 1997/98 |          |
|---------------|---------|----------|---------|---------|---------|----------|
|               | Mann    | Kvinne * | Mann    | Kvinne* | Mann    | Kvinne * |
| 50-56 år      | 5       | 14       | 5       | 7       | 5       | 10       |
| 57-63 år      | 10      | 14       | 9       | 9       | 5       | 15       |
| 64-70 år      | 6       | 17       | 7       | 12      | 6       | 18       |
| 71-77(74) år  | 13      | 27       | 10      | 21      | 7       | 17       |
| 78 + år       |         |          | 16      | 26      | 10      | 27       |
| Totalt        | 8       | 17       | 8       | 13      | 6       | 15       |
| Antall spurte | 694     | 700      | 976     | 1141    | 991     | 1097     |

\* signifikant forskjell mellom aldersgrupper  $p > 0,05$

Fra 70-årsalderen er det imidlertid rundt en femtedel av kvinnene og ca 10 prosent av mennene som har problemer med å bruke det kollektive transportsystemet, tabell 4. Utforming av busser, tog og trikker er som regel ikke tilpasset eldre. Kjørestil og hastighet kan skape ubehag for dem som ikke er raske til beins, og reisekomfort, f eks i form av sitteplass, er en forutsetning for å kunne bruke tilbudet. Blant kvinner over 77 år sier bortimot

30 prosent at de har helsemessige problemer som gjør det vanskelig å benytte kollektivtilbudet slik det er i dag. På samme måte som i dag vil kvinner være i majoritet blant de eldre.

Når det gjelder bruk av bil fortøner situasjonen seg annerledes. Opplevelsen av å ha problemer med å kjøre bil er ikke knyttet til alder for menn verken i 1991/92 eller i 1997/98, tabell 5. For menn oppleves det ikke som noe særlig mer problematisk å kjøre bil blant dem som er 70-80 år enn for de som er 50-60 år. Kvinner derimot opplever bilkjøring mer problematisk når de har passert 70 år enn ved yngre alder. Dette kan ha sammenheng med at kvinner har mindre erfaring enn det menn har, og synes de mestrer situasjonen enda dårligere når de blir eldre. Her vil det kunne være snakk om en kohorteffekt som kan forsvinne med de neste kvinnekohortene, som vil ha lang erfaring som bilførere.

Men heller ikke kvinner opplever det å kjøre bil som så helsemessig problematisk som det å gå eller reise kollektivt. Det er en relativt liten og stabil andel som føler de har problemer med å kjøre bil. Disse dataene gir imidlertid ikke grunnlag for å si noe om hvor mange av de eldste som har hatt førerkort tidligere, og som av helsemessige grunner ikke lenger har det. Statistikken på dette området er mangelfull, så det er vanskelig å gi noe tall for omfanget.

*Tabell 5 Helseproblemer ved å kjøre bil som sjåfør for ulike aldersgrupper på tre tidspunkter. Prosent. Tall i parentes der prosentueringsgrunnlaget er 20 eller lavere*

| Aldersgrupper | 1984/85 |        | 1991/92 |          | 1997/98 |          |
|---------------|---------|--------|---------|----------|---------|----------|
|               | Mann    | Kvinne | Mann    | Kvinne * | Mann    | Kvinne * |
| 50-56 år      | 4       | 5      | 3       | 7        | 4       | 7        |
| 57-63 år      | 7       | 5      | 5       | 8        | 8       | 10       |
| 64-70 år      | 6       | 5      | 8       | 3        | 5       | 12       |
| 71-77(74) år  | 12      | 9      | 6       | 13       | 3       | 13       |
| 78 + år       |         |        | 8       | 21       | 8       | (18)     |
| Totalt        | 6       | 6      | 4       | 7        | 5       | 10       |
| Antall spurte | 573     | 371    | 845     | 534      | 922     | 710      |

\* signifikant forskjell mellom aldersgrupper  $p > 0,05$

Selvrapporterte helseproblemer forteller ikke fullt ut i hvor stor grad det er problemer med økende alder og bilkjøring. Selv om den enkelte bilfører ikke føler at han eller hun har mestringsproblemer, kan det være andre typer problemer som oppstår i interaksjon med andre trafikanter. Det viktigste for den enkelte er imidlertid hvordan han eller hun opplever situasjonen. Når kollektivtilbudet oppleves problematisk å bruke for mellom en fjerdedel og en femtedel av de eldre kvinnene over 70 år og for 10-15 prosent av mennene i denne aldersgruppen, vil de som har bil heller bruke den så lenge det er mulig økonomisk og helsemessig.

### ***Endring i reisemåter og reiseformål***

Det som er interessant å ta rede på når man skal forsøke å si noe om framtidig transportomfang blant eldre alderskategorier, er om folk vil beholde sine reisemønstre og bilbruksvaner gjennom livsløpet eller om det forandres når en del av forutsetningene endres.

Flere reiseaktiviteter er knyttet til livsfaser og vil naturlig nok variere. Arbeids- og tjenestereiser er knyttet til den yrkesaktive perioden. Omsorgs- og følgereiser er typiske for barnefamilier, der følge av barn til barnehage, skole og fritidsaktiviteter utgjør en betydelig del hverdagslivets reiser i en bestemt periode. Egne fritidsreiser, handlereiser og reiser knyttet til besøk er derimot mindre livsfaseavhengig, og kan kanskje øke i omfang når de mer obligatoriske reisene avtar.

Omfanget av handlereiser, fritidsreiser og besøksreiser er relativt lite avhengig av både alder, periode og kohort (Hjorthol og Sagberg 1998). Det kan se ut til at for de aller eldste (78 år og eldre) er det en reduksjon i aktivitetsomfanget på antall reiser for disse formålene, men forskjellene er ikke store. Omfanget av de ubundne eller frivillige reisene ser med andre ord ut til å vare ved gjennom livsløpet, mens de obligatoriske, slik som arbeids-, tjeneste- og følgereiser reduseres. Samlet sett reduseres reiselengdene, fordi arbeids- og tjenestereisene i gjennomsnitt er lange, og reiseaktiviteten foregår oftere utenfor enn innenfor rushtida. Det betyr også at disse reisene skjer når det kollektive reisetilbudet er relativt dårlig.

Det som kanskje er mest interessant er i hvilken grad man fortsetter å bruke bilen på samme måte når man blir eldre som i yngre år.

Antall bilreiser varierer både etter alder og periode, tabell 6. De avtar med alder både for kvinner og menn, men det er en økning i antallet bilreiser mellom undersøkelsesperiodene både for kvinner og menn. Her finnes både en alderseffekt og en periodeeffekt. Bilbruken har økt i hele perioden.

Tabell 6 Antall reiser med bil som sjåfør per dag for ulike aldersgrupper på tre tidspunkter.

| Aldersgrupper | 1984/85 |         | 1991/92 |         | 1997/98 |         |
|---------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
|               | Mann'   | Kvinne' | Mann'   | Kvinne' | Mann'   | Kvinne' |
| 50-56 år      | 2,0     | 0,7     | 2,4 *   | 1,1*    | 2,1     | 1,5*    |
| 57-63 år      | 1,7     | 0,4     | 2,0     | 0,7*    | 2,0     | 1,2*    |
| 64-70 år      | 1,3     | 0,3     | 1,3     | 0,3     | 1,7 *   | 0,5     |
| 71-77(74) år  | 0,6     | 0,1     | 1,1*    | 0,2     | 1,4     | 0,4     |
| 78 + år       |         |         | 0,6     | 0,1     | 1,2*    | 0,1     |
| Totalt        |         |         | 1,7     | 0,5     | 1,9 *   | 1,0 *   |
| Antall spurte | 695     | 602     | 993     | 1173    | 991     | 1097    |

\* signifikant forskjellig fra forrige undersøkelsestidspunkt  $p > 0,05$

' signifikant forskjell mellom aldersgrupper  $p > 0,05$

Når man ser på bilbruken ut fra et generasjonsperspektiv har de eldste kohortene en noe lavere bilbruk enn de yngste, noe som har sammenheng både med periode og alder, tabell 7. Men alle kohortene beholder sine bilreiser over den delen av livsløpet som dekkes av disse analysene. Dette er en sterk indikasjon på at de bilbruksvaner som etableres i det voksne liv vil vare ved så lenge helsa tillater det.



Tabell 7 Antall reiser med bil som sjåfør per dag for ulike kohorter på tre tidspunkter.

| Alder         | 1984/85 |        | Alder    | 1991/92 |        | Alder    | 1997/98 |        | Fødselsår |
|---------------|---------|--------|----------|---------|--------|----------|---------|--------|-----------|
|               | Mann    | Kvinne |          | Mann    | Kvinne |          | Mann    | Kvinne |           |
| 50-56 år      | 2,0     | 0,7    | 57-63 år | 2,0     | 0,7    | 63-69 år | 1,8     | 0,6    | 1929-35   |
| 57-63 år      | 1,7     | 0,4    | 64-70 år | 1,3     | 0,3    | 70-76 år | 1,3     | 0,3    | 1922-28   |
| 64-70 år      | 1,3     | 0,3    | 71-77 år | 1,1     | 0,2    | 77-83 år | 1,4     | 0,1    | 1915-21   |
| 71-77(74) år  | 0,6     | 0,1    | 78-82 år | 0,6     | 0,1    | 84 + år  | 1,0     | 0,0    | 1908-14   |
| Antall spurte | 695     | 602    |          | 703     | 883    |          | 409     | 460    |           |

\* signifikant forskjellig fra forrige undersøkelsestidspunkt  $p > 0,05$

### ***Eldre bilførere og trafikanter- en stor minoritet i framtida***

De framtidige eldre generasjonene vil i større utstrekning enn i dag være bilførere, både fordi de har levd et langt liv med bil og fordi det i mange tilfeller vil være det enkleste for dem. Som vist i dette paperet, vil mange eldre, som et resultat av alder, ha problemer med å gå over lengre avstander og å bruke det ordinære kollektive transporttilbudet. For å sikre eldres tilgjengelighet og mobilitet og dermed muligheter for livsutfoldelse, bør veg- og transportmyndigheter ta i betraktning at eldre vil bli en relativt stor minoritet i trafikken.

Det er derfor viktig å skaffe seg større kunnskap om hvilke mobilitetsbehov ulike kohorter av eldre vil ha framover. Dette avhenger bl a av levemåter, aktiviteter, ressurser og bosettingsmønstre. Det er ikke tilstrekkelig å kjenne til preferanser og aktivitetsmønstre blant dagens eldre. Morgendagens eldre vil med stor sannsynlighet ha andre preferanser og stille andre krav. Ikke alle eldre vil eller kan kjøre bil. For å sikre deres mobilitet, bør en tenke enda lengre i retning av "skreddersydde" kollektive reisetilbud.

Å sikre at også eldre aldersgrupper har muligheten for å reise for å gjennomføre sine daglige aktiviteter og å tilfredsstille sine sosiale og kulturelle behov vil være et stort velferdsmessig pluss for den enkelte. Begrensninger i mobiliteten vil redusere livskvaliteten og øke sannsynligheten for institusjonalisering. Samfunnsmessig vil det være lønnsomt at transporten organiseres på en slik måte at også eldre aldersgrupper kan dra nytte av det kollektive transporttilbudet og at vegsystemet utformes på en slik måte at det er ukomplisert å bruke for alle grupper.

### ***Referanser:***

Hjorthol, R 1998

*Hverdagslivets reiser. En analyse av kvinners og menns daglige reiser i Oslo.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 391/1998

Hjorthol, R, Sagberg, F 1998

*Changes in elderly persons' modes of travel.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI notat 1105/1998

Rideng, A 1998

*Transportytelser i Norge 1946-1997.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 397/1998

Sagberg, F, Glad, A 1999

*Trafikksikkerhet for eldre. Litteraturstudie, risikoberegninger og vurdering av tiltak.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 440/1999

SSB 1997

*Framskrivning av folkemengden 1996-2050. Nasjonale og regionale tall.* Oslo-Kongsvinger, Statistisk sentralbyrå, NOS C414