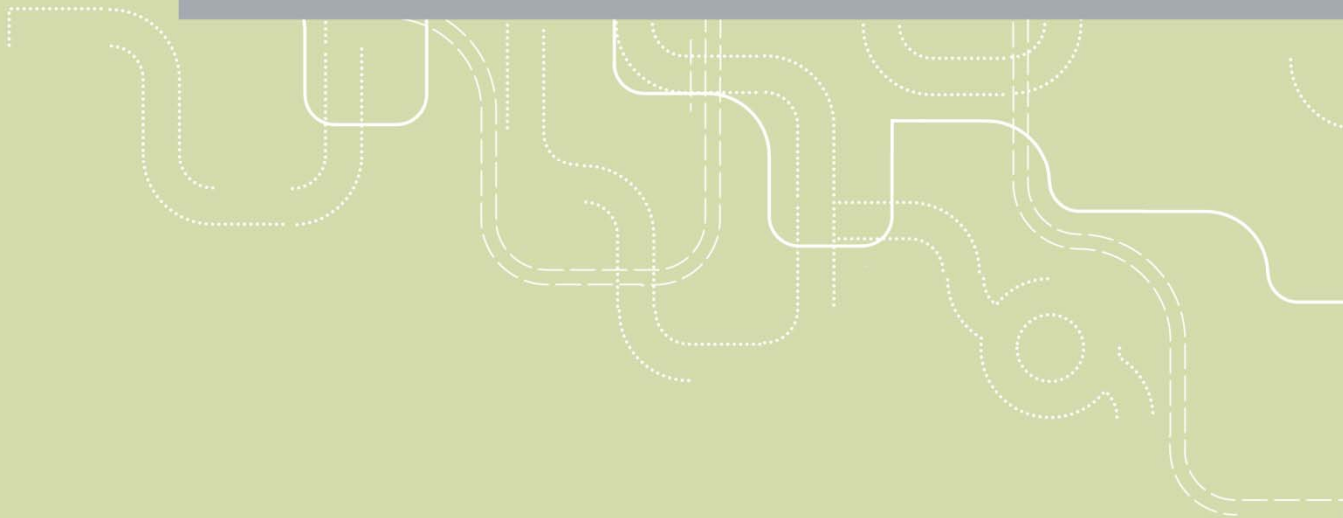


Randi Hjorthol  
Frode Longva  
Kåre H Skollerud  
Liva Vågane  
TØI rapport 1043/2009

## Transportløsninger for eldre i distriktene



---

**Tittel:** Transportløsninger for eldre i distriktene

**Title:** Transport supply for older people in rural areas

**Forfattere:** Randi Hjorthol  
Frode Longva  
Kåre H. Skollerud  
Liva Vågane

**Author(s):** Randi Hjorthol  
Frode Longva  
Kåre H. Skollerud  
Liva Vågane

**Dato:** 12.2009

**Date:** 12.2009

**TØI rapport:** 1043/2009

**TØI report:** 1043/2009

**Sider** 77

**Pages** 77

**ISBN Papir:** 978-82-480-1020-3

**ISBN Paper:** 978-82-480-1020-3

**ISBN Elektronisk:** 978-82-480-1019-7

**ISBN Electronic:** 978-82-480-1019-7

**ISSN** 0808-1190

**ISSN** 0808-1190

**Finansieringskilde:** Samferdselsdepartementet

**Financed by:** Ministry of Transport and Communications

**Prosjekt:** 3459 - Transportløsninger for eldre i distriktene

**Project:** 3459 - Transport supply for older people in rural areas

**Prosjektleder:** Randi Hjorthol

**Project manager:** Randi Hjorthol

**Kvalitetsansvarlig:** Oddgeir Osland

**Quality manager:** Oddgeir Osland

**Emneord:** Distrikt  
Eldre  
Fokusgrupper  
Intervju  
Transportbehov  
Transporttilbud

**Key words:** Focus groups  
Interviews  
Older people  
Rural area  
Transport needs  
Transport supply

**Sammendrag:**

Det kollektive tilbudet i distriktene er utilstrekkelig for å ivareta eldres reisebehov. En god del av de over 80 har fremdeles førerkort og bil. Mange har justert bilbruken i forhold til hva de evner. Premisser for å kunne beholde førerkort til eventuelt begrenset kjøring er derfor viktig. For dem som ikke kan eller vil kjøre bil, men som har brukbar bevegelse, er avstander, hvilemuligheter underveis, lokalisering av service, samordning av åpnings- og rutetider viktig i tillegg til fysisk tilpasning av kjøretøyene. For gruppen som både mangler bevegelse og bil, og samtidig har helseplager er det viktig at tilbudet om transport er enkelt å forholde seg til og oppleves trygt.

**Summary:**

The public transport supply is insufficient to satisfy the transport need of older people in rural areas. A majority of men over 80 have still driving license and access to a car. Most of them have adjusted their car use to their reduced abilities. Conditions to obtain a driving licence for limited use should be discussed. For those who don't drive but still are relatively mobile, distance and location of shops and other services, the opportunity to rest (benches) on the way to the bus stop and shops, and co-ordination of opening hours and transport supply are important factors. For those who are dependent on others for transport, the different supplies should be co-ordinated and easy and safe to use.

Language of report: Norwegian

# Forord

*Transportløsninger for eldre i distriktene* er sluttrapporten fra prosjektet med samme navn. Prosjektet er finansiert av Samferdselsdepartementet innenfor departementets program for overordnet transportforskning.

Prosjektet har hatt en referansegruppe bestående av representanter for kommunen, de eldre og transport-selskapene i de tre kommunene undersøkelsen er gjennomført; Vågå, Marker og Nes i Akershus. Referansegruppen har vært behjelpelig med å knytte kontakter i kommunene og gitt informasjon om de lokale forholdene. I tillegg har flere av referansegruppens medlemmer deltatt på et arbeidsseminar, der resultater fra undersøkelsen ble presentert og diskutert. På det samme seminaret deltok også representanter fra taxinæringen og Samferdselsdepartementet. Deltakerne på arbeidsseminaret ga svært nyttige kommentarer til resultatene. Vi takker referansegruppen og deltakerne. Vi takker også Samferdselsdepartementet ved Paal Iversen og Kristin Dahle for kommentarer til rapportutkast.

Rapporten er skrevet av Frode Longva, Kåre Skollerud, Liva Vågane og Randi Hjorthol, med sistnevnte som prosjektleder. Frode Longva og Kåre Skollerud har skrevet kapittel 2. Liva Vågane har gjort analysene og skrevet kapittel 3. Kåre Skollerud og Randi Hjorthol har skrevet kapittel 4. Liva Vågane og Randi Hjorthol har skrevet kapittel 5. Kåre Skollerud har skrevet kapittel 6, og Frode Longva har skrevet kapittel 7.

Intervjuene i de tre kommunene er gjennomført av Kåre Skollerud, mens Synovate har hatt ansvar for fokusgruppene.

Forskningsleder Oddgeir Osland har gitt kommentarer og kvalitetssikret rapporten. Unni Wettergreen har stått for den endelige utforming av rapporten.

Oslo, desember 2009  
Transportøkonomisk institutt

*Marika Kolbenstvedt*  
stedfortredende instituttsjef

*Oddgeir Osland*  
forskningsleder



# Innhold

## Sammendrag

## Summary

<b>1</b>	<b>Innledning og problemstilling.....</b>	<b>1</b>
1.1	Bakgrunn og problemstilling .....	1
1.2	Kunnskap om eldre og transport er begrenset .....	2
1.3	Metodisk tilnærming og gjennomføring .....	4
1.4	Innholdet i rapporten.....	5
<b>2</b>	<b>Organisering av transporttilbudet i distriktene.....</b>	<b>6</b>
2.1	Innledning .....	6
2.2	Lokal rutegående kollektivtransport .....	6
2.3	Skoleskyss.....	8
2.4	Etterspørselstyrt transport .....	9
2.5	Offentlig kjøp av spesialtransport.....	10
2.5.1	TT-ordningen .....	10
2.5.2	Arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede .....	12
2.5.3	Pasienttransport.....	12
2.6	Drosjemarkedet og nye løsningsforsøk.....	13
2.6.1	Utviklingen i drosjemarkedet.....	13
2.6.2	Innkjøpssentraler.....	13
2.7	Konklusjon.....	14
<b>3</b>	<b>Reisemønster og tilgang på transportressurser .....</b>	<b>16</b>
3.1	Avgrensning av distrikt og datagrunnlag.....	16
3.2	Alder, kjønn og livssituasjon .....	17
3.3	Sammensetning av utvalget i RVU.....	17
3.4	Utvikling over tid.....	18
3.4.1	Kraftig økning i tilgang på bil.....	18
3.4.2	Reiser mer og lenger .....	19
3.4.3	Reiser sjeldnere kollektivt .....	20
3.5	Tilgang på transportressurser.....	21
3.5.1	Ni av ti menn har tilgang på bil .....	21
3.5.2	Dårlig kollektivtilbud i distriktene.....	21
3.6	Reiseomfang .....	23
3.6.1	Tre av fire hadde minst en reise.....	23
3.6.2	Halvparten av reisene er handle- og servicereiser .....	24
3.6.3	Reiser mest på formiddagen .....	25
3.7	Transportmiddelvalg .....	27
3.7.1	Med bil eller til fots .....	27
3.7.2	Kvinner går mest.....	27
3.7.3	Fritidsreiser til fots.....	29
<b>4</b>	<b>Data og metode.....</b>	<b>31</b>
4.1	Valg av områder og karakteristikk av dem.....	31

4.1.1	Vågå.....	31
4.1.2	Marker.....	32
4.1.3	Nes i Akershus.....	33
4.2	Fokusgrupper og dybdeintervjuer.....	34
4.3	Tema i fokusgruppene.....	35
4.4	Deltakerne i fokusgruppene og deres situasjon.....	35
<b>5</b>	<b>Daglige aktiviteter og reiser.....</b>	<b>40</b>
5.1	Innkjøp og service.....	40
5.1.1	Innkjøp er mer enn bare å handle.....	40
5.1.2	Sjelden kollektivtransport til butikken.....	41
5.1.3	Barn og barnebarn er viktige hjelpere.....	42
5.1.4	TT-kort og servicebuss.....	42
5.1.5	Besøk hos lege, fysioterapeut og tannlege.....	43
5.2	Fritid og sosiale aktiviteter.....	44
5.2.1	Behovet for sosial kontakt.....	44
5.2.2	Organiserte aktiviteter.....	45
5.2.3	Andre aktiviteter og tilbud.....	45
5.2.4	Kveldsunderholdning.....	46
5.2.5	Besøk.....	46
5.2.6	En travel pensjonisttilværelse?.....	47
<b>6</b>	<b>Opplevelse av dagens transportmuligheter, tilpasninger og ønsker for framtida.....</b>	<b>49</b>
6.1	Helse og bil – grunnlag for inndeling i grupper.....	49
6.2	Situasjonen til dem som kjører bil selv.....	49
6.3	Situasjonen til dem som ikke kjører bil selv, men som har god førlighet.....	51
6.4	Situasjonen til dem som ikke kjører bil og har redusert førlighet.....	52
6.5	Ønsker om transporttilbud varierer.....	54
6.5.1	Kjører bil selv.....	54
6.5.2	Uten bil og førerkort.....	54
6.6	Tilpasninger som gjøres.....	55
6.6.1	Kun korte bilturer på dagtid.....	55
6.6.2	Slutte å kjøre bil.....	56
6.6.3	Å flytte.....	56
6.7	Hvem har glede av hvilke transporttilbud?.....	57
<b>7</b>	<b>Tiltak rettet mot Eldres ønsker og behov.....</b>	<b>59</b>
7.1	Innledning.....	59
7.2	Tiltak rettet mot selvhjulpne eldre med bil.....	59
7.3	Tiltak rettet mot selvhjulpne eldre uten biltilgang.....	61
7.4	Tiltak rettet mot bevegelsehemmede eldre uten bil.....	64
7.5	Bosettingsstruktur og etablering av sentrale eldreboliger.....	65
7.6	Mot den ideelle bestillingstjenesten for eldre?.....	66
7.7	Mange tiltak går på tvers av tidligere etats- og budsjettgrenser.....	67
7.8	Oppsummering og konklusjon.....	69
7.8.1	Oppsummering.....	69
7.8.2	Konklusjon.....	70
	<b>Referanser:.....</b>	<b>72</b>
	<b>Vedlegg.....</b>	<b>77</b>

**Sammendrag:**

# Transportløsninger for eldre i distriktene

## Flere eldre – nye tiltak

I løpet av 20 – 30 år vil opp mot en fjerdedel av befolkningen være 67 år eller eldre. Dette stiller nye krav til transportsystemet. Denne rapporten viser hvilke tiltak som kan rettes inn mot eldres transportbehov i distriktene. Disse kan oppsummeres i følgende punkter:

1. Forleng bilkarrieren gjennom lokal kjørerett
2. Gjøre det lettere å kombinere bil og kollektivt
3. Skape trygghet/nærhet mellom bruker og operatør
4. Bedre tilpasning av avgangstider til eldres behov
5. Benker/hvileplasser på veg til butikk eller holdeplass
6. Hjelp til bæring/bringing av varer hjem – eller om bord

Og sist, men ikke minst informasjon om:

- Alternative tilbud
- Muligheter til økonomisk støtte
- Tilgjengelige informasjonskanaler

## Undersøkelse av eldres transportbehov i tre distriktskommuner

Befolkningsframskrivninger viser at antallet personer på 67 år og over vil øke fra 0,6 millioner i 2002 til mellom 1,1 og 1,4 millioner i 2050. Kravene og behovene til transport vil avhenge av de eldres livsstil, aktivitetsmønstre og mobilitetsressurser fremover. Undersøkelser av befolkningens reisevaner viser at det kollektive transportsystemet i dag betjener en liten del av det samlede persontransportmarkedet i distriktene, og at over halvparten av befolkningen som bor utenom byområdene i Norge opplever at de har et dårlig kollektivtilbud.

En bedret helsetilstand i eldre aldersgrupper, økt tilgang til bil, mer fritid og relativt god inntekt for mange, legger grunnlaget for mer varierte aktiviteter og reiser enn det eldre tidlige har hatt. Samtidig vil en større andel av de eldre i framtida tilhøre de eldste gruppene, de over 80 år, som har reduserte bevegelsesmuligheter. Utfordringen framover er å utvikle et transporttilbud for eldre i distriktene som møter deres behov og ønsker, og som samtidig er organisert på en mest mulig kostnadseffektiv måte. Spørsmålene som reises i denne rapporten er som følger: Hvilke aktiviteter og reiser er viktige for eldre i distriktene i dag?

Hvordan er transporttilbudet tilpasset disse behovene? Hvilke tiltak er ønsket for å imøtekomme dem?

For å gi svar på disse spørsmålene har vi intervjuet eldre over 80 år og gjennomført fokusgrupper med samme aldersgruppe i Vågå, Marker og Nes i Akershus. Disse tre kommunene har organisert transporttilbudet på forskjellig måte.

## Dagens organisering av transporttilbudet i distriktene

Ansvar for offentlig kjøp av lokal persontransport på veg i Norge er delt mellom flere forvaltningsnivåer. Fylkeskommunen har ansvaret for kjøp av lokal rutegående transport. Fylkeskommunen har også ansvar for TT (transporttjeneste)-kjøring. TT-ordningen ble pålagt fylkeskommunene i 1988. Den enkelte fylkeskommune fikk da ansvaret for å organisere tilrettelagt transport for personer som ikke, eller bare med store vansker, kan benytte det ordinære kollektivtrafikktilbudet på grunn av forflytningshemninger. Fylkeskommunene har det økonomiske ansvaret og utarbeider retningslinjene, mens kommunene har ansvar for å godkjenne den enkelte bruker.

Staten er også tungt inne i det lokale transporttilbudet ved at de regionale helseforetakene har økonomisk og organisatorisk ansvar for pasienttransport. Dessuten har Staten ansvar for individuelt rettede tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser (prøveordning) og transportstøtte gitt via grunnstønaden til personer med funksjonsnedsettelse. Kommunene spiller en sentral rolle for persontransporten ved å sørge for skoleskyss på grunnskolenivå, ha ansvar for arealplanlegging, byutvikling og viktig infrastruktur, som det kommunale vegnettet og holdeplasser. Fylkene har dessuten ansvar for tildeling av drosjeløyver, et tilbud som gjennom kjøreplikt for løyveinnehaverne skal sikre et transporttilbud i distriktene.

For å ivareta offentlig kjøp av persontransport på veg for eldre i distriktene, er det utviklet ulike organisatoriske og finansielle løsninger lokalt/regionalt. Grovt sett kan man skille mellom tre hovedmodeller:

### ***Den ”tradisjonelle” forhandlingsmodellen:***

- a. Lokalt rutegående selskap på forhandlet kontrakt med fylkeskommunen, med delegert ansvar for skoleskyss
- b. Kommunal brukergodkjenning og fylkeskommunal fordeling av midler mellom brukerne

### ***Den ”altomfattende” anbudsmodellen:***

- a. Rutegående transport på anbud
- b. Syketransport på anbud
- c. TT-tjenester på anbud

### ***Den ”innovative” bestillingsmodellen:***

- a. Rutegående transport på anbud eller forhandling
- b. Kopling rutegående transport og TT-tjenester gjennom bestillingstransport

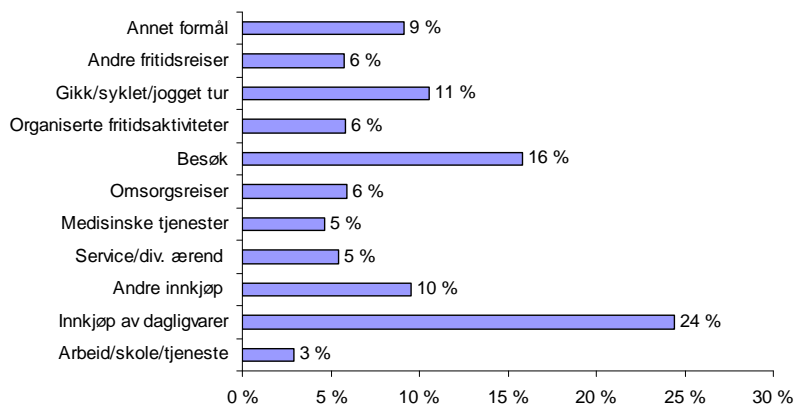


Vårt utvalg av case representerer én kommune fra hver modell:

- Tradisjonell modell: Vågå i Oppland
- Anbudsmodell: Nes i Akershus
- Innovasjonsmodell: Marker i Østfold

## Daglige aktiviteter og reiser

Hver fjerde reise som eldre gjør har innkjøp av dagligvarer som formål (figur S1). I befolkningen som helhet er andelen 14 prosent. Denne høye andelen blant de eldre henger sammen med at de har færre reiser enn andre grupper, at de ikke er yrkesaktive og dermed har mer tid til rådighet enn mange andre. Handlereisene kan også ha et sosialt aspekt; butikken eller kjøpesenteret er en møteplass.



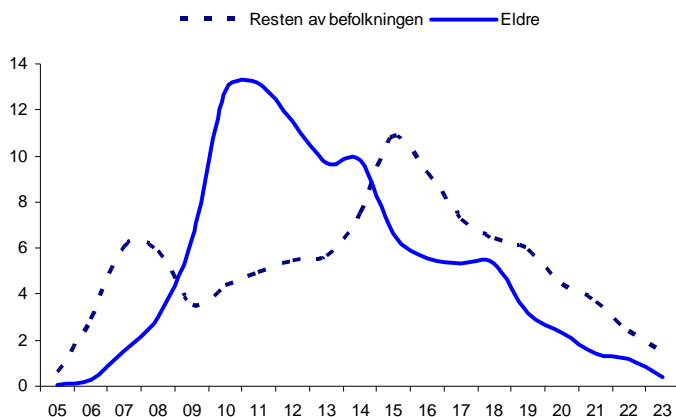
Figur S1: Reiseformål for eldre i distriktene. RVU 2005. Prosent av daglige reiser

For de eldre i Vågå, Marker og Nes er turen til butikken for svært mange forbundet med sosiale aktiviteter. Det er vanlig å treffes på butikkene i sentrum. De ”nye” butikkområdene har noe av den samme funksjonen som den gamle landhandelen eller Samvirkelaget hadde; et sted å treffes. Dette gjelder både for kvinner og menn. Å kunne slå av en prat med kjentfolk er en viktig del av handleturen. For de eldre i distriktene som er ute av arbeidslivet, blir handleturene noe av de viktigste aktivitetene utenfor hjemmet.

*Ja, jeg handler da vet du, man reiser for å handle bare for å treffe folk òg. (Mann 84 år i Vågå).*

*Jeg går på kafeen på ICA hver lørdag for å treffe andre mennesker, da drikker vi kaffe og prater. (Kvinne 82 år i Vågå).*

De eldre fritidsaktiviteter skiller seg fra de yrkesaktives. Folk som er i arbeid må i hovedsak begrense seg til fritidsaktiviteter som foregår på kveldstid og i helger. Siden pensjonister sjelden har forpliktelser i arbeidslivet, vil de ha mer "fritid", og større valgmuligheter til å reise når de vil. Figur S2 viser når på dagen de eldre reiser.



Figur S2: Fordeling av reises starttidspunkt. Eldre og andre i distriktene. RVU 2005. Prosent

Det meste av den organiserte aktiviteten de eldre i fokusgruppene oppgir at de driver med, skjer gjennom eldrecentre og frivillighetssentraler. Det vanligste er ulike former for dans/trim og håndarbeidsaktiviteter. I tillegg arrangeres det ulike treff, enten i form av kafé, eller med mer organisert program i regi av religiøse organisasjoner eller pensjonistforeninger.

På Nes Eldresenter er det kafé tre dager i uka. Her tilbys det også mange aktiviteter og kurs innenfor blant annet håndarbeid, dans, kor og teater. I tillegg er de eldre med i en aktiv pensjonistforening, revmatikergruppe, historielag etc. På frivillighetssentralen i Vågå er det noen aktiviteter knyttet til trim og dans, i tillegg til at det er kafé to dager i uka. Noen er også med i pensjonistforeningen. I Ørje er det nabotreff i kirka annenhver uke. I tillegg arrangerer pensjonistforeningen treff på kveldstid, samt en del dagsturer og lengre turer. Andre er med i historielaget og hørselslaget.

For andre aktiviteter som kino, teater, konserter og lignende, er problemet at de ofte foregår på kveldstid. De som har bil, er ofte skeptiske til å kjøre i mørke. Mange kvinner synes det er utrygt å gå, og i tillegg finnes det ingen busstilbud. Derfor blir man avhengig av drosje eller å bli kjørt av andre.

De aller fleste fremhever hvor viktig det er å ha kontakt med nær familie som søsken, barn, barnebarn og oldebarn. Noen har barn og andre bosatt i nærheten, og da er barna til uvurderlig hjelp, ikke minst for å bidra med transport.

Hvor mye man drar på besøk er avhengig av hvor tett og stor bekjentskapskrets man har, og hvor mye familie man har i nærheten. For de som er litt oppe i årene er det etter hvert en del som ikke har noen å besøke lenger.

## Helse og tilgang til bil viktig for aktivitetsnivået

Opplevelse av transportsituasjonen avhenger av den enkeltes helse og tilgang til transportressurser. Analysene av intervjuene og fokusgruppene viser at det er førerkort, tilgang til bil og den enkeltes helsetilstand som er avgjørende for å forstå ulikhetene i transportmuligheter, tilpasninger og ønsker for framtida.

### **Situasjonen til dem som kjører bil selv**

De som kjører selv har mulighet til å opprettholde et aktivt sosialt liv med treff flere ganger i uka og til ulike tider på dagen. De forteller at det ikke har skjedd store endringer i måten de reiser på i løpet av de siste fem årene. Bilen brukes til innkjøp flere ganger i uka, til transport til venner og bekjente og til tilstelninger og arrangementer i ulike fritidsaktiviteter, klubber og foreninger. Mesteparten av denne gruppen består av menn.

Langkjøring er det mange som enten kvier seg for, eller noe som man har sluttet helt med. Det aller meste av bilkjøringen skjer innenfor hjemkommunen. Denne endringen oppleves ikke som et stort problem, for når man kan kjøre til stasjon eller stoppested er det ganske enkelt å reise med tog eller buss, enten det dreier seg om å kjøre til Mysen og ta tog eller buss inn til Oslo, Timeekspressen fra Vormsund, tog fra Årnes eller ekspressbussruter som går på hovedveien gjennom Vågå kommune.

### **Situasjonen til dem som ikke kjører bil, men som har god førlighet**

Det er først og fremst kvinnene som ikke har førerkort, og de er med på færre aktiviteter enn dem med bil. Dessuten svarer de ofte at det er ting de gjerne skulle ha vært med på, men som de ikke kan delta i fordi det er vanskelig med transport.

Selv om aktiviteter utenfor hjemmet foregår relativt sjeldnere for disse uten bil enn for dem som kjører selv, betyr ikke det at de ikke kommer seg ut på noe. En del av dem har TT-kort (i Vågå gis dette til de fleste som kompensasjon for dårlig kollektivtilbud) og kombinerer bruk av dette med for eksempel servicebuss eller rutebuss, hvis de har en slik i nærheten. Noen legger også vekt på at TT-kort gjør det mulig for dem å være med på aktiviteter om ettermiddag/kveld, for da kan de bruke offentlig kommunikasjon på veg til arrangementet og TT-kort når de skal hjem om kvelden.

På dagtid er det eksempler på at man gjør avtale med familie eller naboer om å sitte få sitte på hjemover når disse likevel skal hjem fra jobben. På denne måten unngår de lange dager på destinasjonsstedet, slik tilfellet ofte er hvis de bruker offentlig kommunikasjon begge veier.

### **Situasjonen til dem som ikke kjører bil og har redusert førlighet**

En tredje kategori transportbrukere er de som har problemer med å gå uten hjelpemidler, for eksempel rullator. Blant dem vi intervjuet i denne kategorien hadde så godt som alle TT-kort. Behovet for hjelp til å få utført daglige innkjøp var mye større enn blant dem som ikke hadde større vansker med å benytte det vanlige kollektivtilbudet. Lokalisering av bolig er derfor av stor betydning for i hvilken grad disse eldre skal kunne utføre innkjøp og delta på sosiale arrangement. I vårt materiale er det ingen av personene i denne kategorien som fortsatt bruker vanlige kollektivtransportmidler. Drosje, enten i form av TT-kjøring eller som egenbetalte turer, er en løsning. Mange av dem fikk hjelp av familien til praktiske gjøremål og transport. Barn og barnebarn er viktige hjelpere og stiller ofte opp, men flere av de eldre uttrykte at de helst ikke ville være til bry, og ønsket seg et offentlig tilbud i stedet.

## **Tiltak rettet mot ulike grupper av eldre**

Særskilte tiltak rettet mot eldres transportløsninger i distriktene vil som oftest involvere flere aktører og budsjettområder samtidig, enten det innebærer samordning med private aktører (som ekspressbuss eller drosje) eller andre statlige, fylkeskommunale eller kommunale etater (som ved skole-, rute-, TT- og/eller syketransport). En hovedutfordring ved å utvikle tiltak for å møte eldres transportbehov i distriktene, vil derfor være å oppnå samarbeid på tvers av etats- og forvaltningsgrenser.

## **Tiltak rettet mot selvhjulpne eldre med bil**

Dette er en gruppe eldre som er vant til å bruke bil, klare seg selv og som har gjort dette i alle år – alternative tilbud og reisemåter er en verden som for flere av disse synes svært fremmed.

### *Tiltak 1: Informasjon om alternative tilbud fra det offentlige*

Det synes å være et åpent spørsmål i hvilken grad ansvarlige for kollektivtransporten i fylket prioriterer markedsføring og informasjon til sin eldre kundemasse, for eksempel ved besøk på eldresentre eller pensjonistforeninger av ulike slag.

### *Tiltak 2: Forbedre parkeringsmulighetene for eldre i umiddelbar tilknytning til bysentra og kollektivknutepunkt*

Kravet om parkering i umiddelbar nærhet er mer definitivt og konkret for eldre enn hva man normalt vil anse som akseptabel gangavstand.

Forbedrede muligheter til å kombinere privatbil og kollektivtransport er også noe som kan vise seg å senke terskelen for annen kollektivbruk på senere tidspunkt, når adgangen til bilbruk er mer begrenset av helsemessige årsaker.

### *Tiltak 3: Åpne for førerkort med lokal/begrenset kjøretillatelse*

Den tilpasningen de eldre hadde gjort av sin bilkjøring peker i retning av at et førerkort med begrenset kjøregyldighet kan være en god løsning for å opprettholde aktivitetsnivået deres.

Dette er et forslag som til en viss grad innebærer å tilpasse regelverket til hvordan det i mange tilfeller allerede praktiseres, ifølge våre informanter.

## **Tiltak rettet mot selvhjulpne eldre uten biltilgang**

Flere av ønskene deres går også i retning av et kollektivtilbud til andre tider enn hva dagens skoleruter legger opp til.

*Tiltak 1: Andre, mer fleksible rutetider som er bedre tilpasset eldres reisebehov*  
Ønskene om en egen handlebuss en til to ganger på formiddagen kom spesielt frem blant de eldre i Marker og Nes kommune. De eldre opplever det som belastende å måtte dra tidlig inn til sentrum med skolebussen, for så å vente i flere timer på første returmulighet.

*Tiltak 2: Målrettede informasjons- og markedsføringstiltak overfor eldre*  
Markedsføring og informasjon om tilbudet som finnes kan forbedres. Mange hadde liten kunnskap om det faktiske tilbudet.

Dette inkluderer også informasjon om søknadsmuligheter til TT-kort: Mange vet ikke hvordan disse kortene fordeles, hva som kreves – og hvor de i så fall skal få informasjon om dem.

*Tiltak 3: Økt samordning av ulike former for offentlig persontransport*  
Et tredje tiltak som er nærliggende å nevne i forlengelsen av mer fleksible rute-tider, er behovet som uttrykkes fra flere om å gjøre det enklere å kombinere ulike former for offentlig/kollektiv persontransport.

*Tiltak 4: Plassreservering i buss/tog*  
Disse tiltakene retter seg inn mot de eldres særskilte behov for tid, trygghet og tillit i bruken av offentlig persontransport: Tid til på- og avstigning, visshet om at bussen eller drosjen kommer når den skal, og tillit til at de får den hjelpen og støtten de trenger underveis.

De eldres ønsker om å ha faste sitteplasser i buss eller tog er knyttet til deres fysiske problemer med å stå over lengre perioder av gangen.

*Tiltak 5: Faste/kjente sjåførere i drosje eller buss*  
Ønsket om å ha en kjent sjåfør i drosje eller buss, som man er trygg på yter den service og hjelp de eldre har behov for, ble nevnt av mange. Ønsket om faste sjåførere var kanskje det ønsket som ble uttrykt oftest blant våre informanter.

*Tiltak 6: Etablering av flere hvileplasser mellom eldres bopel og handlesentrum*  
I denne gruppen av mer eller mindre selvhjulpne eldre finner vi også 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.

*Tiltak 7: Etablere hvileplasser mellom eldres bopel og holdeplass for kollektivtrafikken*  
Et tilsvarende tiltak vil rette seg inn mot å håndtere gangavstanden til holdeplass for kollektivtransporten.

## **Tiltak rettet mot bevegelseshemmede eldre uten bil**

I denne gruppen finner vi i all hovedsak kvinner som har såpass store bevegelseshemninger at de er helt avhengige av dør-til-dør transport og hjelp for å komme seg rundt, uavhengig av hvor sentralt de faktisk bor.

*Tiltak 1: Økte økonomiske rammer*  
Den begrensningen de opplever knytter seg først og fremst til de økonomiske rammene for TT-kortet. De opplever at det gir for få reiser.

*Tiltak 2: Kjøring av varer hjem*  
Kjøring av varer hjem var en ordning flere kjente til fra tidligere og som de i utgangspunktet var positive til.

*Tiltak 3: Samordning av støtte til syketransport, legebekø og TT-kort*

Enkelte eldre syntes også det var komplisert å forholde seg til såpass mange forskjellige støtteordninger samtidig og syntes å mangle informasjon om alternativene.

## **Samordning av tiltak**

Gjennomgangen av de eldres ønsker om fremtiden og hvilke tiltak som kan rettes inn mot måloppnåelse på disse områdene oppsummerte vi innledningsvis.

Disse tiltakene peker også på noen sentrale utfordringer for politisk styring og forholdet mellom den pågående politiske debatten og de eldres opplevde behov for transporthjelp: Flertallet av tiltak involverer flere aktører og offentlige etater samtidig. Dette leder ofte til krav om sentralisering/samløkalisering av for eksempel bestillingskontor, som igjen skaper økt avstand til de eldre selv. Sentralisering/økonomisering står i så måte i kontrast til de eldres ønsker om trygghet, kjennskap og nærhet. Et sentralt spørsmål i den forbindelse er derfor om økt samordning av ansvar nødvendigvis innebærer sentralisering av tjenesten? Spissformulert: Hvor store nye organisasjoner må til for å få en benk på veg til bussholdeplassen eller butikken?

**Summary:**

## **Transport supply for older people in rural areas**

**Within 20-30 years from now, approximately one out of four Norwegians will be at least 67 years of age. This report discusses what kind of policy measures that are needed to meet the increasing demand of transport amongst older people in rural areas. The suggested policy measures may be summarized as:**

- 1. Extending the older people's right to drive private cars by granting them local driving rights (e.g. driving licences with geographical limitations)**
- 2. Facilitating increased co-modality and the use of private cars and public transportation in combination**
- 3. Promoting safe and trustworthy relationships between users and operators**
- 4. Adjusting existing time schedules of public transportation services in accordance with older people's travel needs and patterns**
- 5. Introducing more benches and places to rest between private houses and shopping facilities and bus stops**
- 6. Supporting the delivery of merchandises from the groceries to older people's homes**

**And last but not least, *information* on:**

- **Alternative supply of transport services**
- **The possibilities for economic support**
- **The accessibility to further information**

### **A study of transport needs among older people in three rural areas in Norway**

The Norwegian society is ageing. By the year of 2030, approximately one out of four Norwegians will be at least 67 years old. Therefore, transportation policies will increasingly need to address issues such as an increasing number of older drivers, increasing mobility among the older, as well as accessibility strategies for those older people who are no longer able to drive. What policies that prove to be most appropriate will ultimately depend on future changes in settlement patterns among the older, as well as their changes in lifestyle and demand for social and leisure activities.

Today, public transport services in rural areas are proven to be poorly developed, and half of all inhabitants outside cities in Norway report having a poor supply of public transport. In the outskirts of Norway, many older people are highly dependent on private transport, either in cars driven by themselves or by their relatives or friends.

Recent evidence suggests that the older population will be healthier, more affluent, have higher shares with drivers licence, and more mobile than earlier generations of older people, thus providing a greater demand for leisure activities and mobility. On the other hand, the increasing share of older also include those above 80 years of age, that report the strongest need for mobility support. A major challenge for future transport policies is thus to enable a better match between transport supply and the steadily increasing demand for transport among older people in rural areas. The main questions to be answered in this report are: What kind of social and leisure activities are important to maintain for older people in rural areas? How is this demand matched with the supply of public services in rural areas? What policy measures can be introduced to meet the demand of activities from the older?

These questions are answered by individual and focus group interviews among people aged 80 and more in the rural communities of Vågå in Oppland, Marker in Østfold and Nes in Akershus.

## **Organizational features of transport supply in rural areas**

The responsibility for the provision of public transport services for older people is divided between different governmental bodies. The state is responsible for the provision of transportation for health services, and provide extra financial support to local public transport in the bigger cities. The counties are responsible for local public transportation. They are also responsible for the financing and organisation of special transport services (STS) for disabled persons, while the municipalities can decide who is entitled to such services.

The same applies for school transportation to primary schools. The counties are also in charge of the licensing system for taxi permissions, while the municipalities are in charge of parking facilities and infrastructure of vital importance for the overall patronage in public transport. In addition, the private sector is involved in the provision of transport services to older people through the taxi and express coach services.

The report identifies three core models in the provision of public transport services in this area:

1. The “traditional” negotiated model
  - a. Local public transportation is procured through negotiated contracts, including the responsibilities for school transportation
  - b. The counties are responsible for financing the special transport for disabled, while the municipalities can grant the user rights
2. The “all-embracing” model of competitive tendering
  - a. Competitive tendering of local public transportation, health transportation, as well as transport services for disabled people



3. The “innovative” demand-responsive model
  - a. The provision of local public services and special services for disabled are interconnected through demand-responsive public services

Our selected case studies represent one model each:

- The traditional model: Vågå in Oppland
- The competitive-tendering model: Nes in Akershus
- The innovative model: Marker in Østfold

## Daily activity and travel patterns

The primary objective of one quarter of all travels among older people is grocery shopping, compared to 14% in the overall population (Figure S1). Social visits encompass 16% of all travels.

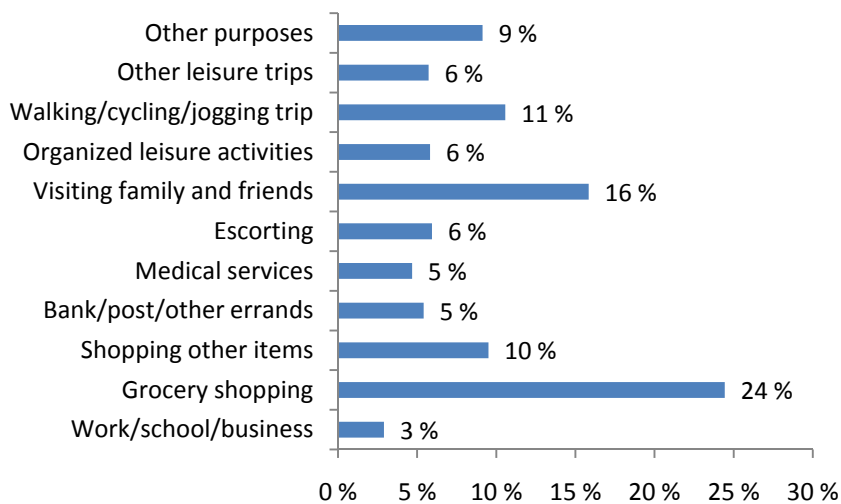


Figure S1: Trip purposes for older in the rural areas. NTS 2005. Per cent of trips

Shopping groceries is seen as an important social event for most of the population in our study, and both the grocery stores and the shopping malls serve as meeting places. This goes for both men and women. Having a friendly chat with neighbours or acquaintances are seen considered as a vital part of the shopping.

The leisure activities of the older population are different from those still working. Pensioners have more spare time available and have less strict hours to adjust to. Therefore, they more often travel during off peak hours (Figure S2).

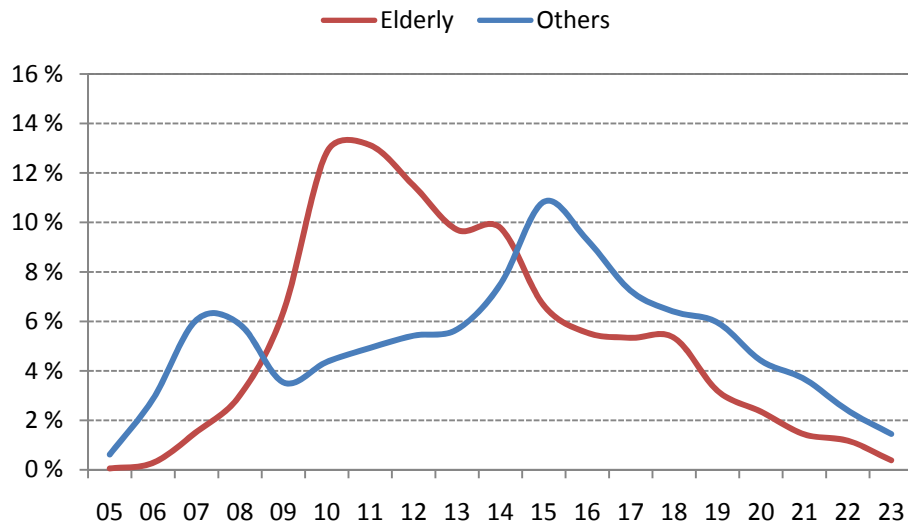


Figure S2: The trips' start time. Older and others in rural areas. NTS 2005. Per cent

According to our respondents, most of the organized parts of older people's leisure activities are arranged by the service center for the older or volunteer bureaus. The most common activities are dancing/trim and needlework, in addition to various social events.

The more unorganized parts of their social activities, such as cinema, theater, concerts etc., most often take place in the evenings. This is a time of the day when most of our respondents experience transportation challenges: The car dependent are scared of driving during the dark hours; those walking are scared of walking alone; and there's no scheduled transport services available at that time of the day. Hence, the older are often left with using taxis or hitchhiking with friends/relatives. The first alternative is regarded as expensive, while the latter is regarded as being troublesome.

Nevertheless, most of our informants are highly dependent on relatives when it comes to transport, shopping, social stimulation and general maintenance of their housing. The oldest ones are often the only ones still alive in their generation, making them even more dependent on relatives.

## The importance of good health and car ownership

The interviews indicate that the mobility patterns of the older, their satisfaction with public service levels, and requests for future improvements on this matter, all depends on their health situation and whether or not they have access to private cars.

## The situation of those still driving

This group of older is mainly composed of men that has managed to maintain relatively high levels of leisure and social activities thanks to their car driving. Even though most of them say they have not changed their mobility patterns at all during the last five years, they inevitably tend to change their driving habits: They

stick to their neighborhood, shorten trips, reduce night time driving, avoid rush hours and seek parking spaces that are easy to get in and out of.

### **The situation of those without a car but of good health**

This group of older people is mainly women without driving licenses. Even though most of them show appreciation of the existing travel opportunities, there was evidence for restricted mobility for several of them. Most of those we interviewed in this sub-group had reduced some of their social and leisure activities due to lack of transportation.

Even though this sub-group of older seem to have a more restricted social life than the car driving ones, they are still in good health and able to uphold some of their social relationships and activities. Some of them have access to special transportation services for older people, and many of them rely on arranging transportation with friends or relatives.

The main characteristics of this sub-group however, are the dissatisfaction with current supply and schedules of public transportation services. In many cases, they have to rely on school transportation that arrive shopping facilities long before opening hours – and then wait several hours for a first chance to return back home.

### **The situation of the disabled without a car**

This is a rather mixed group of older people, with the common characteristics of having rather few optional modes, leaving the mandatory special transportation service (STS) as the main provider of crucial mobility despite various accessibility measures. Every member of the sub-group had access to special transportation services, and they had typically accepted the fact that they had to reduce their social activities due to their disablement and restrictions on the use of STS.

## **Suggested policy measures**

According to our interviews the following policy measures will improve the mobility satisfaction of older people in rural areas:

### **Policy measures targeted at older people still driving**

1. *Information of alternative supply of public transportation services*
2. *Enhanced parking facilities reserved for older people in close connection to service centers and public transportation*
3. *To extend older people's driving career by granting driving licences with local/restricted driving rights (e.g. with geographical limitations)*

**Policy measures targeted at older people without a car**

1. *To introduce time schedules for public transportation services in accordance with older people's travel patterns and needs (e.g. through the introduction of demand-responsive services)*
2. *Informational and marketing campaigns aimed at older people*
3. *Increased coordination of the various types of public transportation*
4. *Increasing the number of seats reserved for older people in buses/trains*
5. *Promoting safe and trustworthy relationships between users and operators (e.g. by introducing regular drivers on certain routes)*
6. *Introducing more benches and places to rest between private houses and shopping facilities or bus stops*

**Policy measures targeted at older people with disability problems**

1. *Increasing the economic support for STS due to longer travel distances caused by the closing down of local groceries*
2. *To support activities that may help older people bringing their merchandises from the groceries to their homes*
3. *To increase the coordination of economic support for transportation for health services organized by the state, local/institutional transport organized by the municipalities and STS organized by the counties*

# 1 Innledning og problemstilling

## 1.1 Bakgrunn og problemstilling

Dette prosjektet handler om transporttilbudet for eldre i distriktene. Vi undersøker hvordan det eksisterende transporttilbudet i distriktene er tilpasset de eldres transportbehov og -ønsker, og diskuterer hvordan alternative måter å utforme, organisere og finansiere det samlede transporttilbudet på kan påvirke den fremtidige tilpasningen mellom eldres transportbehov og -muligheter.

I løpet av ca 20 – 30 år vil opp mot en fjerdedel av befolkningen være 67 år eller eldre. Befolkningsframskrivninger viser at antallet personer på 67 år og over vil øke fra 0,6 millioner i 2002 til mellom 1,1 og 1,4 millioner i 2050 (SSB 2004). Dette vil stille nye krav til transportsystemet, både til kjøretøy, komfort, informasjon, vegsystemet og til det kollektive transporttilbudet. Kravene og behovene vil avhenge av de eldres livsstil, aktivitetsmønstre og mobilitetsressurser fremover.

Undersøkelser av befolkningens reisevaner viser at det kollektive transportsystemet i dag betjener en liten del av det samlede persontransportmarkedet i distriktene, og at over halvparten av befolkningen som bor utenom byområdene i Norge opplever at de har et dårlig kollektivtilbud (Denstadli mfl. 2006). Samtidig viser framskrivninger at mesteparten av befolkningen over 65 år vil ha førerkort for bil i 2030. I 2005 hadde ca 95 prosent i aldersgruppen 35-55 år førerkort, en noe større andel blant menn enn blant kvinner (Denstadli mfl. 2006). Det er disse som vil være pensjonister i 2030. Til sammenlikning har ca 65 prosent av dagens eldre førerkort.

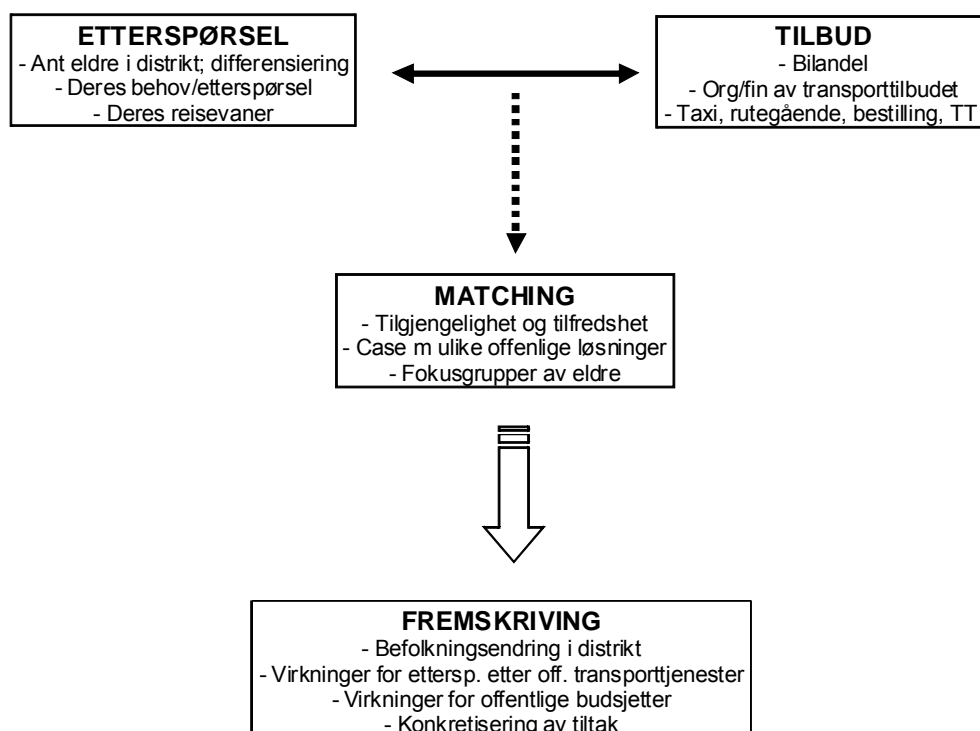
Med en bedret helsetilstand i eldre aldersgrupper, økt tilgang til bil, mer fritid og relativt god inntekt for mange, legger dette grunnlaget for mer varierte aktiviteter og reiser enn det eldre tidligere har hatt. Samtidig vil en større andel av de eldre i framtida tilhøre de eldste gruppene, de over 80 år, som har redusert bevegelsesmulighet. Resultater fra den norske reisevaneundersøkelsen fra 2001 viser at helseproblemer knyttet til ulike reisemåter og bevegelighet er særlig forbundet med alder. Dette er en gruppe som derfor vil stille transportsystemet overfor krav om spesielle transporttjenester, tilpasning av det allmenne kollektivsystemet og tilpasning av vegtrafikksystemet, fordi mange antakelig vil fortsette å kjøre bil så lenge de kan. Dette gjelder for hele landet, men det kan bli et større problem i distriktene enn i de større byene, der alternativene til bil er best.

Gjennom å differensiere mellom (i) ulike grupper eldre og deres transportbehov; (ii) ulike typer distrikter og deres bosettingsstruktur; og (iii) ulike former for persontransport og offentlig tilrettelegging av denne, ønsker vi å analysere hvilke konsekvenser en stadig aldrende befolkningssammensetning i distriktene kan ha for framtidige transportbehov. Vi vil se nærmere på mulige transportløsninger og eventuelt nye virkemidler for å møte disse behovene. Problemstillingene kan formuleres i følgende spørsmål:

- Hvordan er det eksisterende transporttilbudet i distriktene tilpasset de eldres behov?
- Hvordan skal eldre i distriktene få løst sine transportbehov i dag og framover?
- Hvilke tiltak kan transportmyndighetene iverksette for å møte denne utfordringen?

Til sammen vil dette gi oss et godt grunnlag for å vurdere de mobilitetsmessige, organisatoriske og økonomiske betydningene av at en forholdsvis høy andel eldre blir boende i distriktene. Tilnærmingen til problemstillingene, metodiske valg og analyseopplegg er illustrert i figur 1.

Figur 1 Tilnærming og analyseopplegg



TØI rapport 1043/2009

## 1.2 Kunnskap om eldre og transport er begrenset

Internasjonal forskning har vist at mobilitet og mulighet til å bevege seg ut av hjemmet er blant de viktigste aspektene ved eldre personers livskvalitet (Farquhar 1995), og muligheten til å bruke transportsystemet er definert som en av sju viktige områder for "The Instrumental Activities of Daily Living (IADL) for eldre (Fillenbaum 1985). Selv om det er en generell enighet om at det er et forhold mellom mobilitet, velferd og livskvalitet, er det forskningsmessige belegget relativt spredt og tynt. I en tidseriestudie fra USA (1982, 1985 og 1988) fant Marottoli mfl. (1997) at å gi opp muligheten til å kjøre bil var en viktig indikator på økte depressive symptomer og at aktiviteter utenfor hjemmet gikk sterkt tilbake

når muligheten for å kjøre bil forsvant. 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 tilværelsen og følte engstelse for at de skulle være til byrde for sine slektninger (Bauer mfl. 2003). Banister og Bowling (2004) fra Storbritannia fant at flere aspekter ved mobilitet, slik som det å føle seg trygg i nabolaget, deltakelse i aktiviteter og gode service-tilbud i nabolaget var viktige elementer ved livskvalitet, men at en god bil og et pålitelig, tilgjengelig og rimelig kollektivtilbud var noe av det viktigste. En ny svensk litteraturgjennomgang peker på at det mangler kunnskap om nettopp dette temaet – hvilken betydning mobilitet og transport har for eldre menneskers livskvalitet og velferd (Levin mfl. 2007).

Mesteparten av forskningen om eldre som angår førerkort og bilbruk kommer fra USA (Nordbakke 2006), et samfunn der bilavhengigheten er høy, og de er eldre når de slutter å kjøre bil enn i europeiske land (Hakamies-Blomqvist mfl. 2004). I europeiske land har bilbruken også økt. Dette gjelder England (Oxley 2000), Sverige (Kranz 1999, Dillen 2005), Danmark (Magelund 2001) og Norge (Hjorthol og Sagberg 2000, Hjorthol 2004). Disse studiene peker også på forskjeller mellom kvinner og menn. Generelt sett har kvinner sjeldnere førerkort enn menn. I en landsomfattende finsk studie fant man at problemer knyttet til mobilitet var klart knyttet til mangel på førerkort (Siren og Hakamies-Blomqvist 2004). Undersøkelsen fant også at kvinner hadde mindre mulighet til å bruke bil enn menn. Generelt sett hadde kvinner dårligere mobilitet enn menn, og var mer avhengig av å være i god form og/eller få hjelp fra andre for å få gjennomført sine daglige aktiviteter. Det viste seg også at kvinner, de som bodde i spredtbygde områder og de som manglet førerkort, hadde problemer med å få tilfredsstilt sitt transportbehov.

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 mfl. 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 (Siren og Hakamies-Blomqvist 2004). Grunnene til å gi opp bilkjøringen var knyttet til helse (inkl redusert syn), men også kjønn og alder virket inn (Marottoli mfl. 2000). Det viser seg at menn oftere enn kvinner fortsetter å kjøre selv om de har helseproblemer (Freund og Szinovacz 2002). Den ”nye” generasjonen av eldre har sannsynligvis utviklet vaner som de tar med seg inn i pensjonisttilværelsen. En tidligere norsk kohortstudie peker i den retningen (Hjorthol og Sagberg 2000). Resultater fra en landsomfattende nederlandsk studie av eldres fritidsaktiviteter viser at flertallet foretrekker å bruke bil til de forskjellige aktivitetene (Schwanen mfl. 2001). Kollektivtransport ble bare brukt som erstatning for å gå eller sykle. En ”fersk” studie fra Sydney, Australia viser at preferansen for å bruke bil er sterk, selv om det finnes andre reisemåter (Golob og Hensher 2007). Resultater fra en like ny studie fra London viser også at eldre foretrekker bilen framfor kollektivtransport (Schmöcker mfl. 2008).

### 1.3 Metodisk tilnærming og gjennomføring

Prosjektet består av fire hoveddeler:

1. *Oversiktsanalyse* av de eldres tilgang på transportressurser og deres reise-mønstre i distriktene over tid, basert på data fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene i 1992 (RVU 1992) og 2005 (RVU 2005). Analysen differensieres etter alder (f eks ”unge” eldre, ”middelaldrende” og ”eldre” eldre (SSB 1999)), kjønn, bosted og ressurser. Analysen brukes som bakgrunn for etterspørselsanalyse, utvelging av områder for utdypingscase og diskusjon av tiltak.
2. *Kartlegging* av transporttilbudet for eldre i distriktene. Basert på tilgjengelig statistikk og litteratur er det gjort en kartlegging av hvordan transporttilbudet til eldre er organisert og finansiert. Formålet er å vise sentrale utviklingstrekk i eldres transporttilbud de siste 10-15 årene, samt å peke på de ulike løsningene som er valgt regionalt og lokalt. Ulikhet i de offentlige løsningene har vært sentralt for valg av utdypningscase i neste del av prosjektet. De er valgt etter følgende kriterier: I Norge finner man tre idealtypiske distriktsmodeller i funksjon: 1) Tradisjonell modell (forhandlet skoleskyss, kommunen godkjenner TT) 2) Anbudsmoell (anbud av rutegående og spesial-TT, sentralisert bestilling) 3) Innovasjonsmodell (bestillingstransport for alle, for eldre eller for TT).

Vårt utvalg av case representerer én fra hver modell:

- Tradisjonell modell: Vågå i Oppland
  - Anbudsmoell: Nes i Akershus
  - Innovasjonsmodell: Marker i Østfold
3. *Dybdestudier av utvalgte distriktscase*. Denne delen utgjør hoveddelen av prosjektet, der eldres etterspørsel sees i sammenheng med tilbudet de har lokalt. Tilfredsstiller tilbudet de behovene de ulike gruppene av eldre har? Vi har gjennomført etterspørsels- og tilbudsanalyser i til sammen tre distriktsområder. Hver casestudie har bestått av to deler:
    - Kartlegging av det lokale transporttilbudet for eldre i det valgte området; hvilke tilbud som finnes, hvordan det er finansiert og organisert, hvor tilgjengelig tilbudet er etc.
    - Fokusgruppeintervjuer og dybdeintervjuer med eldre over 80 år på hvert sted. Under disse gruppeintervjuene har vi sett nærmere på de eldres opplevelse av og erfaringer med ulike deler av det lokale transporttilbudet, i hvilken grad det tilfredsstillere deres behov, samt deres egne vurderinger av forbedringsområder.

Sammensettingen av fokusgruppene er basert på differensieringen av de eldre som er gjennomført i del 1 av undersøkelsesopplegget (oversiktsanalysen).

Formålet med casestudiene har vært å undersøke hvordan eldres mobilitet varierer med regionale og lokale transportløsninger, samt å få fram hvilke behov som ikke dekkes og hvilke forventninger og krav dagens eldre og til dels framtidige eldre vil ha til tilgjengelighet og transporttilbudet.



4. *Framskrivning og konkretisering av tiltak.* I denne delen sammenfatter vi analysene i prosjektet og diskuterer hvilke implikasjoner funnene har for den framtidige mobiliteten for eldre i distriktene. I lys av dette vil vi foreslå konkrete tiltak transportmyndighetene kan gjennomføre og vurdere hvordan disse vil kunne påvirke fremtidige eldres mobilitet.

## 1.4 Innholdet i rapporten

I kapittel to kommer en oversikt over hvordan transporttilbudet er organisert i distriktene. I kapittel tre gir vi en definisjon av hva som menes med distriktene i denne rapporten, og vi viser hvilken tilgang på transportressurser eldre i disse områdene har og hvordan de reiser i dagliglivet. Analysene av de daglige reisene er basert på data fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene. Kapittel fire tar for seg metodevalg, utvalgsområdene og datagrunnlaget. I kapittel fem ser vi nærmere på de eldres daglige aktiviteter og reiser i Vågå, Marker og Nes i Akershus. I kapittel seks presenteres de eldres opplevelse av dagens transportmuligheter, tilpasninger og ønsker for fremtiden. I kapittel sju drøfter vi tiltak rettet mot eldres ønsker og behov.

## 2 Organisering av transporttilbudet i distriktene

### 2.1 Innledning

I dette kapitlet skal vi gi en kort oversikt over den organisatoriske og finansielle ansvarsdelingen for offentlig kjøp av lokale persontransporttjenester på vei, for å vise variasjonsbredden i regionale og lokale løsninger og deres mulige konsekvenser for Eldres transporttilbud i distriktene. Dette gjelder kjøp av lokal rutebiltransport, bestillingstransport, TT-tjenester, tildeling av drosjeløyver og eventuelle støtteordninger av betydning for det lokale drosjetilbudet.

Tabell 1 gir en grov oversikt over den formelle ansvarsdelingen mellom stat, fylkeskommuner og kommuner på de ulike delområdene.

Tabell 1 Fordeling av organiserings- og finansieringsansvaret mellom forvaltningsnivåene for offentlig kjøp av persontransport på vei

	Rutegående lokaltransport	Skoleskyss		T-tjenester	Syketransport
		Videregående	Grunnskole		
Stat	F				O/F
Fylkeskommune	O/F	O/F	O	O/F	
Kommune			F	BT	L

F=finansiering; O=Organisering; BT=Brukertildeling; L=Løyver.

TØ1 rapport 1043/2009

### 2.2 Lokal rutegående kollektivtransport

Den allment tilgjengelige kollektivtransporten på lokalt nivå er et fylkeskommunalt ansvar. I Norge finnes det i hovedsak to former for offentlig kjøp av lokal kollektivtransport på fylkeskommunalt nivå: Fremforhandlede nettokontrakter og anbudsutsatte bruttokontrakter. De fremforhandlede nettokontraktene er kjennetegnet ved at operatørselskapene beholder passasjerinntektene og mottar et tilskudd fra myndighetene som tilsvarende forskjellen mellom anslåtte driftsutgifter og driftsinntekter. Dette er den tradisjonelle formen for offentlig kjøp av lokal kollektivtransport i Norge. I 1994 ble det i tillegg åpnet for å benytte tilbud ved kjøp av lokal kollektivtransport i Norge, og rundt halvparten av landets fylker benytter i dag denne muligheten i større eller mindre grad. I 2005 utgjorde det 26 prosent av all ruteproduksjon og 40 prosent av passasjerene i Norge (Bekken mfl. 2006).

Innføring av tilbud innebærer også som oftest et skifte fra netto- til bruttokontrakter. Mens operatøren beholder alle passasjerinntektene ved nettokontraktene (og dermed også har en viss inntektsrisiko), innebærer bruttokontrakter at operatøren overlater alle inntektene fra billettsalget til myndighetene.

Dette skillet og overgangen mellom dem er sentralt, fordi det i tillegg til inntektsfordelingen oftest impliserer en bestemt ansvarsdeling mellom myndigheter og operatør: Mens operatørene har ansvaret for ruteutvikling i nettokontrakter, har myndighetene overtatt ansvaret for både ruteplanlegging og markedsutvikling under bruttokontrakter.<sup>1</sup> Og det er en klar sammenheng mellom valg av kjøps- og kontraktsform: Mens 87 prosent av de forhandlede kontraktene var nettokontrakter i 2005, gjaldt dette bare 5 prosent av de anbudsutsatte (Bekken mfl. 2006). Mens noen fylker fortsatt baserer seg på et kjøps- og kontraktsregime hvor operatørene har ansvaret for rute- og markedsutviklingen, baserer altså andre seg på at myndighetene selv påtar seg det direkte ansvaret for ruteplanlegging og markedsutvikling gjennom anbud.

Parallelt med disse endringene i ansvarsdeling mellom operatør og myndighet, har det funnet sted organisasjonsendringer i den fylkeskommunale forvaltningen. Mens de offentlige kjøpene tidligere ble administrert av samferdselsseksjonen i de respektive fylkeskommunene, ser vi i tabell 2 at anbud i all hovedsak er forbundet med etableringen av et eget administrasjonsorgan for å ivareta de offentlige kjøpene.

Tabell 2: Fylkeskommunal organisering og kjøpsform

Kjøpsform	Myndighetsorganisering	
	Integrert i fylkeskommunen	Eget administrasjonsorgan
<i>Kun forhandling</i>	Troms, Aust-Agder, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag.	Buskerud
<i>Konkurranse (helt eller delvis)</i>	Oppland, Finnmark, Nordland	Vestfold, Telemark, Oslo, Akershus, Rogaland, Vest-Agder, Østfold, Hedmark og Hordaland

Kilde: Osland mfl. 2008, Longva mfl (2005). Vestfold, Buskerud og Telemark er samlet i administrasjonsorganet Vestviken AS, mens Akershus og Oslo er samlet i Ruter AS.

Et flertall av fylkene som har tatt i bruk konkurranse som tildelingsmekanisme, har utviklet en egen bestiller-/kjøpsenhet for å ivareta myndighetsoppgavene. Med unntak av Buskerud har ingen av fylkeskommunene som fortsatt fordeler all ruteproduksjon ved hjelp av forhandlinger, opprettet slike enheter. Disse nye enhetene er profesjonelle innkjøpsenheter som besitter betydelig kompetanse om kollektivtransporten i fylket (Longva, Osland og Skollerud 2007).

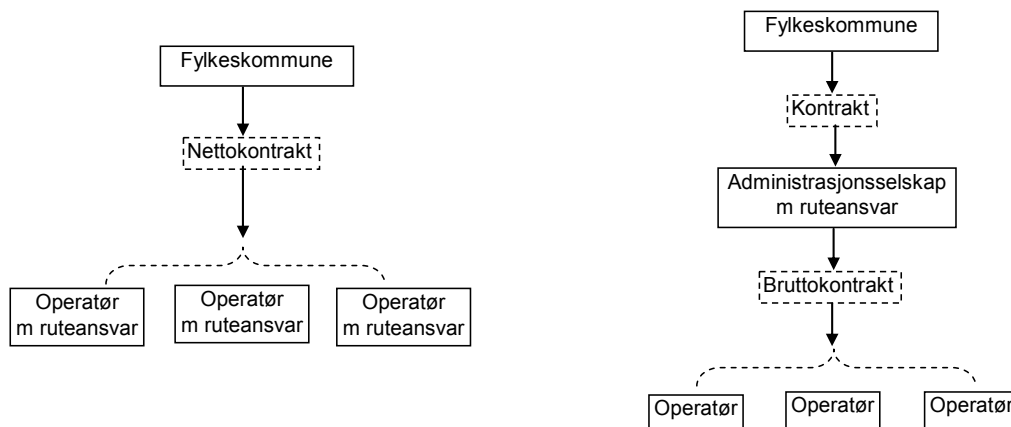
Oppsummeringsmessig kan vi slå fast at anbudsutsetting i de fleste fylker har medført:

*Endring i ansvarsdeling mellom myndighet og selskap:* Overføring av ansvar for og dermed kompetanse om, ruteplanlegging, markedsføring og tilbudsutvikling fra operatører til offentlige organer ved overgang fra netto- til bruttokontrakter

<sup>1</sup> Skillet mellom disse kontraktsformene er ikke entydig, og i praksis vil det ofte være glidende overganger mellom de to kontraktstypene. Se Longva mfl. (2005) for en ytterligere begrepsmessig klargjøring.

*Endret organisering av offentlig forvaltning:* Fylkeskommunene velger i de fleste sammenhenger å opprette et eget administrasjonsorgan for å ivareta kjøps- og ruteutviklingsfunksjonene

Vi kan dermed gjøre et idealtypisk skille mellom to organisasjonsmodeller som er i bruk i Norge i dag: Den tradisjonelle modellen med fremforhandlede nettokontrakter mellom operatør og fylkesadministrasjonen, og den nyere anbudsmodellen med bruttokontrakter mellom operatør og administrasjonsselskap (se figur 2).



Figur 2 Ansvarsdeling ved tradisjonell modell vs "moderne" anbudsmodell (Longva og Osland 2009)

Denne anbudsmodellen, som er tatt i bruk de fleste steder i lokal kollektivtransport, innebærer innføring av flere nivåer og toleddede bestillerrelasjoner: Dels mellom fylkesadministrasjonen og administrasjonsselskapet som har ansvaret for de offentlige kjøpene, og dels mellom administrasjonsselskapet og operatørene som har ansvaret for selve tjenesteproduksjonen. Antall aktører som er involvert i ruteproduksjonen på fylkeskommunalt nivå har altså økt i antall, uten at dette nødvendigvis har medført fragmentering av ansvaret for utviklingen av rutetilbudet. Det siste henger sammen med utformingen av kontraktene.

## 2.3 Skoleskyss

Fylkeskommunen har også det økonomiske ansvaret for skoleskyss for elever på videregående skole, mens kommunen har det økonomiske ansvaret for elever på grunnskolenivå. Selv om det er fylkeskommunen som har ansvar for organiseringen, skal planleggingen skje i samråd med kommunen, som på sin side har plikt til å samarbeide om skyssen, blant annet ved å ta hensyn til den når timeplan og skolerute planlegges. På grunn av et generelt lite trafikkgrunnlag er skolerutene i en del distrikt det eneste offentlige transporttilbudet som finnes. Skoleskyss skjer derfor både med tradisjonell rutegående transport og med drosjer.

## 2.4 Etterspørselstyrt transport

For å møte en situasjon med et svakt trafikkgrunnlag er det også utviklet nye driftsmåter som etterspørselsstyrt transport.

I mange fylker jobbes det med utvikling og utprøving av ulike måter å organisere kollektivtrafikken på. En av årsakene til dette arbeidet er at det i 2007 ble etablert en ny statlig tilskuddsordning for å oppmuntre til å utvikle et mer kostnadseffektivt og brukervennlig kollektivtrafikktilbud i distriktene (KID). De alternative ordningene er i en del tilfeller rettet direkte mot grupper som er utestengt, eller kan ha vansker med selv å kjøre bil, som de eldste trafikantgruppene.

I Østfold har man for eksempel etablert nye bestillingsruter med taxi i ni kommuner. Alle de 19 rutene går fra relativt tynt befolkede utkantområder og inn mot kommunesentrene. Ordningen er i utgangspunktet rettet mot honnørreisende, trygdede, blinde, ledsagere med ledsagerbevis og medreisende ektefeller/samboere. Men hvis det er plass i kjøretøyet, kan andre også benytte seg av tilbudet. Drosjene har utgangspunkt i faste ruter og rutetider og de enkelte turene må bestilles av en honnørreisende minst to timer før den oppsatte avgangen. Dette spesialtilbudet som kalles «Ut for 15», ble etablert i tillegg til de rundt 10 bestillingsrutene som er allment tilgjengelige i Østfold og har, med noen modifikasjoner, samme praktisk utforming som disse. Det vil blant annet si at de bare kjøres i de tilfeller noen bestiller transporttjeneste. Bestillingen må foretas senest to timer før avgang for ordningen «Ut for 15», mens det holder med en time før rutetiden for det resterende tilbudet. Hvis ingen bestiller, kjøres heller ikke ruta. Drosjene kjører bestemte ruter, men for ordningen «Ut for 15» kan drosjene avvike fra disse traseene med opptil 2 km uten at passasjerene behøver å betale noe i tillegg. Prisen for reisen er satt tilsvarende takst for buss, men for reisende i «Ut for 15» er prisen satt lik bussens minstetakst, det vil i 2008 si kr 15.-. Fylkeskommunen har fått midler til å videreutvikle tilbudet, og det er aktuelt å åpne ordningen for alle reisende, ikke bare for honnørreisende.

I tillegg til tilbudet med bestillingsruter, som altså bare kjøres når noen forhåndsbestiller tur, har man i Østfold også utviklet et rutetilbud der det benyttes drosje for buss. Her kjører drosjene som buss på helt faste ruter og til faste rutetider. Som det ordinære transporttilbudet, kjører de uavhengig av forhåndsbestillinger. Prisen tilsvarende vanlig busstakst.

En rekke andre steder i landet er man også i gang med å utprøve eller utvikle alternative tilbud for å opprettholde et rimelig kollektivtransporttilbud der trafikkgrunnlaget er lite.

I Rogaland er det bl.a. igangsatt en prøveordning hvor man ved å benytte bestillingsrute i kombinasjon med ferje og tradisjonell rutebuss tar sikte på å etablere en gjennomgående forbindelse mellom Stavanger og Suldal. I Eigersundsområdet er det etablert et tilbud av bestillingsruter for å betjene transport til kommunesenteret som korresponderer med ekspressbuss og tog. I rutetabellen blir det også opplyst om at det er mulig å ta kontakt med Eidfjord kommune med eventuelle ønsker om at ruten skal tilpasses egne behov utover den oppsatte ruten. I Aksdal i Tysvær kommune prøves en bestillingsrute som tilbringertjeneste til ekspressrute-tilbudet. Også når det gjelder disse rutene må bestilling av tur skje senest dagen før reisen skal foretas. I Aksdal er det i tillegg, og etter ønske fra kommunen, gjort forsøk med særskilt oppsatt tilbud ved store arrangementer.

Åpningen for personlig tilpasning av rutetilbudet i Eidjord kommune og særskilt rutetilbud ved særskilt trafikkbehov i Akسدal, illustrerer et generelt poeng ved bestillingsrutene: De har en høy grad av tilpasning til det som oppfattes som lokale behov og etablerte ordinære rutetilbud. Men det er ikke bare når det gjelder rutetilbud man har forsøkt å gjøre lokale tilpassninger. På Sula i Sør-Trøndelag var det planlagt oppstart av tilbringertransport mellom sentrum og kaia. For å sikre transportoppgaver og betjene lokale behov, ønsker man å samordne flere transportbehov, blant annet ved at det etableres avtaler med butikk, turistnæring og leirskole. Det er også et ønske at minibussruten skal være et stabilt skyttelstilbud, ikke en bestillingsrute mellom de to sentrale punktene, og dermed redusere biltrafikken og avlaste det lokale veinettet. Også i Østerdalen er et transporttilbud med anropstyrt transport som skal samordne ulike typer persontransport og lokal varetransport, under utredning og planlegging.

Et annet eksempel på lokal tilpasning er et prosjekt i Nordland hvor man forsøker å etablere bestillingstransport i Vevelstad kommune som er uten eget drosjetilbud. Tilbudet som etableres første halvår 2009, skal være bemannet av en frivillig organisasjon og bestå av en 6-seters buss. Transport er planlagt å måtte bestilles senest en halv time før reise mellom kl 06:00 og 19:00. Det er mulig å bestille dør-til-dør-transport og tilbudet gis alle kommunens innbyggere.

## 2.5 Offentlig kjøp av spesialtransport

### 2.5.1 TT-ordningen

TT-ordningen (tilrettelagt transport) ble pålagt fylkeskommunene i 1988. Den enkelte fylkeskommune fikk da ansvaret for å organisere tilrettelagt transport for personer som ikke, eller bare med store vansker, kan benytte det ordinære kollektivtrafikktilbudet på grunn av forflytningshemninger. Ordningens utforming og kvalitet avhenger imidlertid av prioriteringer i den enkelte fylkeskommune og ordningen praktiseres forskjellig mellom fylkeskommunene, og i noen tilfelle mellom kommunene i samme fylke.

Felles for de ulike ordningene er imidlertid at fylkeskommunene har det økonomiske ansvaret og utarbeider retningslinjene for ordningene. Med unntak av Akershus og Rogaland, som har fylkeskommunale godkjenningnemnder, er det kommunenes helse- og sosialetater som godkjenner brukerne. En del kommuner yter også økonomisk tilskudd til ordningen (Solvoll 2006). TT-ordningen er i hovedsak en taxibasert individuell dør-til-dør transport, lite integrert i det vanlige transporttilbudet. I 2006 omfattet ordningen omtrent 110.000 godkjente brukere. Omtrent 80 prosent av dem var eldre enn 70 år. Den typiske brukeren av ordningen er en enslig kvinne på godt over 70 år som lider av en aldersrelatert forflytningshemming, men brukerne utgjør likevel en relativt sammensatt gruppe individer med ulike funksjons- og bevegelsehemninger (Solvoll 2007).

Selv om antall personer er relativt stort, er ordningen, når man sammenlikner med andre transporttilskudd rettet mot personer med forflytningshemninger som bilstønadordningen og grunnstønad til transport, ikke så økonomisk tung. I 2003 var de offentlige ytelsene til TT-ordningen på 400 mill. kroner, mens bilstønaden og grunnstønad til transporthjelp utgjorde henholdsvis 800 mill. og 640 mill. kroner (Solvoll 2005).

Det er også betydelige forskjeller mellom fylkene både når det gjelder andel brukere og utgifter knyttet til ordningen. I 2006 hadde Hedemark og Sogn og Fjordane høyest brukerandel med henholdsvis 36 og 38 brukere pr 1000 innbygger i fylket. Østfold og Telemark hadde den laveste andelen med ni og seks brukere pr 1000 innbygger (Solvoll 2006). Også de økonomiske ytelsene pr bruker varierer mye mellom fylkene. I gjennomsnitt ble det beregnet at hver bruker ville reise for 3 776 kroner i 2006, men i Oslo ble det anslått at hver TT-bruker i gjennomsnitt ville reise for 11 351 kroner. TT-brukerne i Sogn og Fjordane hadde lavest gjennomsnittsbetøp pr bruker, og hver bruker ble stipulert til å ville motta 1 276 kroner i snitt (Solvoll 2007).

TT-ordningen er også ulikt organisert fra fylke til fylke når det gjelder oppgavefordeling mellom fylkeskommunen og kommunene. Som det framgår av vedleggstabell 1 (Solvoll 2006), er det bare utarbeidelse av regelverk for praktiseringen av TT-ordningen som er lik for alle fylkene.

Også når det gjelder godkjenningskriterier for brukere varierer regelverket mellom fylkene, både om mottak av grunnstønad til transport og om stønad fra Folketrygden til kjøp av bil skal påvirke muligheten til å få TT-kort. Dette gjelder i hvilken grad institusjonsbeboere skal godkjennes, om det skal være en nedre aldersgrense for ordningen, krav til funksjonshemmingens varighet og om funksjonsfrisk ektefelle med bil skal være et moment ved vurderingen. Dessuten varierer det fra fylke til fylke om man krever egenandel og hvor stor denne er. Alle fylker differensierer ytelsene mellom brukergrupper, men kriteriene for dette varierer mellom fylkene.

På organisatorisk nivå har det blitt uttrykt at det kan være problematisk at fylkeskommunene har ansvar for tilbudet, mens kommunene har ansvaret for å godkjenne brukerne. Fra brukerorganisasjoner (FFO) har det også vært rettet kritikk blant annet mot de store forskjellene fylkene imellom.

Viktige argumenter for fylkeskommunalt ansvar har vært at spesialtransporten skal inngå som en del av det totale fylkeskommunale ansvaret for kollektivtransporten, og at fylkeskommunen skal kunne se funksjonshemmedes behov i sammenheng med det generelle kollektivtilbudet for å kunne gi et helhetlig tilbud til alle grupper. Fylkeskommunen skal på denne måten bli i stand til å påvirke behovet for spesialtransport ved å utvikle "...et transporttilbud som kan fange opp passasjerer med varierende forutsetninger" (NOU 2000:22). Her ligger altså en kobling mellom TT-ordningen og universell utforming og -tilgjengelighet. Et annet argument er at det fylkeskommunale ansvaret gjør det lettere å få til et mer likeverdig transporttilbud på tvers av kommunene i samme fylke.

Som argument for å omgjøre TT-ordningen til en kommunal ordning, er det blitt pekt på at TT-tjenesten ikke behøver å oppfattes som en del av det ordinære kollektivtilbudet, men like mye som en del av det offentliges primære velferds- og omsorgstilbud til eldre og uføre, og dermed ligge under det kommunale ansvarsområdet. Som del av det totale omsorgstilbudet, kan også det kommunale nivået være det mest effektive for organiseringen av TT-ordningen. Det har dessuten blitt argumentert med at dagens ordning, der kommunene har ansvar for å godkjenne brukere, men ikke for tilbudet, kan bryte med det finansielle ansvarsprinsippet. Et tilleggsargument for kommunalt ansvar for TT-ordningen er at det vil gi kommunene mulighet til å koordinere ytelsene fra folketrygden med TT-tilbudet, og

dermed moderere overlappingen mellom de to virkemiddelordningene (NOU 2000:22).

### 2.5.2 Arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede

I 2001 ble det etablert en forsøksordning for arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede. Ordningen er fortsatt en forsøksordning, men det jobbes med å få den permanent fra og med januar 2010. Ordningen har vært organisert på to ulike måter: I ni fylker har transporten vært organisert gjennom NAV, mens den i de øvrige ni fylkene har vært en utvidet del av TT-ordningen (Oslo er ikke med i forsøket, for her dekket TT-ordningen allerede denne kjøringen).

### 2.5.3 Pasienttransport

Fra og med 2004 har de regionale helseforetakene hatt ansvar for å dekke utgifter til pasienter som reiser til undersøkelse eller behandling i helsetjenesten der utgiftene dekkes av folketrygden. En av hovedmålsettingene var å få bedre kontroll over kostnadsøkningen som hadde gjort seg gjeldene for pasienttransport forut for denne overføringen. Inntrykket av utviklingen etter dette er at kostnadsveksten er stabilisert eller har gått noe ned (Helse- og omsorgsdepartementet og Samferdselsdepartementet 2008).

Når det gjelder utgiftene var situasjonen i 2007 at taxireiser utgjorde den langt største andelen; helt fra 84 prosent i Helse Øst til 56 prosent i Helse Vest. Helse Nord er unntaket: Her er det utgifter til rutebuss som er den største utgiftsposten hva pasienttransport angår. Utgifter til taxi utgjorde her 29 prosent. Alle helse-regionene har imidlertid det til felles at utgiftene knyttet til vanlige rutegående transportmidler bare utgjorde en liten del. I 2005 varierte denne andelen fra to prosent i Helse Øst til ni prosent i Helse Vest.

De regionale helseforetakene har videreført en konkurranseutsetting som var påbegynt før foretakene fikk ansvar for pasienttransporten og har sett turbiloperatørene som en mulig konkurrent til drosjene i anbudsprosessen. Foretakene har også opprettet helseekspresser og andre helsebusstilbud. Det er etablert kjørekontor som organiserer og koordinerer transport for folk fra samme område, utnytter drosjematerialet bedre, finner billige billetter og arbeider med å koordinere behandlingstider og transporttilbud. I mange områder er imidlertid rutetilbudet dårlig, slik at drosje er nødvendig, men det hender at pasientene reiser med kollektivtransport på store deler av strekningen.

Når det gjelder omfanget på pasienttransporten, er den forventet å øke de nærmeste årene, mye på grunn av sentralisering og kortere liggetid ellers i helsevesenet. Helseforetakene har dermed et press på å etablere kostnadseffektive transportløsninger samtidig som tilbudet må være faglig betryggende, og gi rom for individuelle hensyn.



## 2.6 Drosjemarkedet og nye løsningsforsøk

### 2.6.1 Utviklingen i drosjemarkedet

Endringene i rutebiltilbudet i distriktene har mange steder gitt drosjenæringen muligheter til å drive videre, blant annet gjennom offentlig betalte transportoppdrag som bestillingsruter og tilførselsruter. Pasienttransport er også en viktig inntektskilde for drosjenæringen i distriktene, og utgjør enkelte steder opptil 90 prosent av inntektsgrunnlaget.

I dag er drosjenæringen regulert gjennom løyver gitt av de enkelte fylkeskommuner, som i samarbeid med kommunene vurderer og fastsetter behovet for drosjeløyver innenfor gitte geografiske områder. Løyvet innbefatter også en kjøreplikten. Denne kjøreplikten kan, hvis man er tilknyttet en kjøresentral, være organisert som en skiftordning ved sentralen. Hvis man ikke er tilknyttet en slik sentral, men driver virksomheten fra eget bosted i distriktet, gjelder derimot kjøreplikten i prinsippet hele døgnet.

Det blir nå i større grad tatt i bruk anbud ved tildeling av ruteløyver på ruter som er avhengig av offentlig støtte. Mens de uavhengige aktørene ikke kan samarbeide om å legge inn anbud, er det gitt dispensasjon for drosjesentraler som kan legge inn anbud på vegne av løyveinnehavere. Å tape et anbud om pasienttransport kan få store konsekvenser for en løyveinnehaver i distriktet, og det er rapportert at tap av pasientkjøring har ført til at løyver har blitt levert inn. At offentlige myndigheter og -organer har blitt pålagt å benytte anbud ved kjøp av transporttjenester er en stor utfordring for drosjenæringen i distriktene. Anbud fører blant annet til at turbiloperatører kan være med i konkurransen.

En annen utfordring er det innkjøpssamarbeidet fylkeskommunene og de sentrale helseforetakene i enkelte tilfeller har innledet for å effektivisere transporten og unngå parallellkjøring. En svekket drosjenæring kan få store konsekvenser for kjøreberedskapen og drosjetilbudet til "spotmarkedet" (persontransport som ikke er offentlig betalt) i distriktene. Enkelte fylkeskommuner har pekt på at et svekket drosjetilbud i distriktene vil gjøre det mindre attraktivt å bo der.

### 2.6.2 Innkjøpssentraler

Etablering av innkjøpssentraler er blitt fremhevet som en mulig løsning på utfordringene i distriktene med dels å sikre publikum drosjetilbud, dels å gi helseforetakene mulighet til å unngå lokale monopollignende situasjoner, og å gi dem egnet konkurranse når de skal kjøpe pasienttransport til best mulig pris og kvalitet. Konkrete mål er å oppnå økt bruk av det ordinære kollektivtilbudet ved pasientreiser og å bedre samordnet bruk av busstilbudet til både pasienttransport og transportoppdrag innenfor fylkeskommunens ansvarsområde (Helse- og omsorgsdepartementet og Samferdselsdepartementet 2008).

Det pekes i denne sammenheng på det samarbeidet som har vært mellom Sykehuset Innlandet, Oppland fylkeskommune og Hedmark Trafikk. Der fikk man etablert et samarbeid om TT-transport, skoleskyss og pasienttransport på tvers av administrative og geografiske grenser. På bakgrunn av erfaringer bl.a. med dette samarbeidet, utarbeidet Oppland fylkeskommune et notat i 2007. Der legges det vekt på at samarbeidet mellom fylkeskommunene og helseforetak

formaliseres gjennom avtaler og at det fokuseres på tiltak som kan bidra til bedre samordning og håndtering av transportene som egnete IT-systemer mm., og at det samarbeides om kjøp av transporttjenester. Det etterlyses:

- mer bruk av lokale og regionale kollektivtilbud ved offentlig betalte transportoppdrag,
- at oppdragsgiverne bør opptre mer samlet i forhold til transportørene,
- at rammebetingelsene for kjøp av offentlig betalte transporttjenester endres slik at det legges til rette for mer konkurranse om transportoppdragene, og
- at det bør komme et krav fra sentrale myndigheter om samarbeid mellom de regionale aktørene som kjøper transporttjenester (Helse- og omsorgsdepartementet og Samferdselsdepartementet 2008).

Sykehuset Innlandet har vedtatt at de forlater det felles kjørekontoret den 1. februar 2009, for å etablere sitt eget kjørekontor. Oppland fylkeskommune og Hedmark Trafikk fortsetter imidlertid samarbeidet i Kjørekontoret Innlandet om den fylkeskommunale trafikken i området.

## 2.7 Konklusjon

Ansvar for offentlige kjøp av lokal persontransport på veg i Norge er delt mellom flere forvaltningsnivåer. Fylkeskommunen har ansvaret for kjøp av lokale rutegående transport. Fylkeskommunen har dessuten ansvar for TT-kjøring. Når det gjelder TT-kjøring er det imidlertid kommunene som har ansvar for å godkjenne den enkelte bruker. Staten er også tungt inne i det lokale transporttilbudet ved at de regionale helseforetakene har økonomisk og organisatorisk ansvar for pasienttransport. Dessuten har Staten ansvar for individuelt rettede tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser (prøveordning) og transportstøtte gitt via grunnstønadene til personer med funksjonsnedsettelse. Kommunene spiller også en sentral rolle for persontransporten bl.a. gjennom å ha ansvar for skoleskyss på grunnskolenivå, men også gjennom å ha ansvar for arealplanlegging, byutvikling og annen infrastruktur, som det kommunale veinettet og holdeplasser. Kommunene har dessuten ansvar for tildeling av drosjeløyver, et tilbud som gjennom kjøreplikt for løyveinnehaverne skal sikre et transporttilbud i distriktene.

Det har vokst opp ulike organisatoriske og finansielle løsninger lokalt/regionalt i Norge for å ivareta offentlig kjøp av persontransport på vei for eldre i distriktene. Grovt sett kan vi skille mellom tre hovedmodeller i bruk i dag:

**I. Den ”tradisjonelle” (forhandlings)modellen:** For eksempel Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag og Sogn og Fjordane.

a. Lokalt rutegående selskap på forhandlet kontrakt med fylkeskommunen, med delegert ansvar for skoleskyss.

b. Kommunal brukergodkjenning og fylkeskommunal fordeling av midler mellom brukerne.

**II. Den ”altomfattende” anbudsmodellen:** For eksempel Oppland, Akershus, Nordland og Vestfold.

- a. Rutegående transport på anbud
- b. Syketransport på anbud
- c. TT-tjenester på anbud

**III. Den ”innovative” bestillingsmodellen: Østfold, Rogaland**

- a. Rutegående transport på anbud eller forhandling
- b. Kopling rutegående transport og TT-tjenester gjennom bestillingstransport

Denne inndelingen er grunnlaget for valg av undersøkelsescase i prosjektet.

## 3 Reisemønster og tilgang på transportressurser

### 3.1 Avgrensning av distrikt og datagrunnlag

Det finnes ingen entydig eller objektiv definisjon av hva som utgjør "distriktene". I utlysningsteksten fra programmet for overordnet transportforskning (POT) refereres det til eldre i *distriktene* uten at dette er nærmere presisert. I rapporten "Distriktpolitisk virkeområde for Norge 2006" heter det: Grovt sett kan vi dele landet inn i distrikter og ikke-distrikter (sentrale områder), der distriktene ofte er definert ut ifra kjennetegn som negativ befolkningsutvikling, ensidig næringsgrunnlag og/eller avstandsuremper". (Johansen mfl. 2006:17). I dette prosjektet vil vi ikke anlegge en for snever definisjon av distrikt.

Tallene i dette kapitlet er basert på de nasjonale reisevaneundersøkelsene, i all hovedsak den fra 2005. I det første avsnittet sammenligner vi også med tall fra reisevaneundersøkelsen fra 1992. Dette var den første nasjonale reisevaneundersøkelsen som ikke hadde noen øvre aldersgrense for deltakelse. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen inneholder bakgrunnsopplysninger om intervjupersonen og hans/hennes husholdning; sosiodemografiske opplysninger, transportressurser og spørsmål knyttet til bostedets kjennetegn, slik som avstand og tilgang til kollektive transportmidler mv. Alle reiser som ble foretatt dagen før intervjuet er kartlagt; hvor og når reisene startet og sluttet, formålet med reisene, hvilke transportmidler som ble brukt og hvor lang tid reisene tok. I 2005 ble totalt ca 17 500 personer intervjuet (Denstadli mfl. 2006).

Vi har tatt utgangspunkt i en inndeling av kommunene i seks kategorier. Kommunene er her gruppert basert på innbyggertall, eventuelle større tettsteder i kommunen og SSBs tettsteds- og sentralitetsnivå<sup>2</sup> (Vågane 2000). *Oslo* kommune er i en kategori for seg. Tettsteder på nivå 3 (landsdelssentre) eller med over 50 000 innbyggere tilhører *storbykommunene*. Tettsteder på nivå 2 (over 15 000 innbyggere) er i kategorien *store tettsteder*. Her finner vi også kommuner som inneholder en stor del av befolkningen fra tettsteder på nivå 2 og 3. *Omlandskommunene* er kommuner som i hovedsak ligger innenfor pendlingsområdet til tettsteder på nivå 3. De *rurbane kommunene* er en mellomkategori som består av kommuner av ulik størrelse. Noen av dem har tettsteder på nivå 1 (5-15 000 innbyggere), og felles for dem er at de tilhører pendlingsområdet til tettsteder på minimum dette nivået. *Utkantkommunene* er de kommunene som gjenstår når de andre er fordelt, og er de mest usentrale.

"Distriktene" har vi i dette dokumentet definert som omlandskommuner, rurbane kommuner og utkantkommuner. Da har vi utelukket de som bor i byer og tett-

---

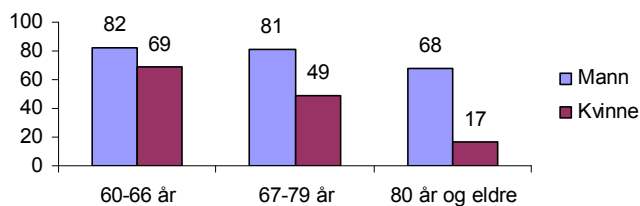
<sup>2</sup> Basert på sentralitetsnivåene pr. 1994

steder av en viss størrelse, og samtidig vil mange av transportutfordringene for de eldre i disse tre kommunetypene være de samme.

### 3.2 Alder, kjønn og livssituasjon

De eldre er i dette kapitlet definert som personer 60 år og eldre. I de fleste sammenhenger deler vi dem inn i tre alderskategorier. Blant de som ikke har passert 67 år, har vi kun inkludert dem som ikke har yrkesaktivitet som sin hovedbeskjeftigelse. Yrkesaktive vil ha et helt annet aktivitetsnivå enn de som ikke er yrkesaktive, og vi har derfor ikke vurdert at det er naturlig å ta dem med her. Det betyr at den yngste aldersgruppen kan ha større helseproblemer enn de eldre, da en del av dem er uføretrygdet.

Det vil være en viss sammenheng mellom kjønn, alder og livssituasjon. Kvinner lever generelt lengre enn menn, og de eldste kvinnene vil derfor i større grad enn menn leve alene. Fra utvalget til RVU 2005 ser vi at hele 68 prosent av menn 80 år og eldre har en ektefelle eller samboer, mens det bare gjelder for 17 prosent av kvinnene (figur 3). Dette vil ha betydning både for tilgang på transportressurser og reiseaktivitet.



Figur 3: Andel som har ektefelle/samboer. RVU 2005 (hele landet). Prosent

### 3.3 Sammensetning av utvalget i RVU

Tabell 3 viser en oversikt over utvalget i RVU 2005 fordelt på alder, kjønn og bosted. Vi ser at i distriktene utgjør personer 80 år og eldre rundt 22 prosent av utvalget, og personer under 67 år 25 prosent av dem som er 60<sup>3</sup> år og eldre.

<sup>3</sup> For aldersgruppen 60-67 år er bare de ikke-yrkesaktive tatt med.

Tabell 3: Fordeling av alder, kjønn og bosted. RVU 2005

Kjønn, alder og bosted	N	Andel	Andel
<b>Distriktene</b>			
Mann 60-66 år	178	7 %	13 %
Mann 67-79 år	405	14 %	28 %
Mann 80 år og eldre	151	5 %	11 %
Kvinne 60-66 år	179	6 %	12 %
Kvinne 67-79 år	369	13 %	25 %
Kvinne 80 år og eldre	155	5 %	11 %
Sum distriktene	1 437	50 %	100 %
<b>Utenfor distriktene</b>			
Mann 60-66 år	199	5 %	10 %
Mann 67-79 år	542	14 %	27 %
Mann 80 år og eldre	230	6 %	12 %
Kvinne 60-66 år	229	6 %	11 %
Kvinne 67-79 år	543	14 %	29 %
Kvinne 80 år og eldre	256	6 %	12 %
Sum utenfor distriktene	1 999	50 %	100 %
Sum hele landet	3 436	100 %	

Vi starter med en generell gjennomgang av utviklingen i denne gruppen fra 1992 til 2005 når det gjelder tilgang til bil og generell reiseaktivitet. Deretter tar vi for oss hvilken tilgang de eldre i distriktene har til transportressurser, dvs. bil, førerkort og kollektivtilbud, og ser på variasjoner innad i gruppen. I neste avsnitt ser vi på denne gruppens reiseomfang, formål og tidspunkt for reisene, før vi avslutter med en oversikt over variasjoner i transportmiddelbruken.

*Eldre i distriktene* betyr her personer 60 år og eldre som ikke yrkesaktive, samt alle som er 67 år og eldre, og som er bosatt i omlandskommuner, rurbane kommuner og utkantkommuner.

### 3.4 Utvikling over tid

For å se på hvordan reisemønstre og tilgangen på transportressurser har utviklet seg over tid, har vi sammenlignet tall fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene fra 1992 og 2005. Vi har sammenlignet ulike grupper når det gjelder tilgang på bil, generell reiseaktivitet og transportmiddelbruk.

#### 3.4.1 Kraftig økning i tilgang på bil

Det har vært en formidabel utvikling i tilgang på bil i de eldste aldersgruppene. I 1992 hadde 40 prosent av de eldre i distriktene førerkort og tilgang på bil (tabell 4). I 2005 var denne andelen økt til 72 prosent. Økningen har vært stor i alle aldersgrupper, men størst for kvinner. I 1992 hadde bare en av fem i denne gruppen bil og førerkort, i 2005 gjaldt det mer enn halvparten. Likevel har kvinner i 2005 mye dårligere tilgang på bil enn menn hadde i 1992. Utviklingen er den samme blant eldre som bor utenfor distriktene.

Tabell 4: Andel blant eldre i distriktene som har førerkort og tilgang på bil. RVU 1992 og RVU 2005. Prosent

Alder, kjønn, sivilstatus	1992		2005		
	Prosent	N	Prosent	N	
Alle eldre i distriktene	40	541	72	1 435	**
<b>Alder</b>					
60-66 år	57	144	86	357	**
67-79 år	42	341	74	772	**
80 år og eldre	15	56	48	306	**
<b>Kjønn</b>					
Mann	68	225	89	733	**
Kvinne	20	316	53	702	**
<b>Ektefelle/samboer</b>					
Nei	26	210	50	531	**
Ja	51	331	85	904	**
Eldre utenfor distriktene	41	584	66	1 999	**

\*\*Tosidig signifikant på 1%-nivå, \*tosidig signifikant på 5%-nivå

### 3.4.2 Reiser mer og lenger

Økt tilgang til bil fører også til økt reiseaktivitet. Både gjennomsnittlig antall reiser<sup>4</sup> og daglig reiselengde har økt signifikant fra 1992 til 2005 (tabell 5). Økningen har vært størst i aldersgruppen 67-79 år, og noe større blant menn enn kvinner. De som bor alene har hatt størst økning i daglig reiselengde. At endringene i stor grad henger sammen med endring i tilgang på bil, bekreftes av at økningen ikke er signifikant blant dem som ikke har tilgang på bil, og heller ikke stor blant dem som har bil. Utviklingen er den samme blant eldre som bor utenfor distriktene.

<sup>4</sup> I reisevaneundersøkelsen defineres en reise som enhver forflytning utenfor tomten der man bor, uavhengig av lengde, varighet eller formål. Når en kommer fram til stedet for formålet med reisen, regnes reisen som avsluttet. På en reise kan det brukes ett eller flere transportmidler. Å gå eller sykle regnes som selvstendige reisemåter på linje med motoriserte transportmidler.

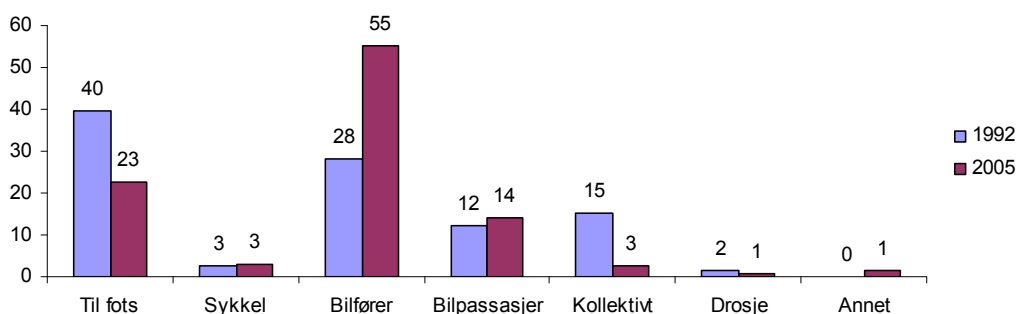
Tabell 5: Reiseomfang blant eldre i distriktene. RVU 1992 og RVU 2005.

Bakgrunn	Gjennomsnittlig antall reiser		Total reiselengde (km)		N	
	1992	2005	1992	2005	1992	2005
Alle eldre i distriktene	1,7	2,3 **	15	24 **	541	1 435
<b>Alder</b>						
60-66 år	2,2	2,7 *	22	33 -	144	357
67-79 år	1,8	2,5 **	16	24 **	341	772
80 år og eldre	1,1	1,6 *(*)	4	12 **	56	306
<b>Kjønn</b>						
Mann	2,1	2,6 **	18	28 **	225	733
Kvinne	1,5	2,0 **	12	19 *(*)	316	702
<b>Ektefelle/samboer</b>						
Nei	1,4	1,9 **	8	19 **	210	531
Ja	2,0	2,6 **	21	27 -	331	904
<b>Tilgang på bil</b>						
Mangler bil og/eller førerkort	1,3	1,5 -	10	13 -	304	397
Har bil og førerkort	2,3	2,7 *	22	28 (*)	237	1 038
Eldre utenfor distriktene	1,9	2,5 **	11	20 **	584	1 999

\*\*Tosidig signifikant på 1%-nivå, \*tosidig signifikant på 5%-nivå

### 3.4.3 Reiser sjeldnere kollektivt

Bedret tilgang på bil har ført til en kraftig endring i transportmiddelbruken (figur 4). I 1992 var fire av ti reiser de eldre i distriktene foretok, en bilreise. I 2005 gjelder det syv av ti reiser. Andelen bilførerreiser er doblet, fra 28 til 55 prosent, og det har gått på bekostning av reiser med kollektive transportmidler og reiser til fots. Andelen bilpassasjerer har holdt seg stabil, noe som kan tyde på at bilen er blitt mer et individuelt gode.



Figur 4: Transportmiddelbruk blant eldre i distriktene. RVU 1992 og RVU 2005. Prosent



### 3.5 Tilgang på transportressurser

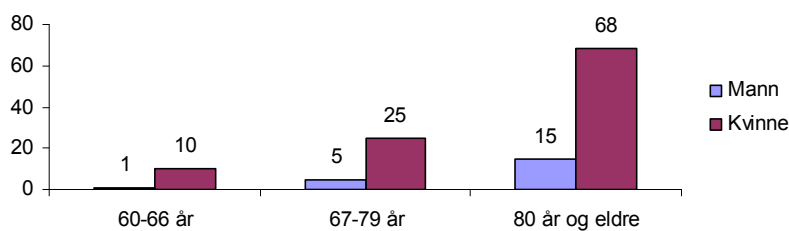
#### 3.5.1 Ni av ti menn har tilgang på bil

Flertallet av de eldre har bil - 72 prosent har både bil og førerkort (tabell 6). 18 prosent har ingen av delene. Det er store aldersforskjeller, og blant dem over 80 år er det under halvparten som har bil og førerkort. Det er også store forskjeller mellom kvinner og menn. Bare 57 prosent av kvinnene har førerkort, mens 92 prosent av mennene har det. Ni av ti menn har både bil og førerkort, det samme gjelder for drøyt fem av ti kvinner.

Tabell 6: Tilgang på bil blant eldre i distriktene. RVU 2005. Prosent

Bakgrunn	Verken bil eller førerkort	Ikke bil, førerkort	Bil, ikke førerkort	Bil og førerkort	Sum	N
Alle eldre i distriktene	18	3	7	72	100	1 435
<b>Alder</b>						
60-66 år	5	3	6	86	100	357
67-79 år	15	3	8	74	100	772
80 år og eldre	42	4	7	48	100	306
<b>Kjønn</b>						
Mann	6	3	2	89	100	733
Kvinne	31	4	12	53	100	702
<b>Ektefelle/samboer</b>						
Nei	40	6	4	50	100	531
Ja	5	2	9	85	100	904

Kombinerer vi kjønn og alder, ser vi at det er store forskjeller i tilgang på bil (figur 5). En av fire kvinner i alderen 67-79 år er uten bil og førerkort, mens andelen blant de over 80 er på 68. Til sammenligning er bare 15 prosent av menn 80 år og eldre uten bil og førerkort.

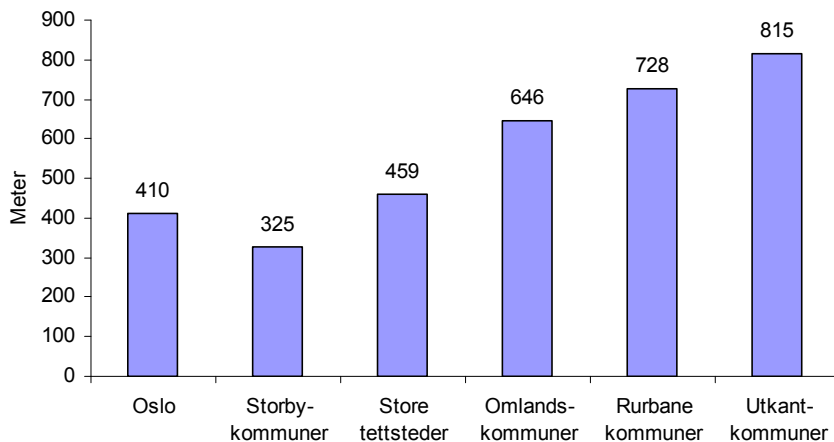


Figur 5: Andel som verken har bil eller førerkort. Eldre i distriktene. RVU 2005. Prosent

#### 3.5.2 Dårlig kollektivtilbud i distriktene

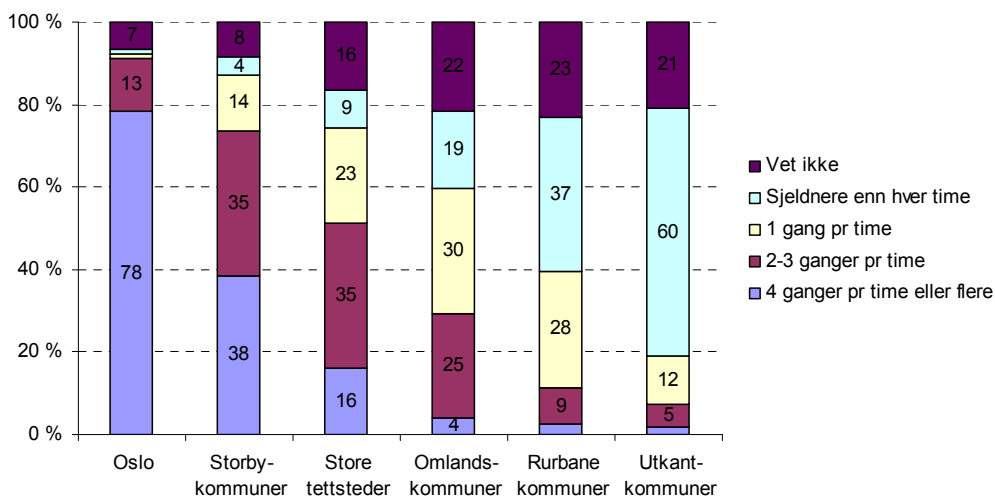
De som ikke selv kan kjøre bil er avhengige av at andre kjører dem, eller at de har et kollektivtilbud av en viss kvalitet. Vi har her valgt å sammenligne kollektivtilbudet i ulike kommunetyper fordi det varierer mye etter bosted. Hvor langt det er å gå til holdeplassen er en viktig faktor for denne gruppen. Vi ser av figur 6 at de i denne aldersgruppen som er bosatt i utkantkommuner har i snitt mer enn 0,8

km til den holdeplassen det er mest naturlig å bruke. Det er omtrent dobbelt så langt som for dem som bor i mer sentrale strøk.



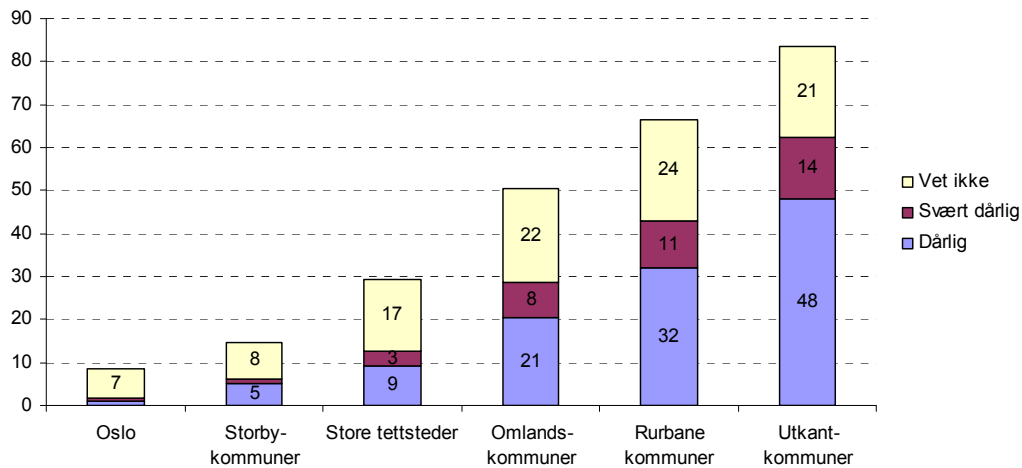
Figur 6: Avstand til nærmeste holdeplass for kollektivtransport (eldre). RVU 2005. Meter

Det hjelper ikke med kort avstand til holdeplassen om det ikke er noe kollektivtilbud herfra. Frekvensen på kollektivtilbudet varierer etter hvor i landet man bor. I Oslo har 91 prosent minst to avganger i timen; i utkantkommuner gjelder dette kun for syv prosent (figur 7). 60 prosent i utkantkommunene har avganger sjeldnere enn hver time. I tillegg er det en stor andel som ikke vet hvor mange avganger det er.



Figur 7: Antall avganger for eldre. RVU 2005. Prosent

Kombinerer vi avstand til holdeplass med antall avganger, ser vi at eldre i utkantkommuner har et generelt dårlig kollektivtilbud. 62 prosent har et dårlig eller svært dårlig kollektivtilbud, mens ytterligere 21 prosent ikke kjenner til hvilket kollektivtilbud de har (figur 8). Det er grunn til å tro at de fleste av disse ikke har et tilfredsstillende tilbud.



Figur 8: Kollektivtilbud<sup>5</sup> for eldre. RVU2005. Prosent

## 3.6 Reiseomfang

### 3.6.1 Tre av fire hadde minst en reise

I gjennomsnitt foretok de eldste i distriktene 2,3 reiser registreringsdagen. Gjennomsnittet for alle over 13 år på landsbasis ligger på 3,3 reiser. Rundt en av fire hadde ingen reiser. Det er hovedsakelig begrunnet i at de ikke hadde behov for å reise. Kun åtte personer svarer at de ikke fikk hjelp til å komme seg ut, eller at de ikke hadde transportmuligheter. Reiseaktiviteten vil antakelig være avhengig av alder. Blant de som er 80 år og eldre er det 41 prosent som ikke foretok noen reiser registreringsdagen.<sup>6</sup>

I løpet av en gjennomsnittsdag reiser de eldste i distriktene 24 kilometer, og bruker 54 minutter på det (tabell 7). Kvinner, de eldste, de som bor alene og mangler bil eller førerkort reiser kortere enn andre. De bruker også mindre tid på reising.

<sup>5</sup> *Dårlig*: Avgang hver annen time eller sjeldnere på hverdager og under 1 km til holdeplass, eller 1 avgang per time og 1-1,5 km til holdeplassen.

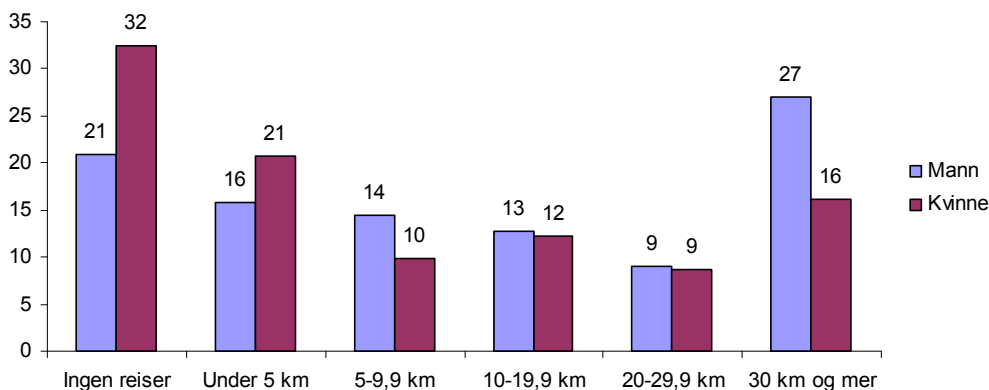
*Svært dårlig*: Ikke noe kollektivtilbud innen 1,5 km fra boligen, eller avganger sjeldnere enn hver annen time på hverdager og 1-1,5 km til holdeplassen.

<sup>6</sup> Det reelle tallet er trolig høyere, da det er rimelig å anta at de som reiser lite er mindre tilbøyelige til å svare enn de som reiser mye, og dermed underrepresentert i datamaterialet.

Tabell 7: Totalt reiseomfang registreringsdagen for eldre i distriktene. RVU 2005

	Antall reiser	Kilometer	Minutter	N
Alle eldre i distriktene	2,3	24	54	1 435
<b>Alder</b>				
60-66 år	2,7	33	67	357
67-79 år	2,5	24	55	772
80 år og eldre	1,6	12	38	306
<b>Kjønn</b>				
Mann	2,6	28	61	733
Kvinne	2,0	19	48	702
<b>Ektefelle/samboer</b>				
Har ikke ektefelle/samboer	1,9	19	48	531
Har ektefelle/samboer	2,6	27	58	904
<b>Tilgang på bil</b>				
Mangler bil og/eller førerkort	1,5	13	36	397
Har bil og førerkort	2,7	28	62	1 038

En gjennomsnittlig daglig reiselengde på 24 km kan skjule store forskjeller. Noen reiser langt, andre har bare en kort tur, mens andre ikke reiser i det hele tatt. Det er 26 prosent som ikke foretok noen reiser, 18 prosent reiste kortere enn fem kilometer totalt, mens 22 prosent reiste tre mil eller mer. Vi ser av figur 9 at kvinner gjennomgående reiser kortere enn menn. En av fire menn reiste tre mil eller lenger.

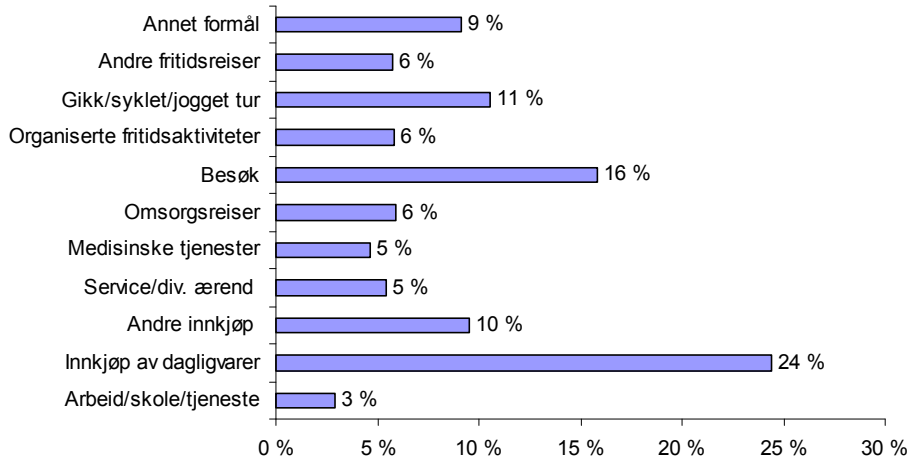


Figur 9: Daglig reiselengde blant eldre i distriktene etter kjønn. RVU 2005. Prosent

### 3.6.2 Halvparten av reisene er handle- og servicereiser

Hver fjerde reise har innkjøp av dagligvarer som formål (figur 10), sammenlignet med 14 prosent i befolkningen som helhet. Denne høye andelen henger sammen med få reiser totalt, at de ikke er yrkesaktive og dermed har mer tid til rådighet enn mange andre, samt kanskje også at det er vanskelig å få fraktet med seg

mange varer om gangen, særlig om man ikke har bil. Handlereisene kan også ha et sosialt aspekt; butikken eller kjøpesenteret er en møteplass. Besøksreiser utgjør 16 prosent av reisene, mens reiser som bare gjøres for turens skyld (gikk/syklet/jogget) står for 11 prosent.



Figur 10: Formål med reisene til eldre i distriktene. RVU 2005. Prosent av reisene

Selv om antall reiser varierer etter bl.a. alder og kjønn, er andelen av reisene som er handle- eller servicereiser konstant på rundt 50 prosent (tabell 8). Antallet handlereiser varierer altså med den totale reiseaktiviteten.

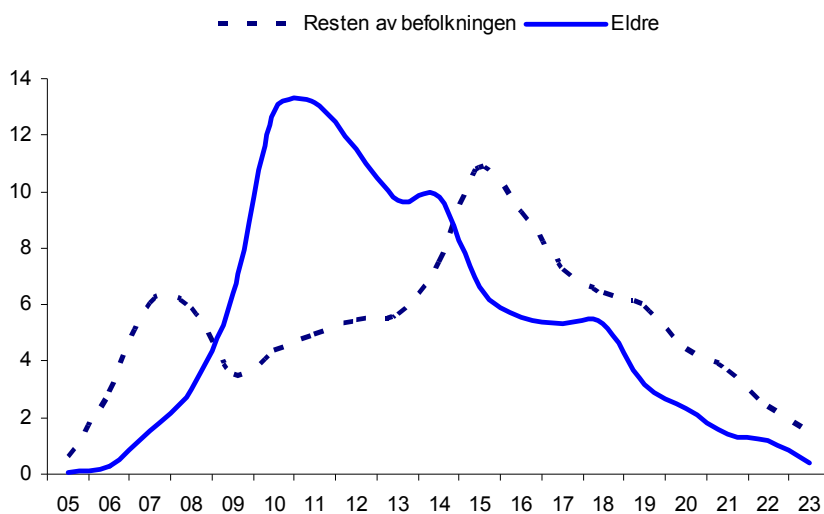
Tabell 8: Antall reiser pr. dag etter formål for eldre i distriktene. RVU 2005.

	Handle/ser- vice/omsorg	Besøk/fritid	Andre	Totalt	Andel handle-/ servicereiser
Alle eldre i distriktene	1,16	0,88	0,28	2,32	50
<b>Alder</b>					
60-66 år	1,26	1,17	0,28	2,71	46
67-79 år	1,30	0,86	0,29	2,45	53
80 år og eldre	0,71	0,60	0,24	1,56	46
<b>Kjønn</b>					
Mann	1,35	0,93	0,34	2,62	51
Kvinne	0,96	0,83	0,21	2,00	48
<b>Ektefelle/samboer</b>					
Har ikke	0,89	0,75	0,24	1,88	48
Har	1,32	0,96	0,31	2,59	51

### 3.6.3 Reiser mest på formiddagen

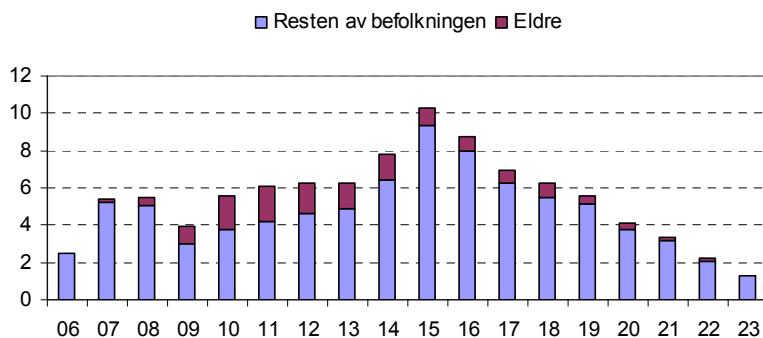
Sammenlignet med andre deler av befolkningen, har de eldre et reisemønster som rent tidsmessig skiller seg ut (figur 11). Hovedforskjellen er at de, fordi de ikke er yrkesaktive, ikke styres av reisen til og fra arbeid. Dermed har de ikke den to-toppede fordelingen som reisene til den yrkesaktive delen av befolkningen har. De eldste foretar flertallet av sine reiser på formiddagen; en av fire reiser starter mellom kl 10 og kl 12. Reiser med formål innkjøp av dagligvarer er veldig konsentrert i tid. To av fem reiser starter mellom kl 10 og kl 12. Fordi denne typen

ærend vanligvis ikke tar lang tid, vil det være kort tid mellom reisen til butikken og reisen hjem igjen. Det forklarer også hvorfor disse reisene ikke er mer spredt utover dagen som reiser med andre formål er.



Figur 11: Fordeling av reisens starttidspunkt. Eldre og andre i distriktene. RVU 2005. Prosent

Dette betyr at for de eldste uten bil, er kollektivtilbudet utenom rushtiden viktig. De eldstes reiser har likevel bare begrenset betydning for det totalt omfanget av reiser fordi de reiser lite, og fordi de ikke utgjør mer enn 20 prosent av distriktsbefolkningen. Selv på tidspunktet der reiseaktiviteten hos de eldste er på topp, står resten av befolkningen for dobbelt så mange reiser (figur 12).

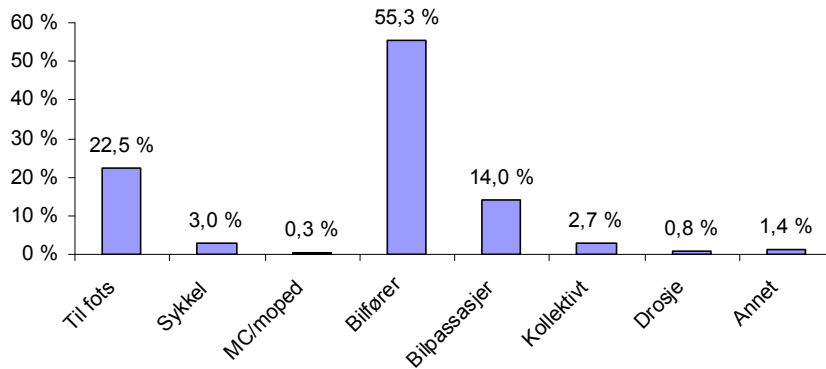


Figur 12: Reisens starttidspunkt blant bosatte i distriktene. RVU 2005. Prosent av alle reiser

## 3.7 Transportmiddelvalg

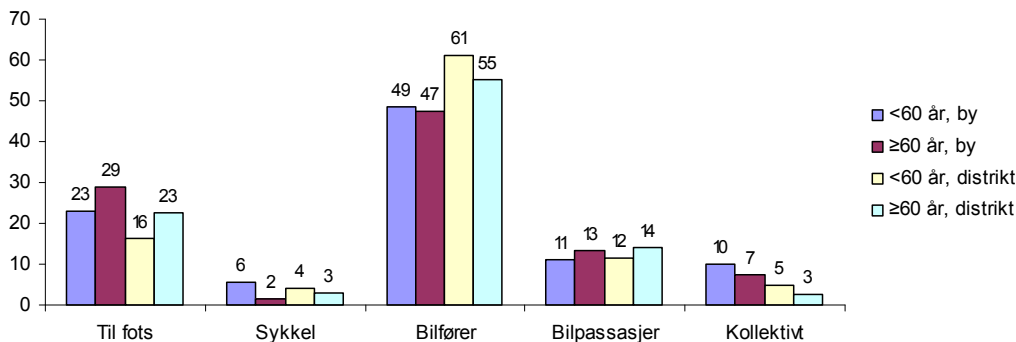
### 3.7.1 Med bil eller til fots

De eldste i distriktene går hvis de ikke bruker bil (figur 13). Rundt 70 prosent av alle reiser foregår med bil, og en av fire til fots eller med sykkel. Kollektiv- og drosjereiser står for rundt tre prosent av reisene.



Figur 13: Transportmiddelbruk blant eldre i distriktene. RVU 2005. Prosent av reisene

Sammenlignet med resten av befolkningen skiller eldre i distriktene seg ikke ut i noen bestemt retning ut når det gjelder transportmiddelvalg. De reiser mindre med kollektivtransport enn de andre gruppene, men de er oftere bilførere enn både unge og eldre i mer sentrale strøk (figur 14).



Figur 14: Transportmiddelbruk etter alder og område. RVU 2005. Prosent av reisene

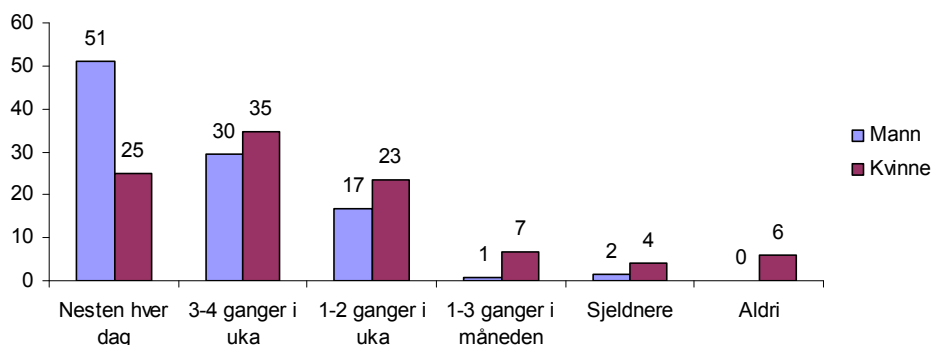
### 3.7.2 Kvinner går mest

Vi har tidligere sett at tilgangen til bil er mye høyere for menn enn kvinner. Derfor må vi ta hensyn til det når vi skal studere kjønnsforskjeller for transportmiddelvalg. Ser vi bare på de som har førerkort og tilgang på bil, er forskjellene små, med unntak av at kvinner i større grad enn menn er bilpassasjerer og ikke bilførere (tabell 9). Menn med bil og førerkort foretar tre av fire reiser som bilfører, mens kvinner kun er bilfører på halvparten av reisene. I tillegg har kvinner noe høyere andel reiser til fots enn menn.

Tabell 9: Transportmiddelbruk etter kjønn. Eldre i distriktene med bil og førerkort. RVU 2005. Prosent av reisene

Transportmiddel	Mann	Kvinne
Til fots	17	22
Sykkel	3	3
Bilfører	74	52
Bilpassasjer	3	21
Kollektivt	1	2
Drosje	-	1
Annet	2	-
	100	100
N (antall reiser)	1 808	926

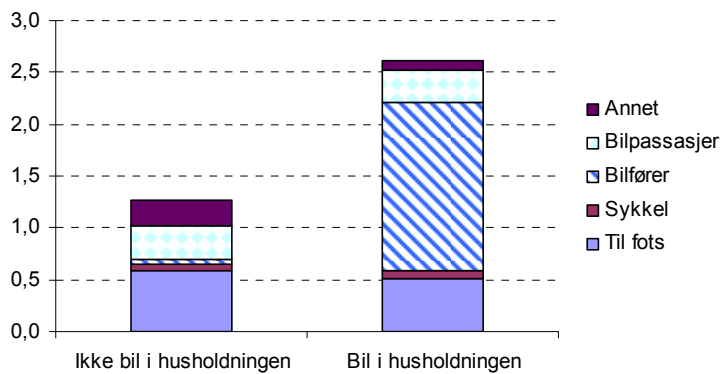
Halvparten av mennene med bil og førerkort svarer at de er sjåfør i bil nesten hver dag, mens bare en av fire kvinner svarer det samme (figur 15). En av ti kvinner med bil og førerkort er sjelden eller aldri sjåfør i bil. Eldre kvinner har altså et mye dårligere erfaringsgrunnlag for å kjøre bil enn menn.



Figur 15: "Hvor ofte er du sjåfør i bil på denne tiden av året?" Eldre i distriktene med førerkort og bil. RVU 2005. Prosent

De som ikke har bil i husholdningen er avhengige av privat transport fra andre om de ikke har et kollektivtilbud de kan bruke. Sammenligner vi de som har bil i husholdningen med de som er uten, ser vi at de har omtrent like mange reiser til fots, og like mange som bilpassasjer (figur 16). De som ikke har bil i husholdningen har i gjennomsnitt 0,33 reiser som bilpassasjer i løpet av en dag. Dette er transport som personer utenfor husholdningen må stå for.

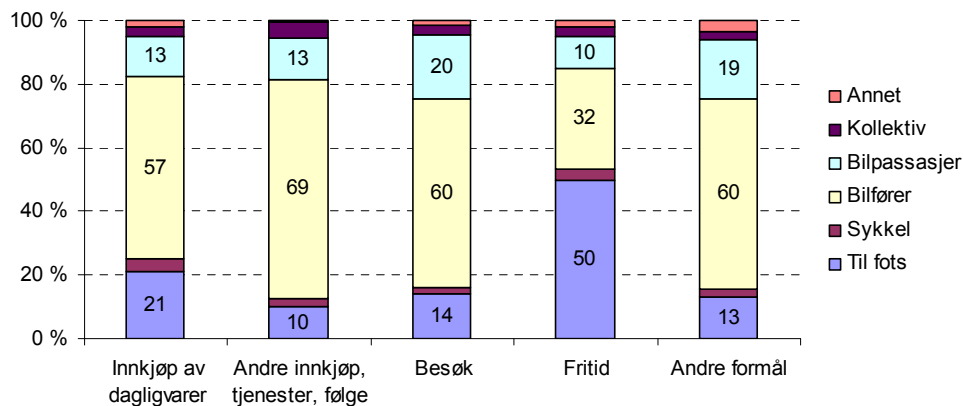




Figur 16: Antall reiser etter transportmiddel. Eldre i distriktene. RVU 2005

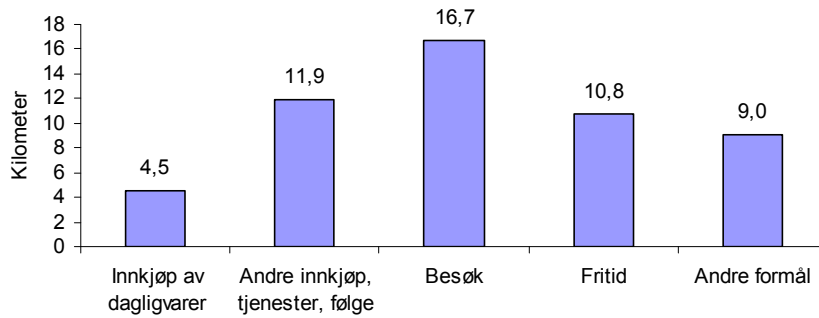
### 3.7.3 Fritidsreiser til fots

Transportmiddelbruken henger sammen med formålet med reisen. Halvparten av alle fritidsreiser foregår til fots (figur 17), og mange av disse er rene spaserturer.



Figur 17: Transportmiddelvalg etter reisens formål. Eldre i distriktene. RVU 2005. Prosent

Transportmiddelvalget henger også sammen med reisens lengde. Reiser som har innkjøp av dagligvarer som formål er de korteste, 4,5 km i snitt (figur 18). Andre innkjøpsreiser er nærmere 12 km i gjennomsnitt. Det forklarer en høyere andel reiser med bil.



Figur 18: Reisesenes gjennomsnittlige lengde for eldre i distriktene. RVU 2005. Kilometer

Blant de eldre i distriktene har det de siste 15 årene vært en sterk økning i tilgang på bil. Dette gjelder først og fremst blant kvinner. Forskjellen mellom kvinner og menn er fortsatt store. Denne økningen i tilgang på bil får store konsekvenser for transportmiddelbruk og reisemønster. De som får størst problemer med å delta i aktiviteter er enker og andre kvinner som er uten bil og evt. noen til å kjøre seg, og som er avhengig av et kollektivtilbud som de fleste steder i distriktene er svært dårlig eller til og med ikke-eksisterende.

Reiseaktiviteten avtar med alder, men det er innkjøpsreisen som er det viktigste enkeltformålet. Disse reisene foregår i all hovedsak om formiddagen, og er relativt korte.

## 4 Data og metode

### 4.1 Valg av områder og karakteristik av dem

Våre tre valgte kommuner representerer, som beskrevet i kapittel to, tre ulike måter å organisere den offentlige transporten på. I Vågå kommune i Oppland fylke er det en tradisjonell modell, der fylkeskommunen fremforhandler lokale avtaler på bestemte ruter med transportselskap. Skolerutene utgjør over 80 prosent av ruteproduksjonen. TT-kjøring blir vedtatt på kommunalt nivå, men finansiert av fylkeskommunen. Nes kommune i Akershus har bare anbudsutsatte ruter og beslutningsmyndigheten for TT-kjøring ligger under fylket, ikke hos kommunen. Marker i Østfold fylke representerer en ny organiseringsform med utstrakt bruk av bestillingsruter, som kan benyttes av personer som er 67 år eller eldre. TT-kjøring er ikke koordinert med disse bestillingstjenestene og kommer som en tilleggsytelse som i de to andre fylkene. I Marker er TT-kjøringen i likhet med i Vågå kommune begrunnet ved kommunale tilsagn.

#### 4.1.1 Vågå

Vågå kommune ligger øverst i Oppland fylke og utgjør midtre og nedre del av Ottadalen samt fjellområdene rundt. Kommunen grenser mot Jotunheimen i nord, Lom kommune i øvre del av Ottadalen i vest, Reinheimen i nord samt fjellområdene mot Gudbrandsdalen og Dovre og Sel kommune med Otta i øst.

Bosettingen er i hovedsak konsentrert i de to sentrene Vågåmo og Lalm, i de to sidedalene Sjørdalen og Slådalen og langs Vågåvatnet. Bortsett fra i de to sentrene er bebyggelsen spredt og dominert av gårder. Det største senteret er Vågåmo, der vi finner kommuneadministrasjon, alders- og sykehjem og en rekke butikker samt post- og bankkontor. Befolkningstallet for Vågåmo i 2007 var nesten 1500 personer (SSB 2009a). Lalm, som ligger 15 km nedenfor Vågåmo i retning Otta består av omtrent 280 husstander og rundt 300 innbyggere (SSB 2009b). Her finner man samfunnshus, samvirkelag, oppvekstsenter med barneskole og musikkorps og en pensjonistforening med rundt 60 medlemmer. I Vågå kommune var det i 2008 tilsammen ca 3700 innbyggere. Befolkningsutviklingen siden år 2000 viser en befolkningsreduksjon på vel 3 prosent (SSB 2009a).

Hovedferdselsåren gjennom kommunen er Riksveg 15 som forbinder Vågåmo og Lalm med Otta i øst og Sjøk i vest. Denne veien er trafikkert med fem ekspressbussruter (fire på lørdager og søndager), som bare stopper ved kommunesentrene (samt Lalm for én rutes vedkommende) og en lokalrute med lokale stoppesteder. Områder som ligger utenfor denne hovedveien blir trafikkert med lokalruter, i stor grad knyttet til skoleruter. Dette innebærer bl.a. at det ikke går offentlig transport til disse områdene i helgene, samt at frekvensen blir redusert til en og to dager i uka i skoleferiene.

Hovedveien gjennom kommunen, Riksveg 15, har forholdsvis spredt trafikk på hverdager. Trafikkbildet er oversiktlig, også i Vågå sentrum, som i likhet med sidedalene i all hovedsak har lokal trafikk. I Vågå kan man møte en og annen syklist og gående også utenfor Vågå sentrum, men bilen er det helt dominerende fremkomstmiddelet. I sommersesongen er det en del gjennomgående turisttrafikk, bl.a. på Rv51, som er åpen i sommerhalvåret og går fra Vågåvann og over Valdresflya til Fagernes.

#### 4.1.2 Marker

Marker kommune ligger med svenskegrensen som sin østre grense i Østfold fylke. I vest grenser kommunen mot Mysen og Rakkestad, mens Aremark kommune ligger i sør. I nord grenser kommunen mot Rømskog i Østfold fylke og mot Aurskog Høland, som ligger i Akershus fylke. Kommunen ligger rundt de lange vannene Rødenessjøen og Øymarksjøen, som er deler av Haldenvassdraget som tradisjonelt har vært en viktig ferdselsåre. Nå er det imidlertid bare en turistrute som går i vassdraget.

Ved stryket og sluseanlegget som skiller de to vannene, ligger kommunens eneste tettsted, Ørje, som i 2007 hadde i underkant av 1800 innbyggere (SSB 2009b). I hele Marker kommune bodde det i 2008 i underkant av 3500 personer og befolkningsveksten fra årtusenskiftet var på ca 3 prosent (SSB 2009c).

I Ørje sentrum ligger Marker rådhus med kommuneadministrasjonen, bank, postkontor, lege og apotek. Det er også et par kafeér og en interiør/ gavebutikk der. To større matvarebutikker er lokalisert ca 300 meter utenfor Ørje sentrum. På dette området, men ca 150-200 m unna, ligger kommunens eldresenter, sykehjem og serviceboliger. Området er forbundet med Ørje sentrum både med lokal veg og gangveg. Det er imidlertid en viss stigning mellom området med butikker og eldresenter og Ørje sentrum. Sammen med avstanden mellom stedene, kan denne stigningen gjøre at det oppleves som problematisk å gå for de eldre, særlig om vinteren.

Hovedferdselsårene gjennom kommunen er E 18 og Riksveg 21. E 18 skjærer på tvers gjennom kommunen i egen trasé like utenfor Ørje og passerer også Mysen som er nærmeste by, 25 km unna. Riksveg 21, som kommer fra Halden, går på langs av kommunen på østsiden av vannene og videre til Eidskog i Akershus.

I Ørje går det en bussrute via Mysen og Askim til og fra Oslo sju ganger i døgnet, bortsett fra i helgene. Lørdag og søndag er det etablert en bestillingsrute med taxi to ganger i døgnet mellom Ørje og Mysen, med mulighet for korrespondanse med buss eller tog til og fra Askim og Oslo. I retning Halden er det to avganger daglig fra Ørje i virkedagene, men ingen i helgene. Returfrekvensen er tilsvarende for returruten.

I forbindelse med at regjeringen i 2007 etablerte en tilskuddsordning for å utvikle mer brukervennlige og kostnadseffektive transportmidler i distriktene (KID = kollektivtransport i distriktene), opprettet Østfold kollektivtrafikk tre bestillingsruter med taxi i Marker kommune. Disse er rettet mot personer over 67 år, trygdede, blinde samt medreisende ledsager eller ektefelle/registrerte partner. De reisende må selv ringe og bestille kjøring senest to timer før avgang for at taxien skal komme. Da kan den imidlertid hente passasjerer opptil to km fra oppsatt

kjøretrasé uten ekstra betaling. Henting og bringing utover denne distansen er mulig, men da til ordinær taxipris for den ekstra strekningen. Ordinær takst er kr. 15. Rutene som ble etablert er: En ringrute rundt Ørje sentrum om morgenen med retur ca fire timer senere, tre ganger i uka, som korresponder med buss til og fra Töcksfors Shoppingcenter i Sverige. En rute som går på øst- og vestsiden av Rødenessjøen tre dager i uka. Ruten har avgang kl 10:00 og retur kl 12:00. Den tredje ruten går fra Ørje til Strømsfoss sør i kommunen to dager i uka. Den starter fra Ørje om morgenen og er tilbake ca en time senere. Vel tre timer senere kjøres returrunden. Ruten gir mulighet for korrespondanse med buss til og fra Halden. Rutene blir trafikkert med personbiler og maxi-taxier. Passasjerene kan be om at det kommer lav bil, men er ikke garantert et slikt tilbud. Maxitaxiene har imidlertid med seg en ekstra trapp, som med assistanse fra sjåføren skal gjøre på- og avstigning enklere.

### 4.1.3 Nes i Akershus

Nes kommune ligger øst i Akershus fylke på begge sider av Glomma. Kommunen grenser mot Hedmark i øst, Eidsvold kommune i nord, Ullensaker og Gjerdrum i vest og Sørums og Bjørkelangen kommuner i sør. Årnes er det største tettstedet i kommunen med nesten 3700 innbyggere i 2008 (SSB 2009a). I Årnes ligger rådhus og kommuneadministrasjon og man finner bank, postkontor, lege og apotek der, samt flere typer butikker.

Kommunens gamle administrasjonssentrum, Vormnes, ligger vel fem km nord-nordvest for Årnes. Her finner man bl.a. kjøpesenter med apotek, lege og et hotell. Vormsund hadde 461 innbyggere i 2007 og har dermed færre innbyggere enn en del av de nye boligfeltene som er etablert rundt i kommunen.

Fjellfoten boligfelt vel fem km sør for Årnes er det største av disse feltene med vel 1000 innbyggere i 2007 (SSB 2009d). Andre felt er Tomteråsen som ligger ca sju km sørøst for Årnes og har ca 670 innbyggere, samt Brårud som ligger ca 14 km nord-nordvest for Årnes, og er på størrelse med Vormsund i antall innbyggere. De aller fleste butikker ligger i Årnes og i kjøpesenteret i Vormsund, men det er også noen dagligvarebutikker uten om disse stedene, som i Skogsbygda, Opaker og Fenstad.

Boligfeltene blir trafikkert med ordinære bussruter. Disse er en kombinasjon av skoleruter og pendlerruter og kjøres fra mandager til og med fredager, og for skolerutenes vedkommende kun på skoledager. Bortsett fra sentrene og de nye boligfeltene er kommunen dominert av gårder og spredt bebyggelse hvor den offentlige kommunikasjonen gir et dårligere tilbud og ofte bare er knyttet til skolerutene. I tillegg til det ordinære rutetilbudet gis det tilbud om transport med en servicelinje operert med en mindre buss en gang i uka. Bussen dekker ulike deler av kommunen på forskjellige dager, og går fra de mer perifere områdene og inn til sentrum. Takstene er ordinære busstakster, inklusive honnørrabatt.

I tillegg til de lokale rutene kjører to ekspressruter gjennom kommunen; en fra Årnes til Oslo lufthavn med overgangsmulighet til buss til Oslo, den andre på veg fra Kongsvinger (Charlottenberg) via Vormsund til Oslo.

## 4.2 Fokusgrupper og dybdeintervjuer

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

For å få bedre inntak til å forstå disse aspektene og gå mer i dybden, valgte vi å gjennomføre kvalitative undersøkelser i form av fokusgrupper og dybdeintervjuer.

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

Fordi en del eldre i distriktene ikke hadde mulighet til å komme til lokalene der fokusgruppene skulle foregå, ble det bestemt at det i tillegg skulle gjøres individuelle intervju med en del av de eldre. Disse ble oppsøkt hjemme hos seg selv og intervjuet der. Intervjuene ble foretatt av Kåre Skollerud ved TØI.

Analysene av de nasjonale reisevaneundersøkelsene ble brukt som grunnlag for å velge deltakere til fokusgruppene. Det er særlig noen grupper analysene viste at det var viktig å få med:

- Bosatte i rurbane og utkantkommuner (de siste er de viktigste)
- De eldste aldersgruppene – 80 +
- Kvinner
- De som ikke har førerkort eller bil
- De som har helseproblemer som gjør det vanskelig å bevege seg, bruke bil/vanlig kollektivtransport

Ut fra disse kriteriene og variasjoner i kollektivtilbudet ble det valgt følgende steder og gruppesammensetning:

*Vågå i Oppland*; Gruppe 1) Seks kvinner mellom 81 og 83 år, Gruppe 2) To menn på 84 år. I tillegg ble det intervjuet to kvinner og fire menn, alle over 80 år, den eldste 91 år.

*Nes i Akershus*; Gruppe 1) Fire kvinner mellom 80 og 85 år, Gruppe 2) Fire menn mellom 80 og 86 år. I tillegg ble det intervjuet to kvinner og en mann.

Marker i Østfold; Gruppe 1) Sju kvinner mellom 81 og 89 år, Gruppe 2) Fem menn mellom 82 og 87 år. I tillegg ble det intervjuet seks kvinner mellom 83 og 91 år.

### 4.3 Tema i fokusgruppene

Tematisk ble spørsmålene knyttet til de daglige aktivitetene (utomhus), hvilke det dreier seg om, hvordan man kommer seg dit, hvilke hindringer de møter, hvilke aktiviteter de ikke får gjennomført, hvilke tilbud de savner, hvordan best tilrettelegge for at de skal kunne komme seg til de forskjellige gjøremålene som de ønsker, tanker om framtida. En punktvis versjon av intervjuguiden er som følger:

- Introduksjon og oppvarming
- Førerkort og bil, nå og tidligere
- Kollektivtransport og TT-kort, andre ordninger i kommunen, tilbud og bruk
- Daglige aktiviteter og reiser, typer aktiviteter og reisemåter, valgmuligheter
- Lengre reiser og ferier, endringer over tid
- Aktiviteter man ikke lenger får gjort
- Bil og kollektivtransport – nå og tidligere
- Om selvstendighet og mobilitet, avhengighet av andre
- Ønsker for fremtiden, tilpasninger som allerede er gjort

Analysen av fokusgruppene og dybdeintervjuene som presenteres i de følgende kapitlene er basert på utskrifter fra opptak.

### 4.4 Deltakerne i fokusgruppene og deres situasjon

Som nevnt i 4.2 er alle deltakerne i fokusgruppene 80 år eller eldre. Alle gruppene er kjønnsdelte, dvs at det er rene kvinne- og manngrupper. Dette er begrunnet ved at kvinner og menns situasjon er ulik i forhold både til tilgang på transportressurser, som vi viste i kapittel tre, og sivilstatus ved at flere eldre kvinner er enker enn hva menn i samme alder er. I dette avsnittet skal vi gi en nærmere beskrivelse av gruppene.

I Nes kommune ble det gjennomført to fokusgrupper. Gruppene bestod av henholdsvis fire kvinner og fire menn.

#### **Kvinnegruppen:**

85 år, enke, bor ca 15 km fra Årnes, der det er kort vei til bussholdeplass og 10 minutter å gå til toget. Hun har bil og førerkort, men kjører bare lokalt og ikke når det er mørkt. Hun har barn og barnebarn i nærheten. To døtre og fire barnebarn.

84 år, enke, bor fem minutters gange fra sentrum i leilighet. Hun har verken førerkort (aldri hatt det) eller bil og reiser lite. Hun har TT-kort. Hun kommer fra et annet sted i landet, og bruker ekspressbuss for å dra på "hjembesøk".

80 år, enke, bor i omsorgsbolig ca 1 km fra sentrum. Hun har førerkort, men ikke bil. Hun er dårlig til beins, og kan ikke gå langt uten å kunne sette seg nedpå. Hun kan sykle litt, men har TT-kort. Hun har ikke barn i nærheten, men venner som kjører henne av og til.

84 år, enke, bor i hus ca 4 km fra sentrum. Hun har verken førerkort eller bil. Hun har TT-kort og bruker servicebussen av og til. Hun har en datter i nærheten som hjelper henne med transport av og til.

### **Mannsgruppen:**

86 år, gift, bor i kårbolig 6 km fra Vormsund. Han har både bil og førerkort, men kjører stort sett bare lokalt – ingen langturer. Det er ca 2 km til bussholdeplass, men han synes at tilbudet er tungvindt. Skal han på lengre turer, kjører han til Vormsund og tar ekspressbussen videre (f eks til Oslo).

83 år, enkemann, ingen barn. Bor i leilighet ca 1 km fra Årnes. Har bil og førerkort og liker å kjøre. Besøker slekt i Asker og venner på Strømmen. Bruker sjelden buss.

81 år, gift – kona er veldig dårlig til beins. Bor ca 4 km fra Årnes. Han har bil og førerkort, men kjører stort sett bare lokalt. Han har lært seg veien til Gardermoen (flyplassen). Han bruker nesten aldri buss. Kjenner ikke tilbudet så godt, men mener det er dårlig fra der han bor. Han har en datter i nærheten, og en sønn som bor i en annen kommune.

80 år, gift og bor i enebolig m/stor hage ca 1,5 km fra Årnes. Han har bil og førerkort, men kjører stort sett bare lokalt. Han går, sykler, kjører scooter og bruker buss/tog når han skal reise langt. Har en sønn i nærheten som stiller opp med transport.

I Marker kommune ble det gjennomført to fokusgrupper. Gruppene bestod av henholdsvis sju kvinner og fem menn.

### **Kvinnegruppen:**

85 år, enke, bor alene i hus ca 2 km fra sentrum. Hun har førerkort og bil, men kjører mest lokalt, og tar noen turer til Sverige. Hun har et vondt kne, så hun går lite. Dårlig busstilbud, tar taxi når hun ikke kjører selv.

81 år, enke, bor ca 1,5 km fra sentrum. Har verken førerkort eller bil, og er helt avhengig av transport. Hun har TT-kort, dårlig busstilbud. Ungene kjører når hun skal handle. Hun bruker "ut for 15 kr", men synes det passer for dårlig til hennes behov.

89 år, ugift, bor alene i hus ca 6 km fra sentrum. Bruker skolebussen noen ganger, kjøres også av venner. Bruker rullator. Låner en privat når hun er i sentrum.



84 år, enke. Hun har førerkort og bil og kjører en god del, men ikke til Oslo. Husker ikke sist hun brukte buss. Hun sitter også på med sønn og svigerdatter.

84 år, enke bor i leilighet sentralt og har alt innen rekevidde. Hun har verken førerkort eller bil. Hun kan gå til det meste og har barn som kjører etter behov.

82 år, gift – mannen er veldig handikappet, bor sentralt i borettslag. Har bil og førerkort og kjører ganske mye, også til Mysen og Askim. Har vondt i ryggen, så hun går ikke så mye. Bruker aldri kollektivtransport.

82 år, enke (mannen døde for et år siden), bor i leilighet ca en km fra sentrum. Har verken førerkort eller bil (mannen var hennes sjåfør). Sykler nesten hver dag. Bruker buss hvis hun skal til Mysen eller Oslo.

### **Mannsgruppen:**

83 år, gift, bor i hus ca 16 km fra sentrum. Har førerkort og bil og kjører mye, både lokalt og ellers, bl a til hytta. Bruker aldri bussen (skolebussen), ikke toget heller. Ikke nødvendig når man har bil.

82 år, gift, bor i kårbolig på gården som sønnen har overtatt, ca 18 km fra sentrum. Kjører bil, både han og kona. Bruker bussen svært lite. Hender han tar toget til Oslo.

87 år, gift og bor ca 1 km fra sentrum. Har førerkort og bil. Kjører mye i kommunen og en tur til Sverige. Ungene kjører dersom det er lengre turer. Bruker verken buss eller taxi, går ikke så mye heller.

85 år, enkemann, bor ca 1 km fra sentrum. Har førerkort og bil. Kjører som vanlig – mest lokalt. Bruker buss på lengre strekninger, aldri innen kommunen. Har en datter som også kan hjelpe til med handling og annet.

86 år, enkemann, bor sentralt (har nettopp flyttet nærmere butikker og service med tanke på at han ikke kan kjøre lenger). Har bil og førerkort, kjører lokalt og til Mysen, men ikke til Oslo lenger.

I *Vågå* kommune ble det gjennomført to fokusgrupper. Gruppene bestod av henholdsvis seks kvinner og to menn.

### **Kvinnegruppen:**

81 år, gift. Bor ca en mil fra sentrum. Verken hun eller mannen har førerkort/bil. Har TT-kort, men de går fort. For langt å gå til bussholdeplassen. Har leddgikt og orker ikke å gå særlig langt. Kan bli med barna når de skal noe sted.

82 år, enke, bor ca to mil fra sentrum. Har TT-kort – holder ikke så lenge. Kan ta skolebussen. Barna bor i nærheten og kan hjelpe til.

83 år, enke, bor sentralt. Har TT-kort, men det er for lite. Kommer seg lite ut. Bruker ikke buss.

81 år, enke, bor sentralt. Hadde førerkort. Har TT-kort. Hun sykler og går en del. Bruker spark om vinteren. Bruker TT-kort til buss når hun har bagasje – klarer ikke å bære.

82 år, gift, bor sentralt. Har ikke førerkort, men mannen har (på nåde) og bil. Mannen kjører på kortere turer. Kjenner ikke busstilbudet, har ikke hørt om TT-kort. Bruker rullator, går lite. Det er bratt og vanskelig å bruke den der de bor.

82 år, enke, bor i leilighet sentralt. Har TT-kort, tar også buss. Går så mye som mulig, bruker rullator, men klarer ikke å bære.

### **Mannsgruppen:**

84 år, enkemann, bor i hus et stykke fra sentrum (sønn har overtatt gården). Har førerkort og bil, kjører lokalt og til hytta. Bruker buss på langturer (Lillehammer og Oslo).

84 år, enkemann, bor ca 2 km fra sentrum. Har bil og førerkort. Kjører lokalt, bruker buss på lengre strekninger, så han slipper kjøreansvaret. Bruker ikke buss lokalt – går bare et par ganger i uka.

### **Individuelle intervjuer:**

I tillegg til fokusgruppene ble det gjennomført individuelle intervjuer med personer med bevegelsesvansker.

I Nes kommune ble følgende personer intervjuet:

Kvinne, 81 år. Enke. Bor sentralt, har førerkort og kjører litt lokalt på sommerstid. Bor nær familie. Benytter servicebussen noe om vinteren og har da med seg rullatoren sin. Innkjøp foregår ved hjelp av familie.

Kvinne, 89 år. Enke. Bor perifert uten førerkort, men nær familie. Mannen hadde førerkort, og de benyttet bil mye da han levde. Benytter servicebuss i forbindelse med aktiviteter på eldresenteret en gang i uken og TT-kort til pensjonisttreff så lenge det holder. Kjører først og fremst med familie.

Mann, 88 år. Gift. Bor sentralt. Har ikke førerkort selv, men kona kjører egen bil. Bruker ikke offentlig transport men noe drosje.

I Marker kommune ble følgende personer intervjuet:

Kvinne, 87 år. Enke. Har ikke førerkort. Bor sentralt og går til sentrum. Bruker ikke buss, men blir kjørt av familie og benytter TT-kort.

Kvinne, 83 år. Enke. Har ikke førerkort. Bor forholdsvis sentralt, men må ha hjelp til å handle i dagligvarebutikkene som er flyttet ut av sentrum. Bruker ikke buss, men bruker noe TT-kort. Blir kjørt av familie.

Kvinne, 88 år. Enke. Har ikke førerkort, men har hatt det tidligere. Bor i servicebolig like utenfor sentrum. Bruker ikke buss, men har TT-kort og blir kjørt av familie.

Kvinne, 85 år. Enke. Har ikke førerkort, men har hatt det tidligere. Bor i servicebolig like utenfor sentrum. Bruker ikke buss, men har TT-kort. Klarer å gå til dagligvarebutikkene, men ikke til Ørje sentrum som ligger opp en bakke. Blir kjørt en del av familie.

Kvinne, 83 år. Enke. Har ikke førerkort, men mannen kjørte bil. Bor perifert, men nær familie. Bruker ikke buss, men TT-kort og drosje ellers også. Blir også kjørt av familie.

Kvinne, 91 år. Gift. Har ikke førerkort, men har hatt tidligere. Bor i servicebolig like utenfor Ørje. Bruker ikke buss, men har TT-kort og bruker mye drosje ellers også.

I Vågå kommune ble følgende personer intervjuet:

Kvinne, 80 år. Enke. Har ikke førerkort, men har hatt tidligere. Bor perifert, men nær familie. Bruker ikke buss. Har TT-kort og blir kjørt av familie.

Mann, 81 år. Gift. Har førerkort og bil. Bruker egen bil til det meste.

Mann, 82 år. Ugift. Har ikke førerkort, men har hatt det tidligere. Bruker ikke buss lenger, men har TT-kort og benytter en del drosje utover dette tilbudet. Ingen familie.

Mann, 91 år. Enkemann. Bor sentralt. Bruker ikke buss eller drosje, men går til sentrum og blir kjørt noe av familie.

Mann, 81. Ugift. Bor perifert, men i nærhet av familie. Bruker ikke buss, men har TT-kort og benytter en del drosje utover dette tilbudet. Sitter en del på med familie når det passer sånn.

Kvinne, 80 år. Enke. Bor perifert, men i nærheten av familie. Har ikke førerkort, men de kjørte så lenge mannen kunne. Benytter buss og blir kjørt av familie.

## 5 Daglige aktiviteter og reiser

### 5.1 Innkjøp og service

Som analysene av de nasjonale reisevaneundersøkelsen i kapittel tre viser, er innkjøp av dagligvarer en viktig aktivitet for eldre i distriktene. De utgjør omtrent en firedel av alle de daglige reisene. Kvinner handler litt oftere enn menn, og det er først etter fylte 80 år at det er en tydelig reduksjon. Men også etter 80 har denne gruppen i gjennomsnitt 0,7 handle- og servicereiser (inkluderer besøk hos lege mv) per dag. Det betyr at de har omtrent to turer til butikken og annen service i løpet av uka. Dette er gjennomsnittstall for alle over 60 år. Våre respondenter er fra 80 år og oppover, slik at vi vil anta at frekvensen på denne typen reiser er noe lavere.

Lokaliseringen av dagligvarebutikkene i disse tre kommunene følger omtrent det samme mønsteret; de fleste er samlet i sentrum (eller sentre) av kommunen, som beskrevet i kapittel fire. De mindre lokale butikkene er stort sett nedlagt. For bosatte i kommunene er veien til butikkene derfor såpass lang, at for de som ikke bor sentralt, er det nødvendig med et motorisert transportmiddel for å handle. Den gjennomsnittlige lengden på handlereisen for eldre i distriktene er 4,5 km.

#### 5.1.1 Innkjøp er mer enn bare å handle

Innkjøp er mer enn bare det å handle. Å dra på handletur er ikke alltid bare for å gjøre nødvendige innkjøp, for mange kan dette også være en aktivitet som har underholdningsverdi eller sosialt innhold. Det trekkes ofte et analytisk skille mellom å være på handletur (shopping) å det å kjøpe (Tauber 1972). Man skiller mellom det ekspressive og det instrumentelle ved innkjøp. Enkelte hevder at nødvendig innkjøp kan ses på som arbeid, mens annen type innkjøp har preg av å være ekspressiv (Campell 1997 i Brusdal og Lavik 2007). Brusdal og Lavik (2007) mener at innkjøp ofte har elementer av begge orienteringer. For en del pensjonister vil det å reise rundt for å finne de beste tilbud, være en slik aktivitet med både instrumentelle og ekspressive aspekter.

For bosatte i alle disse tre kommunene er turen til butikken for svært mange forbundet med sosiale aktiviteter. Det er vanlig å treffes på butikkene i sentrum. De ”nye” butikkområdene har noe av den samme funksjonen som den gamle landhandelen eller Samvirkelaget hadde; et sted å treffes. Dette gjelder både for kvinnene og mennene. Å kunne slå av en prat med kjentfolk er en viktig del av handleturen. For de eldre i distriktene som er ute av arbeidslivet, blir handleturene noe av de viktigste aktivitetene utenfor hjemmet. Ikke alle deltar i foreningslivet, og flere mente at det var ikke slik at folk stakk innom for en kopp kaffe lenger. Det måtte en invitasjon til for å få eller gå på besøk. Vi ser nærmere på fritidsaktivitetene i avsnitt 5.2.

Ja, jeg handler da vet du, man reiser for å handle bare for å treffe folk òg. (Mann 84 år i Vågå).

Ja, når jeg handler så kommer jeg meg inn og drikker kaffe. (Mann 84 år Vågå).

Jeg går på kafeen på ICA hver lørdag for å treffe andre mennesker, da drikker vi kaffe og prater. (Kvinne 82 år Vågå).

**Moderator: Ja, er det andre som er på sånne kafebesøk?**

Bare når jeg er i Vågåmo og handler. Det er for langt å gå for meg. Jeg klarer ikke å komme på bussen for jeg har så leie hofter. (Kvinne 81 år Vågå).

### 5.1.2 Sjelden kollektivtransport til butikken

Analysen av reisevanedataene viser at godt og vel halvparten av de eldre i distriktene kjører selv på handleturene sine, mens hver femte går. Blant våre respondenter var det flere som var bilpassasjerer enn egne sjåførere, men i gjennomsnitt er våre respondenter eldre enn de som inngår i analysene foran.

De som selv kjører bil har små problemer med å få gjennomført sine innkjøpsreiser og heller ikke de andre servicereisene. Og dette er gjerne mannfolk.

Ja, jeg bruker bilen stadig. Når jeg skal ned og handle så skal jeg ha såpass mye. Det hender at jeg tar ryggsekken og går ned, men det er sjelden, for som regel skal jeg handle en del, og da må man ha noe å ha det i. (Mann 85 år Ørje).

Jeg bruker bil støtt når jeg handler. Med bil så blir du fryktelig lat, vet du, du blir så bortskjemt i den bilen. (Mann 87 år Ørje).

Ikke alle de som kjører er like gode til beins. Det er ikke så mange av dem som har "handikapbil" og dermed mulighet til å parkere på spesielt oppmerkede parkeringsplasser, så mangel på parkeringsplasser nær butikken eller stedet de skulle besøke var et problem på grunn av gangavstander. De som kjørte bil til butikken passet gjerne på å kjøre på formiddagen, med lite trafikk og gode parkerings- og lysforhold.

Det ordinære kollektivtilbudet brukes lite for innkjøp og servicereiser. Folk synes det er for dårlig til å kunne brukes til dette formålet. Enten fordi det er for langt til bussholdeplassen eller fordi avgangene er få. Hva som er langt er subjektivt, 200-300 meter kan være for langt for en som er dårlig til beins. Opplevelse av avstand kan beskrives som en u-formet kurve i forhold til alder. Den samme avstanden kan være for lang for en 7-åring og en 80-åring, mens den er uproblematisk for en 20-åring.

De som bor sentralt i kommunen og kan bevege seg uten store problemer, spaserer til butikken. Flere nevner at de savner å kunne ta en pause, å kunne sitte på en benk for å ta seg en hvil. Mange bruker rullator, som kan brukes både til å hvile på og til å frakte varer i.

Både for å bruke rullator og for å gå er det viktig at det ikke er for mye stigning, og at underlaget er jevnt. Flere nevnte at brolegning er et dårlig underlag, både for rullatorbrukere og for vanlig gående. Når det regner blir det glatt i tillegg til at det er ujevnt, om vinteren iser det på og gjør det farefullt å bevege seg ute.

### 5.1.3 Barn og barnebarn er viktige hjelpere

Har man verken bil eller overkommelig avstand blir man avhengig av individuell motorisert transport, enten privat eller offentlig. I de aller fleste av disse tilfellene er det barn eller barnebarn som stiller opp som sjåførere, men også naboer er aktuelle hjelpere. Noen tar det for gitt at barna står for denne transporten, mens andre er mer tilbakeholdne med å be om hjelp.

Jeg har jo sønn og kjerring hjemme jeg da, men det er nesten så en kvier seg til å få dem til å kjøre og da, vet du.

Ja. (Menn 84 år Vågå).

De vet at de jobber mye, har mange avtaler og dårlig tid, og synes det ville være bedre om barna selv kunne tilby seg. Den generelle holdingen er at folk stort sett ønsker seg et offentlig tilbud framfor å være avhengig av andres gode vilje.

Det er greit når noen kommer og gjør noe for en i stedet for å måtte mase på ungene støtt. (Kvinne 82 år Ørje).

Ja, jeg spurte ungene først, jentene, annenhver gang da. Men så tenkte jeg uff, så mye t ukkel. (Kvinne 84 år Ørje).

### 5.1.4 TT-kort og servicebuss

De som har TT-kort eller ”drosjelapper”, som også noen kaller det, synes stort sett at de ikke kan bruke dem til å dra på butikken. Disse drosjelappene er et for knapt gode til det, synes mange av dem. Er det ikke noen annen råd, blir det likevel til at de bruker drosjen.

Denne gruppen av kvinner fra Nes diskuterer åpningstider i butikkene og transporttilbudet.

Ja, jeg må jo ha drosje jeg da når jeg skal handle, for nå klarer jeg ikke å bære lenger. Eller så må jeg gå hver dag og kjøpe en ting i gangen.

#### **Moderator: Og det orker du ikke?**

Nei.

Jeg er med denne frivillighetssentralbilen nedover, og så hender det jeg tar drosje opp igjen når jeg er og handler og sånn, for jeg synes det blir for lenge fordi den går ikke opp igjen før halv ett. Så vi er nede halv ni om morgenen, og da er det for lenge å vente. Men så er det sånn da, det er kjekt her på Årnes at matbutikker og sånne ting er oppe klokka ni, og de andre klokka ti.

Det er så dumt altså, at de ikke kan ha samme åpningstiden.

Apotekene har oppe klokka ni da.

Apoteket og kolonialen.

**Moderator: Men må dere dra ned så tidlig da?**

Hvis en skal være med bussen så.

Ja.

**Moderator: Er det bare den?**

Servicebussen går fra meg halv ti.

**Moderator: Men da går det vel greit, for da er vel alle butikkene oppe?**

Ikke før ti.

**Moderator: Hva gjør dere da?**

En må gå og ta seg en kopp kaffe eller noe.

**Moderator: Gjør dere det?**

Ja.

**Moderator: Gjør dere det, eller er det bare tungvint?**

Nei, men det kunne være godt om butikkene var oppe samtidig.

Diskusjonen her viser at de er lite fornøyde med den manglende tilpasningen mellom busstilbudet og åpningstidene i de forskjellige butikkene. Ventetider blir det også for dem som kan bruke skolebussen til innkjøp. Skal de reise lenger, for eksempel til Otta for de som bor i Vågå, opplever de at rutetilbudet passer dårlig når de skal gjøre innkjøp eller andre ærend. Enten blir tida for handling for kort eller ventetida for lang.

For flere av de eldre er betydningen av nærhet til bussjåføren og drosjesjåføren viktig. Kjennskap gir trygghet. Samtalen om innkjøp mellom disse to kvinnene på 84 år fra Ørje illustrer dette.

Nei, jeg går mange ganger og bærer litt i gangen. Men når jeg har TT- kort så handler jeg alt i en gang.

**Moderator: Men du bor i andre etasje?**

Ja.

**Moderator: Hvordan får du varene dine opp?**

De bærer opp varene mine. De gjør det.

Det gjør de som kjører drosjene, de tar varene og setter de utenfor døren.

De er så flinke sånn sjåførene, de bærer opp varene.

Og spesielt sjåførene her i Nes som vi kjenner og sånn. Jeg fikk nummeret til en som jeg ringer til, så jeg har fast sjåfør, for de var de beste sa dem. Og han bar opp alt når jeg kom fra Trøndelag sist. Han bar opp alt, kofferten og alt og satte det utenfor døren.

### 5.1.5 Besøk hos lege, fysioterapeut og tannlege

I denne aldersgruppen er det mange som besøker lege og andre helsetjenester ganske ofte. Dette gjelder både besøk som dekkes av folketrygden, og dermed faller inn under pasienttransportordninger (jf 2.5.3), og andre helsetjenestebesøk. Lokaliseringen av og tilgjengeligheten til disse er viktig for de eldre. Sentral og

konsentrert beliggenhet og et reisetilbud som kan tilpasses faste avtaletidspunkter nevnes av flere.

## 5.2 Fritid og sosiale aktiviteter

Vi så i kapittel tre at innkjøpsreisene kanskje er den viktigste delen av de eldres reiser. Reiser i forbindelse med besøk og fritidsaktiviteter utgjør rundt 38 prosent av reisene. Denne andelen er relativ fast, uavhengig av hvor mye man reiser.

De eldres fritidsaktiviteter skiller seg fra de yrkesaktives. Folk som er i arbeid må i hovedsak begrense seg til fritidsaktiviteter som foregår på kveldstid og i helger, i alle fall utenom arbeidstid. Siden pensjonister sjelden har forpliktelser i arbeidslivet, vil de ha større "fritid". Aktiviteter som innkjøp og besøk hos lege og andre helsetjenester vil de måtte gjennomføre, men utover det har de i stor grad dagen til fri disposisjon.

### 5.2.1 Behovet for sosial kontakt

Pensjonister har ikke lenger daglig kontakt med andre i forbindelse med arbeid. Dagene kan derfor bli lange, særlig for de mange som bor alene. Derfor gir de uttrykk for behovet for å treffe folk.

Hvis en blir alene, så er det veldig viktig at det er et sted du kan gå ut og prate med andre. For å bli sittende i godstolen og se på tv, det tror jeg, da faller en fort bort. (Mann, 83 år, Nes).

Det er viktig å komme ut for å treffe folk, å få prate og. Men du vet det at når du begynner å bli såpass gammel så kvier en seg. (Mann, 84 år, Vågå).

Nei, men det er koselig da vet du å treffe folk. Akkurat som en kvikner til igjen. Man treffer folk som man har kjent før, går på fest her [...]. Det er god mosjon og. (Mann, 84 år, Vågå).

Behovet for sosial kontakt varierer. Noen har et stort sosialt behov, mens andre trives best hjemme. Flere av kvinnene i Vågå gir uttrykk for at de egentlig trives best innenfor husets fire vegger, og at alderen gjør noe med en. Likevel passer det ikke alle å gå hjemme, og for noen kan det bli litt kjedelig.

Ja, jeg har muligheten til å gjøre sånne ting jeg, men jeg koser meg sånn med å være hjemme. Jeg synes det er helt skjønt å være hjemme. [...] Det er nesten for mye av det gode, jeg koser meg sånn hjemme altså. Jeg savner i grunnen ikke noe. (Kvinne, 81 år, Vågå).

Man trenger ikke å komme seg så ofte ut lenger når man blir eldre, for man koser seg sånn hjemme, i hvert fall er det sånn for mitt vedkommende [...] Jeg tror rett og slett at man trives mye mer hjemme enn man gjorde for ti år siden. Da ville man gå mer ut, treffe andre og reise mer. Men det demper seg mer når alderen er der. Det er noe oppi her som sier det, og det er den som bestemmer. (Kvinne, 82 år, Vågå).



Men det blir fryktelig kjedelig. Jeg ser at folk går rundt i leiligheten sin, går frem og tilbake. (Kvinne, 83 år, Vågå).

### 5.2.2 Organiserte aktiviteter

Det meste av den organiserte aktiviteten de eldre i fokusgruppene oppgir at de driver med, skjer gjennom eldresentre og frivillighetssentraler. Det vanligste er ulike former for dans/trim og håndarbeidsaktiviteter. I tillegg arrangeres det ulike treff, enten i form av kafé, eller med mer organisert program i regi av religiøse organisasjoner eller pensjonistforeninger. Ofte er slike tiltak avhengig av ildsjeler som tar et tak.

På Nes Eldresenter er det kafé tre dager i uka. Her tilbys det også mange aktiviteter og kurs innenfor blant annet håndarbeid, dans, kor og teater. I tillegg er de eldre med i en aktiv pensjonistforening, revmatikergruppe, historielag etc. På frivillighetssentralen i Vågå er det aktiviteter knyttet til trim og dans, i tillegg til det er kafé to dager i uka. Noen er også med i pensjonistforeningen. I Ørje er det nabotreff i kirka annenhver uke. I tillegg arrangerer pensjonistforeningen treff på kveldstid, samt en del dagsturer og lengre turer. Andre er med i historielaget og hørselslaget.

Til organiserte aktiviteter for eldre arrangeres det ofte skyss, og vanligvis foregår de på dagtid. Derfor kan det være muligheter for å komme seg dit. På Ørje der det er pensjonisttreff på kveldstid, arrangeres det skyss, slik at det ikke skal hindre folk i å delta.

### 5.2.3 Andre aktiviteter og tilbud

Selv om mange etter hvert er blitt dårlige til beins, ser de på det som viktig å bevege seg, i det minste få seg en luftetur. De sprekeste tar lengre turer i skog og mark, og drar på fisketurer, eller sykler.

Det er vanlig å gå på kafé, enten i forbindelse med eldresentre eller frivillighetssentraler som er tilrettelagt for eldre, eller "vanlige" kafeer. Noen bruker dem for å slå i hel tiden mens de venter på bussen, mens andre har faste lørdagsavtaler for å treffe venner og kjente. For enkelte passer ikke kafélivet fordi de har problemer med å sitte.

Selv om det finnes et tilrettelagt aktivitetstilbud med gode transportmuligheter er det ikke alltid det passer for alle. Det kan også være at man ønsker å oppsøke steder som ikke er "reservert" for eldre.

Ja, og jeg synes ikke noe særlig om frivillighetssentralen. Jeg vil heller gå på en vanlig kafé. (Kvinne 82, Vågå).

Mange har tilbud der det går en buss til sentrum tidlig på formiddagen og tilbake om ettermiddagen. Denne bruker de om de skal handle. I noen tilfeller kan de kombinere dette med å delta i ulike formiddagsaktiviteter, eller slå tida i hel med å sitte på kafé. Likevel kan det bli litt upraktisk å måtte reise så tidlig.

[om bussen til Frivillighetssentralen]: Men det er veldig tidlig om morgenen og de kjører veldig tidlig tilbake, så man treffer i grunnen ikke de

menneskene man er ute etter å treffe. For de kommer litt senere, de som er innrettet mot aktivitetene. (Mann, Nes).

#### 5.2.4 Kveldsunderholdning

For andre aktiviteter som kino, teater, konserter og lignende, er problemet at de ofte foregår på kveldstid. De som har bil er ofte skeptiske til å kjøre i mørke, mange kvinner synes det er utrygt å gå, og i tillegg finnes det ingen busstilbud for skolebussen og andre tilbud går ikke. Derfor blir man avhengig av drosje eller å bli kjørt av andre.

- Det hender jo at noen ringer og spør om du kan komme og ta en kopp kaffe, og hvis du går da og det blir kvelden, jeg tør ikke å gå.
- Jeg er ikke ute om kvelden i det hele tatt.
- Ikke jeg heller, jeg tør ikke. (Kvinner i Nes).

Hvis det for eksempel er en konsert eller et eller annet som jeg ønsker der, så hadde det vært veldig fint med en buss som samlet opp og som kunne hente oss når konserten var over. (Kvinne, 82 år Vågå).

... jeg har vært med i styret. Og nå sa jeg det fra meg, at jeg ikke ville være med lenger fordi jeg skal kjøre dit. [...] og så er det mørket om kvelden. Det er både og det å kjøre derfra og hit. (Mann, 85 år, Marker).

Når den eldre befolkningen har vansker med å komme seg ut på kveldstid, betyr det at de ikke får deltatt i aktiviteter sammen med den yrkesaktive delen av befolkningen. Dette har betydning for kontakt mellom generasjonene, og for lokalmiljøet, hvis de ikke har felles møtesteder.

#### 5.2.5 Besøk

De aller fleste fremhever hvor viktig det er å ha kontakt med nær familie som søsken, barn, barnebarn og oldebarn. Noen har barn og andre bosatt i nærheten, og da er barna uvurderlig til hjelp, ikke minst for å bidra med transport. De som har barn bosatt langt borte er opptatt av å få besøkt dem, men det kan være vanskelig. Enten fordi de som skal besøkes har det for travelt, eller fordi det er vanskelig å reise dit på egenhånd.

Hvor mye man drar på besøk er avhengig av hvor tett og stor bekjentskapskrets man har, og hvor mye familie man har i nærheten. For de som er litt oppe i årene, er det etter hvert en del som ikke har noen å besøke lenger.

Nei, jeg har ingen å besøke lenger, jeg kommer jo egentlig fra Oslo og har ingen familie her. Og døtrene mine, den ene bor på Lørenskog og den andre bor i Aurskog, og begge to arbeider på dagtid. Nei, så jeg har ingen å reise til. Det er ikke all verden, jeg reiste før til Aurskog, før datteren min fikk full jobb. Nå er de opptatt, så det har ingen hensikt å reise dit (Kvinne, Nes).

Jeg vet ikke jeg. En har blitt for gammel til alt. Og så har en ingen å reise til heller fordi de har blitt borte. Og de yngre, de har sine (Kvinne, 84 år, Nes).

Det skal jeg si deg akkurat, når du blir 90 år og han er jo 94, da er det ikke så mange igjen av de man har kjent og jevnaldrende. Så det er ikke noe. Bekjentskapskretsen har skrumpet og er temmelig snever. Det sitter en to, tre stykker nede på gangen og de forteller hvor syke de er og så får de ikke gjort det ene eller det andre, du, jeg blir så trøtt av det, jeg altså. (Kvinne, Marker).

Noen drar på besøk, mens andre foretrekker å invitere folk, enten fordi de har problemer med å komme seg ut, eller fordi de ikke liker å komme hjem til tomt hus. Flere gir uttrykk for at samfunnet er blitt slik at det ikke lenger er vanlig å besøke folk spontant.

... det var før da jeg var ung, da kunne man gå til naboen, men det kan man ikke lenger. Nå må man nesten bestille time nå hvis en skal besøke noen. (Kvinne, 89 år, Marker).

Det er det mer slutt med både for eldre og yngre, at man går til noen. Det er akkurat som om det er slutt med at hvis man ikke er bedt. (Mann, 84 år, Vågå).

... men i førstningen kunne folk komme innom og ta en kaffekopp, men sånn er det ikke lenger. Det er ingen som går til noen lenger (Kvinne, Nes).

Å besøke familien kan være greit for de fleste, for da har de noen som kan kjøre eller hente dem. Skal man besøke andre kan transporten by på problemer, for busstransporten kan være begrenset, særlig om man selv eller den man skal besøke ikke bor sentralt. Det vil også være vanskelig når den transporten som finnes ikke er tilpasset aktivitetene rent tidsmessig.

Det er det at det er så tidlig den servicebussen går. Den går sånn kvart over ni, halv ti, og det er jo tidlig å reise på besøk til noen. (Kvinne, 84 år, Nes)

### 5.2.6 En travel pensjonisttilværelse?

Variasjonene i aktivitetsnivå er store blant de eldste. Noen har problemer med å komme seg ut, andre foretrekker å være hjemme, mens andre igjen prøver å få med seg så mye som mulig. De som har bil er mest aktive.

Jeg tror jeg har seks eller sju foreninger, og det blir mye. Det er ikke mer enn tre som jeg er med i aktivt, i styret og sånn. [...] Det har aldri vært så travelt som siden jeg ble pensjonist. (Mann, 85 år, Marker).

Hadde jeg hatt førerkort og bil, så hadde jeg ikke vært hjemme en dag. (Kvinne, Marker).

Deltakerne i fokusgruppene gir ikke inntrykk av at transportmulighetene er det avgjørende som hindrer dem i å delta i aktiviteter de absolutt ville deltatt i. De som ikke er så aktive gir heller uttrykk for en form for resignasjon, og manglende

ork og interesse. For mange henger det sammen med at venner eller partner er borte, i tillegg til skrantende helse. I tillegg stiller dagens eldre generasjon kanskje lavere forventninger til hva de skal drive med, og hva som skal være tilrettelagt for dem.

- Og man har ikke så mye interesse som man hadde før.
- Det er stikkordet, interessen minker.
- Man har ikke så mye interesse hvis man går med store smerter.
- Ja, interessen taper seg med årene. Vi har ikke interesse av det samme nå som vi hadde for ti år siden, å nei. (Kvinner i Vågå).

Du blir lei, du går tom vet du, og da er det mye bedre å være fri og gå som du vil. (Mann, 87 år, Marker).

Men spørsmålet ditt om aktiviteter før og nå, det har med alderen å gjøre det, vet du. Da vi var yngre så var vi med på en hel masse ting, det var vi sikkert alle sammen. Og så blir vi eldre, og du er ikke med på det, du er ikke med i styret der, du er ikke i møtet der og så videre. Det har med alderen å gjøre, ikke med fremkommeligheten, tror jeg. (Mann, 86 år, Marker).

Men det er visse ting, du avstår i forhold til ting du ikke kanskje vil prioritere høyt nok, ikke sant. Hvis det er noe du virkelig vil, så er det klart at du finner en løsning på det. (Mann, 80 år, Nes).

Ja, det er vel noe på hjemmet der, at de kommer og henter deg, jeg har ikke fått tilbud om det og ikke kommer jeg til å bry meg om det heller (Kvinne, Marker).

De som fortsatt har en partner har det i utgangspunktet enklere. Samtidig kan de ha ulike ønsker og behov, slik at om den ene parten foretrekker å være hjemme, eller ikke kommer seg ut, blir den andre også værende hjemme.

Det er klart at du kjører, men jeg har en kone som er svært dårlig til beins, og hun vil helst være hjemme, og det er ikke noe stas å kjøre alene, så da blir det lite. (Mann, 81 år, Nes).

Det er klart at kona tar bilen og reiser. Og behov og ønsker som hun har i forhold til at jeg foretrekker å være hjemme. (Mann, 80 år, Nes).

Men nå kommer jeg så klart ingen steder, for når du har en syk mann hjemme så sier det seg selv. Så det begrenser seg jo. (Kvinne, 82 år, Marker).

## 6 Opplevelse av dagens transportmuligheter, tilpasninger og ønsker for framtida

### 6.1 Helse og bil – grunnlag for inndeling i grupper

Opplevelse av transportsituasjonen avhenger av den enkeltes helse og tilgang til transportressurser. Analysene av intervjuene og fokusgruppene viser at det er førerkort, tilgang til bil og den enkeltes helsetilstand som er avgjørende for å forstå ulikhetene i transportmuligheter, tilpasninger og ønsker for framtida.

I dette kapitlet klassifiserer vi derfor de eldre etter hvorvidt de har førerkort eller ikke. Blant dem som ikke har førerkort eller kjører bil selv, skiller vi mellom de som har relativt god bevegelighet og de som trenger hjelpemidler. Kategoriene våre er resultat av analyser av det innsamlede materialet. De er verktøy som hjelper oss til å få frem betydningsfulle og grunnleggende dimensjoner for de eldres ønsker, behov og muligheter til transport. Hensikten er å få fram hvordan disse tre gruppene vurderer sin transportsituasjon og hvilke tiltak som kan være mest aktuelle i å sette i verk.

### 6.2 Situasjonen til dem som kjører bil selv

De som kjører selv har mulighet til å opprettholde et aktivt sosialt liv med treff flere ganger i uka og til ulike tider på dagen. De forteller at det ikke har skjedd store endringer i måten de reiser på i løpet av de siste fem årene. Bilen brukes til innkjøp flere ganger i uka, til transport til venner og bekjente og til tilstelninger og arrangementer i ulike fritidsaktiviteter, klubber og foreninger. Mesteparten av denne gruppen består av menn.

Langkjøring er det mange som enten kvier seg for, eller noe som man har sluttet helt med, og det aller meste av bilkjøringen skjer innenfor hjemkommunen. Denne endringen oppleves ikke som et stort problem, for når man kan kjøre til stasjon eller stoppested er det ganske enkelt å reise med tog eller buss, enten det dreier seg om å kjøre til Mysen og ta tog eller buss inn til Oslo, Timeekspressen fra Vormsund eller andre holdeplasser der den kjører gjennom kommunen, tog fra Årnes eller ekspressbussruter som går på hovedveien gjennom Vågå kommune. Denne delen av kollektivtransporten blir da også oppfattet som et bra tilbud. En av de eldre i denne situasjonen sier: «Det er lett vint med bussen da, det er honnør-billett til 51 kroner til Oslo» (Mann, 86 år, Nes), og alle i fokusgruppene med førerkort benytter dette kollektivtilbudet når de skal reise over en viss strekning.

Ved siden av turens lengde har betydningen av gode parkeringsmuligheter også endret seg. De legger blant annet vekt på at parkeringsplassene ikke må ligge for langt unna reisens mål. I denne forbindelse etterlyses det flere gode parkeringsplasser ved stasjoner og holdeplasser for Ekspressbusser og tog. «*Hvis det hadde vært bedre parkeringsplasser så tror jeg at jeg hadde brukt tog og buss mer. Men det er håpløst å få satt fra seg bilen vet du*» (Mann 83 år, Nes). Kjøring i mørket er også noe som er mislikt blant en del av de eldre sjåførene i utvalget vårt.

Det lokale transporttilbudet i kommunene blir imidlertid ofte oppfattet som mangelfullt av dem med førerkort, men dette er altså noe de kan komme rundt ved å bruke sin egen bil. De kjenner imidlertid i liten grad til de tilbudene som finnes, men noen kjenner andre som har brukt lokale tilbud som «Ut for 15»-ordningen i Marker eller servicelinjen og Frivillighetsbussen i Nes. Selv synes de det må være litt problematisk å skulle forholde seg til rutetider og slikt, og de mener det må være kjedelig å sitte og vente på neste avgang etter å ha gjort seg ferdig med innkjøpene slik de ser at en del damer gjør. Inntrykket deres er likevel at disse lokale tilbudene er populære.

Det er særlig to ting de mener det er viktig å kunne utføre med bil: Det er innkjøp og foreningsvirksomhet om kveldene. Enkelte mener de er mer opptatte nå enn de var før de ble pensjonister, men det er et flertall som sier at det blir færre ting å være med på etter hvert. Blant dem som kjører bil selv, er det alderen som forårsaker dette, ikke redusert reisemulighet, og de synes i grunn det er ganske naturlig at det blir slik. Ofte mister man lysten på å være med på alt det man var med på tidligere, man kutter ut ting. Som et resultat av at man ikke møter så jevnlig, så blir man også kuttet ut.

Når det gjelder innkjøp, mener denne gruppen at det hadde vært problematisk å få ordnet det uten bil: Det blir fort en del som skal bæres, og det å ringe å bestille varer for å få dem brakt hjem blir ikke oppfattet som noe godt alternativ: Handling har også å gjøre med «*...et behov for sosial kontakt. Det er jo det å komme ut, treffe nye mennesker. Det har ikke bare med å få dekket servicen i forhold til handlingen. Det å gå og handle selv, det å plukke ut de tingene som du selv vil ha, det er også viktig i denne sammenhengen*» (Mann, 80 år, Nes).

Men også til fritidsbruk er bilen viktig. Mange tar seg en kjøretur rundt i distriktet, til hytta eller ut i skogen. Når det gjelder å besøke nær familie, det vil i første rekke si barn, så kan det ut fra intervjuene se ut som om de ikke vurderer bilen som like viktig. Kanskje henger dette sammen med at familien er mobil og ofte kommer på besøk til dem uten at de behøver å reise selv eller at de henter dem.

Alle aktivitetene de er med på blir vurdert som veldig viktige, og de kan stort sett ikke tenke seg en tilværelse uten dem. De har heller ingen problemer med å komme seg til dem. En person betegner situasjonen ved å si: «*Jeg tror ikke vi har transportproblemer i det hele tatt*», men samtidig sier de at «*Vi er avhengige av bilen*» (Mann, 83 år, Nes).

Som vi har vært inne på, vurderer denne gruppen situasjonen til dem uten førerkort som ganske annerledes enn sin egen. De mener det finnes mennesker rundt i kommunene som blir sittende hjemme på grunn av manglende transporttilbud. Hvis de ikke kunne kjøre mer selv, er det familien som blir nevnt som dem som står nærmest til å hjelpe til med nødvendig transport. De vurderer det imidlertid stort sett slik at situasjonen ville bli ganske annerledes uten mulighet til å kjøre

selv: «De som ikke har førerkort... da er det ikke lett å komme seg ut. Jeg vet ikke hvilke alternativer vi skulle ha funnet på om vi ikke hadde hatt bilen, for det skjer da ingen ting oppi der hvor jeg bor» og de tror at «...mange da ser seg om etter en løsning hvor de flytter til sentrale leiligheter, for der kan de få kontakt med andre og få dekket de behov som de har» (Mann, 81 år Nes). Men de tror at det er mange som kunne ha blitt boende der de bor og ha kommet seg mer ut hvis det hadde vært et bedre kollektivtrafikktilbud.

Både i Marker og Nes kommune foreslås det at det må være et rutetilbud om kvelden også, slik at det er mulig å delta på foreningsaktiviteter, kino og tilstelninger som foregår etter vanlig arbeidstid. I Marker foreslås det også egen handlebuss med et par avganger om formiddagen og at disse tilbudene, handlebuss og kveldsruter, utvikles i samarbeid med eldresenteret og frivillighets-sentralen.

En eventuell ordning med bestillingsrute som må bestilles en time før avgang og hvor man betaler vanlig busstakst, blir vurdert som et godt tiltak. Ingen synes en bestillingsfrist på en time, eller at bussen skal innom og plukke opp andre passasjerer, er problematisk. En ordning med ubegrenset drosjebruk til busstakst innenfor kommunen, men der man må bestille en dag på forhånd, blir også oppfattet som et meget godt tilbud.

### 6.3 Situasjonen til dem som ikke kjører bil selv, men som har god førlighet

Det er først og fremst kvinnene som ikke har førerkort, og de er med på færre aktiviteter enn dem med bil. Dessuten svarer de ofte at det er ting de gjerne skulle ha vært med på, men som de ikke kan delta i fordi det er vanskelig med transport.

Selv om aktiviteter utenfor hjemmet foregår relativt sjeldnere for disse uten bil enn blant dem som kjører selv, betyr ikke det at de ikke kommer seg ut på noe. Mange av dem har TT-kort (i Vågå gis dette til de fleste som "kompensasjon" for dårlig kollektivtilbud) og kombinerer bruk av dette med for eksempel servicebuss eller rutebuss, hvis de har en slik i nærheten. Noen legger også vekt på at TT-kort gjør det mulig for dem å være med på aktiviteter om ettermiddag/kveld, for da kan de bruke offentlig kommunikasjon på vei til arrangementet om ettermiddagen og TT-kort når de skal hjem om kvelden.

En person har ordnet seg transport ved å leie egen sjåfør for å komme seg til foreningsmøter. Det blir imidlertid en litt dyr ordning for henne og hun er ikke sikker på hvor lenge hun har råd til å bruke den, men TT-kortene hun har vil hun ikke bruke på slik transport. Da ville de forsvinne for fort.

På dagtid er det eksempler på at man gjør avtale med familie eller naboer om å sitte på hjemme når disse likevel skal hjem fra jobben. På denne måten unngår de å få lange dager på destinasjonsstedet, slik tilfellet ofte er hvis de bruker offentlig kommunikasjon begge veier.

I Vågå er det for eksempel en person som bruker skolebussen inn til tettstedet/kommunesentrum om morgenen og er der til den går tilbake igjen om ettermiddagen «...så får jeg utrettet det jeg skal der, og jeg kan kombinere det med

kaffe og sånt». Men at det nesten blir en dagstur ut av det begrenser nok reise-  
frekvensen, og hun legger vekt på at hun ikke er der hver dag.

I Årnes har det blitt bemerket at man ofte må vente lenge etter at man er ferdig  
med innkjøp før servicebussen går returruten sin. Det samme gjør seg gjeldende i  
Vågå hvis man skal handle i Otta (enten har man en time der, eller så må man  
være der i over fire timer). Men en tur med TT-kjøring fra Otta til Vågå betyr  
mange brukte TT-kort, og TT-kort er oppfattet som et meget knapt gode som man  
gjærne sparer på.

At det er litt få ”drosjelapper” er alle enige om, men en synes han fikk bedre  
økonomi da han måtte kvitte seg med bilen og begynne med TT-kort, for det var  
mange utgifter knyttet til bilholdet.

De fleste har imidlertid barn og barnebarn i nærheten, og disse gir skyss og hjelp,  
og også naboer og bekjente er velvillige og behjelpelige. Men det følger med en  
følelse av at man alltid er på mottakersiden og dette gir grobunn for bekymring,  
som når de forteller oss at: *”De er enestående der jeg bor, men jeg må passe meg  
slik at jeg ikke utnytter det”* (Kvinne, 82 år, Vågå).

Innkjøp er nødvendig, og det å få med seg varer hjem er et problem når man har  
lang veg til butikken. Mange samler opp flere ting som skal gjøres, som bank- og  
postbesøk ved siden av vanlige innkjøp. Men også for denne kategorien er det å  
reise for å handle i sentrum og å delta på aktiviteter forbundet med sosialt sam-  
vær, noe de nødvendig vil være foruten. Dette er noe de gjennomfører selv om det ofte  
kan innebære bruk av drosje.

Når de blir bedt om å gi råd om gode tiltak til myndighetene, legger de vekt på  
verdien av det å kunne komme seg ut på egen hånd uten å være avhengig av  
andre. Også blant disse er det et ønske om et kollektivt transporttilbud som er til-  
passet arrangementer, slik at man kan bli kjørt hjem etter et arrangement, særlig  
på vinterstid. Ellers ønsker de at det *”...kunne bli kjørt en rute til butikken og slik  
at man kanskje kan dra på helsesenteret og apotek, og alt på en dag og så tilbake  
igjen om ettermiddagen, en gang i uken for eksempel. Det hadde vært veldig fint”*  
(Kvinne, 82 år, Vågå). På forslag om å ha en buss som kan komme og hente dem  
ved døra hvis de bestiller den, og som kanskje går flere ganger om dagen, er  
reaksjonen blant noen at *”Det er drømmetenkning”* (Kvinne, 82 år Vågå).

## 6.4 Situasjonen til dem som ikke kjører bil og har redusert førlighet

En tredje kategori transportbrukere er de som har problemer med å gå uten  
hjelpemidler, som for eksempel rullator. Blant dem vi intervjuet i denne gruppen  
hadde så godt som alle TT-kort. Unntaket var en person som bodde midt i  
sentrum. For personene i denne kategorien var behovet for hjelp til å få utført  
daglige innkjøp mye større enn for de andre to gruppene. Lokalisering av bolig er  
derfor av stor betydning for i hvilken grad disse eldre skal kunne utføre innkjøp  
og delta på sosiale arrangement. I vårt materiale var det ingen av personene i  
denne kategorien som fortsatt brukte vanlige kollektivtransportmidler.



De fleste bodde i nærheten av sin familie, men det var også enkelte som ikke hadde familie i nærheten. Og spesielt for disse har handleturen et sosial aspekt: Der møter de og prater de med gamle kjente. Typisk hadde personene i denne kategorien én handletur i uka, såfremt de bodde såpass langt unna butikkene at de ikke kunne komme seg dit ved egen hjelp.

Enkelte er også med i ulike foreninger, selv om de kanskje ikke er med på like mange aktiviteter som tidligere. Det lavere aktivitetsnivået har imidlertid ikke bare sin årsak i problemer knyttet til å reise med offentlig kommunikasjon: Deltagelse i foreningslivet ble heller ikke ansett for å være like interessant som tidligere. Dette blir illustrert av et svar på spørsmål om fortsatt aktiv deltakelse i den lokale pensjonistforeningen: *"Nei, for det gikk bort mange av dem som jeg kjente best. Og da er jeg liksom ikke interessert, og jeg savner det ikke [...] Å reise på møte og sitte der og ikke kjenne noen, det har jeg ingen interesse av."* (Kvinne, 80 år, Vågå).

Interessen for å delta på arrangementer er annerledes for mange i denne kategorien enn i de to øvrige: På spørsmål om interesse for aktiviteter gis det ofte uttrykk for at den ikke er så stor, som: *"Nei du, når du er 90 år, da skal jeg fortelle deg, da har du verken det ene eller det andre. Jeg for min del koser meg med mine bøker og leser og synes det er alle tiders."* (Kvinne, 91 år, Marker).

For dem som bor i nærheten av familien, blir mye av transportbehovet løst av denne. Familien stiller ofte opp og kjører jevnlig til butikken, der de er med og handler og ordner med transport av varer. De kjører også i stor utstrekning til lege og ved annet behov. For disse personene ser det ut til at det meste av nødvendige gjøremål blir gjennomført med hjelp fra familien. Typisk er det også familiedlemmer som henter og bringer ved familiebesøk og sammenkomster.

For dem som ikke har familie med mulighet til å stille opp, er drosje den transportformen som blir benyttet. Noen har også avtale med drosjesjåføren om hjelp til innkjøp i tillegg til selve kjøringen, for å plukke ut og bære varer, noe som kan være vanskelig for dem selv. Å kunne ordne en del ting på egenhånd gir dem også en følelse av å ikke behøve å mase på familien hele tiden, noe som mange også i denne gruppen opplever som ganske viktig. De mener at barna deres allerede har travle liv på sine kanter. På spørsmål svares det da også at det å kunne ordne en del ting på egenhånd gir en viss følelse av selvstendighet, og også blant dem med familie i nærheten blir det argumentert med at *"Det er nå artig å komme ut og være med litt"* (Mann, 82 år, Vågå).

Et forslag om et tilbud med bestillingsruter som kommer og henter en hjemme, men der man må bestille senest en time før avgang blir godt mottatt. Men de færreste tror de selv ville ha nytte av et slikt tilbud. Det samme gjelder forslaget om at man innenfor kommunen kan kjøre så mye drosje man har behov for til busstakst. Når det gjelder ønsker og råd til myndighetene om hva som kan gjøres for å tilrettelegge for eldre slik at de kan opprettholde aktivitetene sine, blir det først og fremst gitt uttrykk for at de ikke har noen slike, eller, som en sier: *"Det er bra som det er, ikke noen ønsker på noen måte."* (Kvinne, 91 år, Marker).

## 6.5 Ønsker om transporttilbud varierer

### 6.5.1 Kjører bil selv

Til tross for en betydelig variasjon i transportønsker, -behov og -tilbud er det å ha tilgang på bil eller ikke et så betydningsfullt skille i de eldres transportsituasjon i distriktene at det nærmest opphever betydningen av de lokale kollektivtrafikk-tilbudene. Og dette er situasjonen til tross for at kjøremønsteret for de fleste i vårt materiale altså har endret seg betraktelig etter hvert som de har blitt eldre.

Så lenge man kjører bil selv, dekker egen kjøring nettopp det lokale transportbehovet på en fleksibel og forholdsvis lettvinnt måte og de er godt fornøyd med sin grad av mobilitet. Samtidig oppfattes det lokale transporttilbudet som for dårlig av personene i denne kategorien. Til tross for at dette er aktive mennesker, har de liten kunnskap om hvilke transporttilbud som faktisk finnes.

Det offentlige transporttilbudet er også en kilde til en viss bekymring for fremtiden: For selv om det å måtte slutte å kjøre bil ikke var noe sentralt tema hos dem, ble det på direkte spørsmål uttrykt bekymring for hvor lenge man kunne fortsette å kjøre bil og hvordan aktivitetsnivået skulle opprettholdes etter at man eventuelt har måttet slutte å kjøre.

Det er også i denne gruppen man har flest forslag til tiltak for å gjøre transporttilbudet bedre. Det er særlig to tiltak som vurderes som viktige. For det første ønsker de seg at det skal finnes en "handlerute" som kjører inn til kommunesentrum, og for det andre ønsker de at det finnes et kollektivtilbud om kvelden også, slik at det blir mulig å fortsette å delta på møter og arrangementer. Dette er imidlertid ikke tilbud som ønskes hver dag, men en eller to ganger i uka.

### 6.5.2 Uten bil og førerkort

For personene uten egen bil og førerkort vil ofte annen privat transport dekke en stor del av den lokale transporten. Det dreier seg særlig det å få sitte på med egen familie når medlemmer av denne likevel skal rundt, eller å få "bestilt" egen kjøring av familiemedlemmer. Hva selve reisen angår blir dette oppfattet som den enkleste måten å komme seg rundt på, men man vegrer seg for å belaste familien for mye, og en slik løsning er forbundet med en klar reduksjon i reisefrekvens.

For dem med betydelig redusert bevegelighet/førlighet er denne type transport helt dominerende. De som ikke har mulighet til å utnytte slik leilighetskjøring eller å få arrangert egen transport via sitt sosiale nettverk, er bruk av drosje det tilbudet som blir benyttet.

For dem med god førlighet er imidlertid aktivitetsnivået utenfor hjemmet større og de ønsker å ordne flere gjøremål på egenhånd. Det er da også denne gruppen som benytter det kollektive transporttilbudet mest og som dermed i størst grad må justere sine aktiviteter i forhold til rutetilbudet.

De aller fleste i denne gruppen har fått innvilget TT-transport, og benytter det som supplement til det ordinære rutetilbudet. De er imidlertid opptatt av at det bevilgete beløpet er lite i forhold til deres transportbehov, og ordningen brukes med stor forsiktighet. Nesten alle supplerer med ordinær drosjetransport. Når det

gjelder ønsker for fremtiden, er flere midler til TT-kjøring noe som blir sterkt vektlagt.

Et annet ønske, som også ble uttrykt av dem som fortsatt kjører bil, er en «handle-rute» som kjører inn til tettsted/kommunesentrum tidlig på formiddagen, for så å returnere etter et passe opphold. Akkurat hvor langt oppholdet i sentrum skulle vare, var det ingen klar enighet om. Noen brukte uttrykk som "kort tid" mens andre mente det ville være bra om man fikk tid til å gjøre flere ting, som besøk på helsesenter og apotek, i tillegg til vanlige innkjøp, og "alt på en dag". Én times opphold synes de var for kort. I tråd med oppfatningen om at handleturen også har en sosial side, ble det hevdet at "Da rekker en bare så vidt å handle, og en vil gjerne gå på en kafé også.". Det ble også tatt til orde for at det burde bli arrangert felles transport om kveldene etter større enkeltstående arrangementer som konserter og andre kulturelle tilstelninger.

Blant dem som var uten førerkort og hadde redusert førerlighet, var det lite bruk av offentlig kommunikasjon, og transportbehovet ble dekket av TT-kjøring supplert med betydelig familie- og bekjentskapstransport. For dem uten familienettverk var det ordinær drosjekjøring som var alternativet ved siden av TT-kjøringen.

Skal de i butikken og handle, en aktivitet de veldig gjerne vil gjennomføre selv, er mange avhengige av å få hjelp til å bære varene både ut til bilen og den siste biten fram til egen bolig. Når det gjelder transport til andre aktiviteter, blir det ikke fremmet noe sterkt ønske om å være med på særlig mange aktiviteter utenfor hjemmet, og transport til de aktivitetene de er med på blir altså i stor grad løst gjennom det sosiale nettverket. Personene i denne kategorien fremmet heller ingen forslag til alternative transporttilbud, men også her var det flere som gjerne ville ha et større beløp å benytte til TT-kjøring.

Generelt sett gjør tilgang på sosiale ressurser, særlig familienettverk med tilgang på biler en vesentlig forskjell i hvordan transportbehovet dekkes.

## 6.6 Tilpasninger som gjøres

### 6.6.1 Kun korte bilturer på dagtid

De fleste vil beholde bilen lengst mulig. De som fortsatt kjører, legger begrensninger på kjøringen sin, og kutter ut å kjøre i mørke eller på lange turer. Man begrenser seg til nærmiljøet og innenfor kommunen.

Nei, ikke sånne lange turer lenger, jeg har sluttet å kjøre til Oslo. (Mann, 86 år, Nes).

Jeg kjører bare i nærområdet, og ikke når det er mørkt. Jeg har sluttet med det. (Kvinne, 85 år, Nes).

Nei, jeg gjør ikke det. Det er bare rundt her og i Sverige, det er ikke noe langkjøring nei, det gjør jeg ikke. [...] Jo, jeg kjører på kvelden nå, men helst ikke når det blir mørkt om høsten og vinteren. Jeg liker ikke å kjøre om kvelden, men jeg kan gjøre det. (Kvinne, 85 år, Marker).

Jeg liker best å kjøre på veien, ikke parkere, men det går. (Kvinne, 84 år, Marker).

Jeg har en yngre kone da, og hun følger med, og hun ser mye bedre enn meg. Hvis det er virkelig vanskelig kjøreforhold, så overlater jeg rattet til henne. Det går bra det, så vi løser det på den måten. (Mann, 80 år, Nes).

Jeg tenker at på dette synet mitt så får jeg ikke sertifikat da jeg fikk grå stær. Men det har jeg tatt operasjon på. Så nå er jeg uten briller. (Kvinne, 84 år, Marker).

### 6.6.2 Slutte å kjøre bil

Det stor enighet blant de eldre om at ordningen med legek kontroll hvert år etter fylte 70 år som et kriterium for å beholde førerkortet er en god løsning. En mulig ordning med en øvre aldersgrense for førerkort blir oppfattet som stivbeint og lite tilpasset individuelle forskjeller i aldringsprosessen. Dette er en vurdering som med små variasjoner blir delt av alle, uansett om de kjører bil selv, bruker offentlig kommunikasjon eller blir kjørt av familie.

Å gi fra seg førerkortet kan være en lang og vanskelig prosess. Noen innser selv at de ikke kan kjøre lenger, og vil ikke ha ansvaret et førerkort innebærer, mens andre ber sine nærmeste om å sette foten ned når det blir nødvendig.

De tok ikke fra meg førerkortet fordi jeg ser utrolig bra på venstre øye. Men så så jeg selv at dette gjør at alt jeg ser på blir krokete, det blir slynger. Når man får forkalkninger på netthinnen, så jeg sa til en lege at nå er det slutt, for jeg vil ikke kjøre mer, jeg så f eks autovernet buktet seg slik i krok og svinger. (Kvinne, 82 år, Vågå).

Den dagen jentene sier at nå får du ikke kjøre mer, jeg har sagt at de må si i fra hvis det kommer. (Kvinne, 85 år, Nes).

### 6.6.3 Å flytte

I siste instans innser mange at de blir nødt til å flytte. Det kan enten være å flytte mer sentralt fordi de har dårlige transportmuligheter, eller til en lettstelt leilighet fordi vedlikeholdet blir for tungt. Det kan også være at man må flytte til boliger som har et helsetilbud enten til seg selv eller sin partner.

Jeg flyttet hit i fjor høst, og det var fordi jeg tenkte at det går så lenge jeg har sertifikatet der oppe, men det vil ikke gå hvis jeg mistet sertifikatet. Så jeg flyttet mens jeg trodde jeg var klar i hodet. [...] Ja, en kan ikke basere seg på venner og slekt og naboer for å få handlet. Det er ingen forretninger oppover i bushen lenger. (Mann, 86 år, Marker).

Jeg savner vår gamle villa, men jeg må akseptere at vi har kommet i en situasjon hvor man må inn i en leilighet. Det er bare å innse at det er enkelte ting du må finne deg i, og så må du godta sånn som det er. (Kvinne, 82 år, Marker).

Ja, det er veldig fint å bo i sentrum. Så hvis dere skal flytte hit ned, så trenger en ikke å grue seg. Det eneste en trenger å grue for er at man får ikke med stort, for de er små disse leilighetene. (Kvinne, 82 år, Vågå).

Flytting er ikke aktuelt for alle. Det er en ganske dramatisk prosess å flytte fra der man kanskje har bodd hele livet. De fleste tenker på det, og utsetter det så lenge som mulig. I tillegg er det dyrt.

Jeg trives godt der jeg bor. Jeg kommer ikke til å trives [nærmere sentrum]. Jeg har vært vant til å bo på en gård i hele mitt liv. Og det er lett vint der. (Kvinne, 84 år, Nes).

Jo eldre en blir, jo mer kvier en seg for å omstille seg. Da er hjembygdas bakker ikke så lette å reise fra. (Mann, 82 år, Marker).

Jeg tror du klarer alderdommen din mye bedre hvis du bor der du er vant med å bo. (Mann, 87 år, Marker).

En kan klore seg fast så lenge som mulig. (Kvinne, 81 år, Vågå)

Men da mannen min ble borte, da bestemte jeg meg at jeg skulle flytte ned slik at det ble mindre, men den som ikke ville det var jeg. (Kvinne, 82 år, Vågå).

Ja da. Vi har jo sett på litt av hvert og tenkt på litt av hvert. [...] Vi har det bra der vi er så lenge vi kjører såpass. Da synes vi at det går brukbart ennå. (Mann, 83 år, Marker).

Men jeg kvier meg for å flytte til leilighet altså. Jeg har ikke lyst til det. Og vel, vel, og så er det en ting til. Jeg bor jo så mye billigere der jeg er enn om jeg skulle kjøpe en leilighet. (Mann, 85 år, Marker).

Og da fikk jeg leilighet her. Men jeg skulle jo hatt meg en leilighet som var i sentrum her, ikke en som er 1,3 kilometer i fra. Da ble jeg avhengig av drosje, og det var det ingen av oss som tenkte på, tror jeg. Jeg tenkte ikke på det i det hele tatt, men jeg har tenkt mye på det etterpå. (Kvinne, 81 år, Marker).

Jeg pleier å si til folk at jeg bor der jeg bor så lenge jeg kjører bil.[...] Men hvis vi fikk dagligvarer på døra og sånn, så ville det hjelpe. (Kvinne, 84 år, Marker).

## 6.7 Hvem har glede av hvilke transporttilbud?

I dette kapitlet har vi sett på hvilke gjøremål de eldre legger vekt på som viktige å få utført, hvordan de gjennomført dem og hvilke ønsker de har som kan tilfredsstille behovene de har. Gjennomgangen av materialet har pekt på noen dimensjoner som viktige for hvordan de eldre får utført sine gjøremål. Ved å gruppere de eldre i tre kategorier: De som kjører bil selv og de som ikke gjør dette, og ved videre å differensiere kategorien av de som ikke kjører bil selv etter deres fysiske funksjonsnivå, har vi fått fram at ulike transporttilbud spiller forskjellige roller for ulike grupper av eldre.

For de eldre med førerkort er det regionale kollektivtransporttilbudet det viktigste kollektive transporttilbudet. Bilen brukes til den daglige lokale transporten, og i denne sammenhengen er tilgang på parkeringsplasser og på dagslys faktorer som strukturerer transportmønsteret deres.

Til forskjell fra for gruppen som kjører bil selv, eller har ektefelle som gjør det, spiller det lokale kollektivtransporttilbudet en viss rolle for dem uten førerkort. Men også for personene i denne kategorien virker graden av tilgang på bil i stor grad strukturerende på reisemønsteret, men da som passasjer i venners, eller særlig families biler. Transporten er dermed ikke like umiddelbar tilgjengelig som for dem som kjører selv.

De som har forholdsvis lett tilgang på slik skyss, benytter det jevnlig til å utføre nødvendige oppgaver. I denne sammenhengen er også parkeringsmuligheter nær reisens mål et vesentlig element, men mest avgjørende er tilgangen på et sosialt nettverk som disponerer bil. Selv om denne ressursen er til stede, benyttes den forsiktig. De ønsker ikke å være en belastning for andre.

En strategi som brukes for ikke å utnytte det sosiale nettverkets tilbud om skyss for mye, er å benytte privat skyss i kombinasjon med det offentlige kollektivtransporttilbudet på samme reise. På denne måten reduseres også betydningen av to av de viktigste ankepunktene mot det lokale kollektivtransporttilbudet: Man oppnår både større fleksibilitet i forhold til hvor lenge man må være på destinasjonsstedet og man blir brakt helt hjem sammen med varer og bagasje.

Med referanse til TT-transporttilbudet legger da også de eldre vekt på det å ha "drosjelapper på lur", til transportbehov utenom de mer hverdagslige behovene.

I likhet med de som kjører bil selv, eller som har ektefelle som gjør det, spiller det lokale transporttilbudet liten rolle for dem med redusert førerlighet som ikke kjører bil. For disse eldre er det å skulle bevege seg rundt forbundet med såpass store fysiske og praktiske problemer at de i stor grad ønsker en service utover selve transporten, for eksempel til bæring av varer helt inn på kjøkkenet, hjelp opp trapper og eventuelt hjelp i butikken.

## 7 Tiltak rettet mot Eldres ønsker og behov

### 7.1 Innledning

I dette kapitlet skal vi se nærmere på mulige tiltak for å oppnå transportløsninger som er (enda) bedre tilpasset Eldres behov i distriktene. Forslagene vi presenterer er dels forslag som har fremkommet i løpet av de personlige intervjuene og fokusgruppeintervjuene med eldre selv, og dels forslag fra vår side i forhold til de behovene og ønskene de eldre selv har gitt uttrykk for. Slik sett bærer tiltakene mer preg av å være høytenkning om mulige alternativer og retningslinjer enn gjennomarbeidede og logisk konsistente forslag.

De Eldres ønsker og uttalte behov står på mange måter i kontrast til de større samferdselsprosjektene som staten ofte er med på å initiere. Der staten investerer store beløp i universell utforming av kollektivtransporten, er de eldre i dette prosjektet mer opptatt av om de kjenner sjåføren som kjører bussen eller drosjen. Og mens fylkene kan investere mye tid og ressurser i sanntidsinformasjon og/eller elektronisk billettering, er de eldre vel så opptatt av om de får hjelp til å bære bagasjen og handleposene om bord i bussen, toget eller drosjen. Satt på spissen: Mens offentlige satsinger ofte fokuserer på teknologiske løsninger og fysiske tilpasninger av transportmiddelet, er ”våre” eldre mer opptatt av tid, trygghet og tillit: Tid til på- og avstigning, trygghet på at bussen eller drosjen kommer når den skal, og tillit til at de får den hjelpen og støtten de trenger underveis.

I analysen av de Eldres tilfredshet med dagens situasjon kom det fram at de eldre kunne kategoriseres i tre grupper: (i) De som fortsatt har egen bil, (ii) de som mangler bil men kan bevege seg uten hjelpemidler og (iii), de som verken har bil eller makter å bevege seg uten hjelpemidler. Denne tredelingen brukes når vi skal beskrive de Eldres ønsker for fremtiden og mulig tiltak som kan gjennomføres for å imøtekomme dem. Gruppene opplever ulike barrierer for mobilitet, og har i så måte behov for ulike tiltak for å bøte på dem.

### 7.2 Tiltak rettet mot selvhjulpne eldre med bil

Dette er en gruppe som hovedsakelig består av menn, og som vi tidligere har vist; en gruppe menn som i all hovedsak er tilfredse med dagens situasjon og i liten grad opplever manglende mobilitet som et problem i hverdagen. De synes tvert imot synd på andre eldre som ikke har bil, og opplever alternative transportløsninger til en viss grad som ikke-eksisterende.

Både de personlige intervjuene og fokusgruppene avdekket likevel områder hvor denne gruppen av eldre skulle ønske seg bedre løsninger enn hva tilfellet er i dag.

En første barriere for bruk er knyttet til manglende informasjon om alternativene til bil. Flere uttrykte at de ikke kjente til eller trodde det var noe alternativt tilbud av transport – og i hvert fall ingen lokale aktiviteter å delta på:

*«De som ikke har førerkort... da er det ikke lett å komme seg ut. Jeg vet ikke hvilke alternativer vi skulle ha funnet på om vi ikke hadde hatt bilen, for det skjer da ingen ting oppi der hvor jeg bor»*

Den manglende informasjonen berører flere dimensjoner; dels gjelder det manglende oversikt over hvorvidt det finnes noe alternativt tilbud overhodet, dels gjelder det informasjon om hvilket tilbud det i så fall er snakk om (når, hvor ofte og hvordan), og dels handler det om manglende kunnskap om hvor de i så fall skal få fatt i slik informasjon. Dette er en gruppe eldre som er vant til å bruke bil, klare seg selv og som har gjort dette i alle år – alternative tilbud og fremgangsmåter er en verden som for flere av disse synes svært fremmed.

### **Tiltak 1: Informasjon om alternative tilbud fra det offentlige**

Det synes å være et åpent spørsmål i hvilken grad de kollektivansvarlige i fylket prioriterer markedsføring og informasjon til sin eldre kundemasse, for eksempel ved besøk på eldresenter eller pensjonistforeninger av ulike slag. Og det samme må kunne sies om fylkets og kommunenes tilbud om TT-kort og trygdeetatens støtte til lege- og syketransport. TT-støtten er riktignok ikke definert som rettigheter i juridisk forstand, men det er likevel slående lokale forskjeller i hvordan ordningene markedsføres som et tilbud til de eldre.

En annen misnøye blant de eldre bilbrukerne er knyttet til manglende parkeringsmuligheter. Dette gjelder dels mulighetene til å parkere i nærheten av butikk og bysentrum, og dels mulighetene til å kombinere bilbruken med kollektivreiser over lengre avstander. Det siste er en mulighet flere eldre bilbrukere benytter seg av og gjerne skulle ha gjort oftere. Flere eldre bilførere kvier seg for å kjøre utenfor sitt lokale "kjentmannsområde" og på svært trafikkerte vegstrekninger, slik at mulighetene til å kombinere privatbilen med kollektivreiser blir høyt verdsatt.

*«Hvis det hadde vært bedre parkeringsplasser så tror jeg at jeg hadde brukt tog og buss mer. Men det er håpløst å få satt fra seg bilen vet du».*

*"Ja, som på Årnes er det jo blitt håpløst, det er snart ikke ordentlige parkeringsplasser igjen".*

Misnøyen med parkeringsmulighetene knytter seg også til avstanden fra parkering til butikk og/eller transportmiddelet. Vi har tidligere i rapporten påpekt hvordan avstand er relativt i forhold til alder og helsemessige begrensninger, noe som også gjelder i disse tilfellene: Kravet om parkering i umiddelbar nærhet er mer definitivt og konkret i disse tilfellene enn hva vi normalt vil anse ut fra vurderinger om akseptabel gangavstand.

### **Tiltak 2: Forbedre parkeringsmulighetene for eldre i umiddelbar tilknytning til bysentra og kollektivknutepunkt**

Parkering er for øvrig et ansvarsområde fordelt på en rekke aktører, hvor de private aktørene har kommet mer på banen de senere årene (Hanssen 2002). Kommunene, Statens vegvesen og Jernbaneverket kan tilrettelegge for parkering



ved holdeplasser og stasjoner. Forbedrede muligheter til å kombinere privatbil og kollektivtransport er også noe som kan vise seg å senke terskelen for annen kollektivbruk på senere tidspunkt, når adgangen til bilbruk er mer begrenset av helsemessige årsaker.

En gjenganger tidligere i rapporten har vært hvordan de eldre tilpasser både aktivitetsnivå og transportbehov ut fra sine egne fysiske forutsetninger. Dette gjelder også bilkjøringen hvor de eldre i stor grad på eget initiativ har sluttet å kjøre bil over lengre distanser og på bestemte tider av døgnet (i mørket, i rush-tiden osv), samtidig som de unngår de mest trafikkerte vegstrekningene. Ofte vil en slik tilpasning finne sted i nær dialog med deres egen fastlege, som ofte vil tillate at førerkortet opprettholdes mot at bilkjøringen begrenses på den nevnte måten. Den tilpasningen de eldre hadde gjort av sin bilkjøring peker i retning av at et førerkort med begrenset kjøregyldighet kan være en god løsning for å opprettholde aktivitetsnivået deres.

### ***Tiltak 3: Åpne for førerkort med lokal/begrenset kjøretillatelse***

Dette er et forslag som til en viss grad innebærer å tilpasse regelverket til hvordan det i mange tilfeller allerede praktiseres, ifølge våre informanter. Et avgjørende spørsmål i denne sammenheng vil i så fall være om dette vil føre til økt sannsynlighet for ulykker og komme i konflikt med sentrale og lokale målsetninger om å øke trafikksikkerheten i samfunnet. Dette er til syvende og sist et empirisk spørsmål. Det kan likevel være grunn til å spørre om den lokale kjøreretten i så fall vil omfatte særlig flere enn tilfellet er i praksis allerede i dag. Det er ingen eldre i vårt utvalg, enten de selv har førerkort eller ikke, som er tilhenger av en ordning uten muligheter til individuell behandling av forlengelse av førerkortet (ved eksempelvis å innføre en generell aldersgrense).

## **7.3 Tiltak rettet mot selvhjulpne eldre uten biltilgang**

I denne gruppen av eldre finner vi først og fremst kvinner. Og selv om mange har TT-kort er flertallet i gruppen selvhjulpne i den forstand at de ikke er avhengige av hjelpemidler for å bevege seg rundt. Dette medfører at de fortsatt oppfatter seg som mobile og har et klart ønske om å kunne opprettholde et aktivt liv, selv om de ofte er avhengige av hjelp fra andre eller det offentlige for å få dette til.

De fleste kvinnene var enker, og så godt som alle hadde hatt en mann med førerkort. Det var med andre ord ikke bare mannen de mistet, men også sin egen sjåfør da han døde. Og de daglige gjøremålene måtte ordnes på andre måter. Et par av kvinnene hadde dessuten hatt bil og førerkort selv, noe de savnet og følte var hemmende for deres aktivitetsnivå.

*”Hadde jeg hatt førerkort og bil, så hadde jeg ikke vært hjemme i dag”*

Det er derfor ikke overraskende at det er i denne gruppen av eldre vi finner de som er minst fornøyd med det alternative transporttilbudet som finnes i distriktene. Flere av ønskene deres går da også i retning av et kollektivtilbud til andre tider enn hva dagens skoleruter legger opp til. Dette gjelder dels tider som

gjør det mulig å delta på kveldsarrangementer og dels tider som er mer tilpasset butikkens åpningstider (både formiddag og i helgene).

### ***Tiltak 1: Andre, mer fleksible rutetider som er bedre tilpasset eldres reisebehov***

Ønskene om en egen handlebuss en til to ganger på formiddagen kom spesielt frem blant de eldre i Marker og Nes kommune. De eldre opplever det som belastende å måtte dra tidlig inn til sentrum med skolebussen, for så å vente i flere timer på første returmöglichkeit. I de mest belastende tilfellene handler det om skolebussene som ankommer sentrum før butikkene åpner, med første returmöglichkeit på ettermiddagen. I slike situasjoner kan ulike former for bestillingstransport eller drosjeløsninger med reduserte takster spille en sentral rolle, slik bestillingstransport eller drosje med busstakst spiller en rolle for eldre med honnørbillett i Marker. Materialet i denne undersøkelsen gir riktignok ikke grunnlag for en samlet evaluering av tilbudet som er utviklet i Marker, men våre intervjuede uttrykker stor tilfredshet med situasjonen slik den er nå. Ønskede egenskaper ved en eventuell bestillingstransport blir for øvrig diskutert i et senere avsnitt i dette kapitlet.

Det er likevel verdt å vurdere om ikke kundegrunnlaget og behovet for "handletransport" på formiddagen kan være tilstrekkelig til å legitimere en ordinær kollektiv rute med eksisterende vogner eller minibusser utenom rushtiden. En sentral forutsetning for at et slikt tilbud skal bli benyttet, er imidlertid at de eldre informeres om det og at målrettede markedsføringsaktiviteter mot eldre iverksettes. Det kan i den sammenheng være fristende å spørre i hvilken grad de respektive kollektivansvarlige i fylket har markedsført og informert om tilbudet som finnes overfor de eldre selv, enten det er ved besøk på eldresenter, institusjoner eller lignende. Eller hvorvidt de eldre har vært gjenstand for markedsundersøkelser om deres behov for og ønsker om kollektivtransport.

### ***Tiltak 2: Målrettede informasjons- og markedsføringstiltak overfor eldre***

Dette inkluderer også informasjon om søknadsmuligheter til TT-kort: Mange vet ikke hvordan disse kortene fordeles, hva som kreves – og hvor de i så fall skal få informasjon om dem. Til en viss grad ser det ut til at slike tilbud er opp til den enkeltes initiativ selv: På spørsmål hvordan de som har TT-kort faktisk fikk det, er det typiske svaret: "Søkte på det, jeg tok initiativet til det" (Kvinne 91 år, Marker).

Et annet tiltak som er nærliggende å nevne i forlengelsen av mer fleksible rutetider, er behovet som uttrykkes fra flere om å gjøre det enklere å kombinere ulike former for offentlig/kollektiv persontransport. Dette kan enten være lokal rutebuss som er dårlig koordinert med avgangene til ekspressbuss eller jernbanen over lengre reiser, stoppesteder som har for lang avstand fra hverandre, eller muligheter for å ta bestillingstransporten til stoppesteder for andre kollektivtransportformer.

### ***Tiltak 3: Økt samordning av ulike former for offentlig persontransport***

Mens de tre første forslagene kan sies å være rettet inn mot å tilby reisetider og reisemåter som er bedre tilpasset de eldres behov for aktivitet enn hva tilfellet er i

dag, vil det neste knippet av tiltak rette seg inn mot hvordan selve reisen kan gjøres best mulig når de eldre først reiser kollektivt. Disse tiltakene retter seg inn mot de eldres særskilte behov for tid, trygghet og tillit i bruken av offentlig persontransport: Tid til på- og avstigning, trygghet på at bussen eller drosjen kommer når den skal, og tillit til at de får den hjelpen og støtten de trenger underveis.

#### **Tiltak 4: Plassreservering i buss/tog**

De eldres ønsker om å ha faste sitteplasser i buss eller tog er knyttet til deres fysiske vanskeligheter med å stå over lengre perioder av gangen. Flere av de eldre vi snakket med opplevde dette som en sentral barriere for bruk av kollektivtransport, der nettopp *usikkerheten* forbundet med antall ledige plasser er det sentrale. Det finnes riktignok enkelte reserverte plasser til eldre i busser allerede, men flere av dem vi intervjuet hadde opplevd at disse plassene allerede var i bruk av andre (skoleelever) når de kom på bussen, uten at sjåførene gjorde noe for å hjelpe de eldre med å få sitteplassen de hadde behov for.

En ting er antallet reserverte plasser i bussen, noe helt annet er tilliten til at denne reservasjonen faktisk overholdes. Dette tiltaket er derfor nært knyttet til et annet ønske; ønsket om å ha en kjent sjåfør i drosje eller buss som man er trygg på yter den service og hjelp de eldre har behov for:

#### **Tiltak 5: Faste/kjente sjåførere i drosje eller buss**

Ønsket om faste sjåførere var kanskje det ønsket som ble uttrykt oftest blant våre informanter. Dette må sees i forhold til de eldres behov for trygghet og forutsigbarhet i hverdagen, slik det har blitt beskrevet tidligere i rapporten. Flere har opplevd at servicen fra den enkelte drosje- eller bussjåfør i stor grad varierer med hvilken person som er på jobb den dagen, noe som medfører økt usikkerhet om de eldre faktisk får den hjelpen de føler skal til for å gjennomføre reisen. Dette berører også hvordan det enkelte fylket, buss- eller drosjeselskap organiserer transporten sin. Mange busselskap har for eksempel tradisjon for å bruke faste busser på bestemte ruter, mens sjåførene i større grad flyttes fra rute til rute i henhold til ulike skiftplaner. Ut fra eldres uttrykte ønsker og behov kan det se ut til at det er viktigere at bussen har faste og kjente sjåførere enn at det nødvendigvis er den samme bussen som kjøres hver gang. Dette kan også oppnås med relativt enkle grep: Flere selskap har tidligere forsøkt å endre arbeidsorganiseringen i slike retninger med gode resultater (se Longva mfl 2007 for en utdypning av dette punktet).

Usikkerheten knyttet til upersonlige relasjoner i persontransporten strekker seg også til bestillertjenesten for TT eller syketransport. Flere eldre uttrykte stor usikkerhet og en viss aversjon mot å benytte eksisterende tilbud fordi de ikke stolte på vedkommende som tok telefonen i bestillingssentralen. De ønsket snarere å ringe direkte til en sjåfør eller person de kjente fra før og kunne stole på. Sentraliserte og "upersonlige" teknologiske løsninger i bestillingstransporten fremstår i så måte som en høyere brukerterskel blant eldre enn yngre brukere. Etableringen av sentraliserte bestillingstjenester og bortfall av muligheten for faste sjåførere på bestemte syke- og TT-transportoppdrag, vil i så måte kunne øke

brukerterskelen for eldre personer gjennom å bidra til økt usikkerhet og utrygghet om tilbudet.

I denne gruppen av mer eller mindre selvhjulpne eldre finner vi også flere som går til og fra butikken eller sentrum. Disse etterspør i så fall tiltak som kan gjøre det enklere å bevege seg til fots over litt lengre strekninger, som for eksempel mulighetene til å dele opp turen ved hjelp av hvileplasser underveis. Dette behovet peker igjen imot avstanden som noe relativt ut fra Eldres endrede fysiske forutsetninger sammenlignet med yngre mennesker; det som oppleves som relativt kort avstand for en yngre person, vil ofte oppleves som en anstrengende strekning for eldre. Alle våre informanter i denne gruppen ga uttrykk for dette og at de savnet bedre muligheter til å dele opp avstandene.

#### ***Tiltak 6: Etablering av flere hvileplasser mellom Eldres bopel og handlesentrum***

Et tilsvarende tiltak vil rette seg inn mot gangavstanden til holdeplass for kollektivtransporten.

#### ***Tiltak 7: Etablere hvileplasser mellom Eldres bopel og holdeplass for kollektivtrafikken***

I den forbindelse trekkes det også ofte frem utrygghet som knytter seg til manglende måking og strøing på vinterstid, som både gjøre det vanskeligere å bevege seg direkte til butikkene og til bussens stoppested.

### **7.4 Tiltak rettet mot bevegelseshemmede eldre uten bil**

I denne gruppen finner vi i all hovedsak kvinner som har såpass store bevegelseshemninger at de helt og holdent er avhengige av dør-til-dør transport og hjelp for å komme seg rundt, uavhengig av hvor sentralt de faktisk bor. Et typisk utsagn i denne gruppen er:

*”Jeg kan ikke gå uten rullatoren, for ryggen er gåen. (...) Butikken er ca hundreogfemti meter borti her. Jeg har en viss sum som jeg kan kjører for med TT”*

Alle våre informanter i denne gruppen har TT-kort og fremstår i all hovedsak tilfreds med situasjonen slik den er i dag. En annen kvinne svarer slik på spørsmålet om hva hun synes om at det er såpass vanskelig å komme seg rundt og at hun er helt avhengig av TT-drosje:

*”Det er jo helt i orden. Du må regne med det da du blir gammel, du må ta det som det kommer. Ingen er like sprek når man er hundre som når man er femti...”*

Denne gruppen av eldre kjennetegnes på mange måter av at deres forventninger til og behov for aktiviteter er justert i forhold til deres alder og fysiske begrensninger. Mens forrige gruppe, de mobile uten bil, fortsatt opplevde høye forventninger til aktivitetsnivået, er denne gruppen mer preget av sine fysiske forut-

setninger – og tilfredsheten er relativt høy fordi TT på mange måter sikrer dem det basisbehovet de trenger.

Den begrensningen de opplever knytter seg først og fremst til de økonomiske rammene for TT-kortet. Enkelte av de eldre opplevde at TT-kortet holdt til færre handleturer en før, ettersom stadig flere av lokalbutikkene ble nedlagt til fordel for sentralisering av de fleste servicefunksjonene. Dette er økonomiske trender som medfører økt reiseavstand for eldre som fortsatt bor i distriktene. Dersom de økonomiske rammene ikke kompenseres for økt reiseavstand – eller rammene knyttes til antall turer – vil TT-støtten rekke til stadig færre handleturer for eldre som fortsatt bor hjemme.

### ***Tiltak 1: Økte økonomiske rammer eller knytte rammene til antall turer***

Betydningen av en kjent/personlig sjåfør som hjelper med bæring inn og ut kommer enda tydeligere frem i intervjuene blant denne gruppen av eldre enn den forrige. Sjåføren får her en mer utstrakt sosial funksjon i tillegg til det praktiske, ved å være det nærmeste sosiale kontaktpunktet for flere. Enkelte informanter satte da også svært stor pris på den hjelpen de fikk fra sine drosjesjåførere, blant annet ved bæring av matvarer ut og inn av bilene – og noen fikk dessuten hjelp til å plukke ut matvarene i butikken. Det å være med på å plukke ut varene selv var viktig for alle eldre i denne gruppen, samtidig som de trengte hjelp til bæring og bringing. Kjøring av varer hjem var en ordning flere kjente til fra tidligere og som de i utgangspunktet var positive til:

### ***Tiltak 2: Kjøring av varer hjem***

Enkelte eldre syntes også det var komplisert å forholde seg til såpass mange forskjellige støtteordninger samtidig og syntes å mangle informasjon om alternativene: ”Men det TT-kortet, ikke kan jeg bruke det til legesenteret, ikke til fysioterapeut, de tingene jeg absolutt må på” (Kvinne i Årnes).

### ***Tiltak 3: Samordning av støtte til syketransport, legebekker og TT-kort***

## **7.5 Bosettingsstruktur og etablering av sentrale eldreboliger**

Et åpenbart tiltak rettet inn mot Eldres transportbehov i distriktene vil være å redusere behovet for transport mest mulig. Dette er del av kommunenes generelle arealplanlegging, der etablering av senternære eldreboliger ofte står sentralt. Dette har også vært en sentral del av Husbankens strategi de senere årene (Tennøy 2002).

Flere i vårt utvalg hadde vært inne på tanken på å flytte mer sentralt, og enkelte hadde allerede gjort det. En av mennene (87 år) flyttet sentralt i leilighet for å kunne få det enklere med hensyn til innkjøp når han ikke har mulighet til å kunne kjøre bil lenger. For de fleste mennene er dette et klart alternativ når de først ikke

kan kjøre egen bil lenger, selv om familien er de som oftest blir nevnt som dem som står nærmest til å hjelpe til med nødvendig transport. De vurderer det imidlertid stort sett slik at situasjonen ville bli ganske annerledes uten mulighet til å kjøre selv. De tror at «(...) mange da ser seg om etter en løsning hvor de flytter til sentrale leiligheter, for der kan de få kontakt med andre og få dekket de behov som de har».

Andre er mer klare på at de ikke vil flytte. Ofte handler det om vaner; de har rett og slett liten lyst til å flytte fra det man er vant til. Flere oppgir at de fortsatt liker seg godt, selv om mange kjente er døde. Til en viss grad handler det også om usikkerhet knyttet til hva andre bekjente gjør. Flere oppgir at de i så fall må være trygge på at venner/bekjente også flytter dit samtidig. På mange måter beskriver flere her et kjent kollektivt handlingsproblem: De kan godt tenke seg å flytte, bare de er sikre på at andre gjør det også.

Det er heller ikke slik at eldreboliger med nødvendighet løser de eldres mobilitetsproblemer. Flere eldre oppga eksempler på eldretun hvor det fremdeles var vanskelig å nå sentrale servicefunksjoner eller kollektivknutepunkt uten hjelp. Vi har tidligere i rapporten vist til etableringen av eldretun i Årnes som et eksempel på dette. De eldre risikerer dermed å løse opp i sine faste sosiale holdepunkter, uten at det representerer noen løsning på deres daglige mobilitetsbehov. Dersom eldretunene ikke gjennomføres som ledd i en helhetlig strategi for at eldres behov for mobilitet skal sikres på en enklere måte, har man løst lite av det som er hovedtema for denne rapporten. Dette vil i så fall særlig ramme de svakeste av de eldre; de som har mest behov for dør-til-dør transport i dag.

## 7.6 Mot den ideelle bestillingstjenesten for eldre?

For å oppnå en bedre bilfri tilværelse oppgir flere eldre at de ønsker seg en fleksibel småbuss – en bybuss - som kan sørge for at de kommer seg til butikken for å handle på formiddagen (at de ikke må vente timevis før den går tilbake slik som skolebussen) og de kan komme seg ut på kveldsaktiviteter. Om den organiseres av fylket, kommunen eller via en frivillighetssentral var ikke så viktig – bare at den finnes.

Flertallet av våre informanter synes at bestillingstransport høres bra ut, selv om de også innser at alt koster penger, det er ikke alt man kan ha råd til: Beskrivelsen av bestillingstransport i Vågå sees eksempelvis på som ”Drømmetenkning”. De er derfor mer opptatt av at tilbudet i det hele tatt finnes enn at det skal være billig/gratis. Ut fra intervjuene med de eldre vil vi fremheve følgende faktorer som sentrale i utviklingen av en slik bestillingstjeneste:

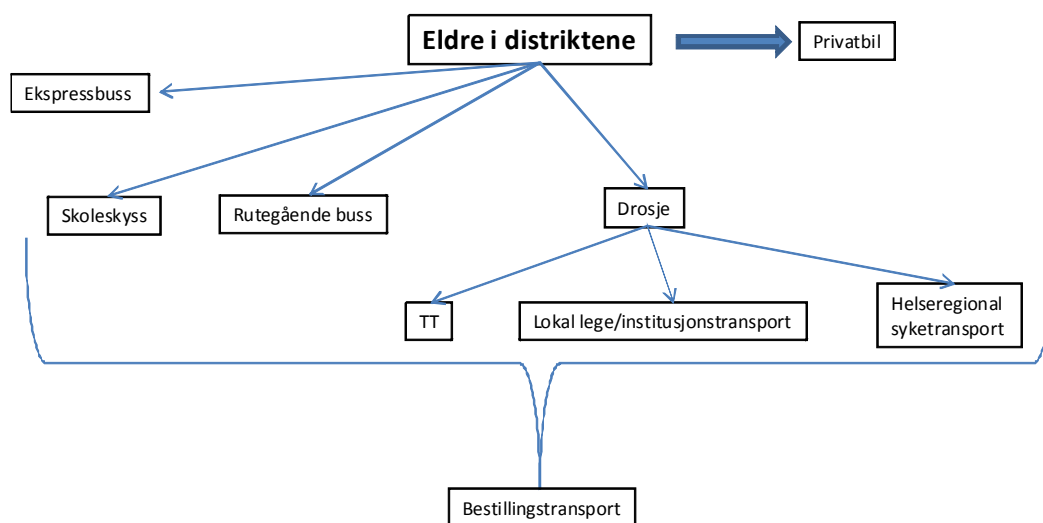
- Personlig betjening ved bestilling og fra sjåfør
  - skaper trygghet og sikkerhet for hjelp
- Punktlighet viktigere enn frekvens; forutsigbarhet
- Mulighet for dør-til-dør viktigere enn bestillingstid
- Tilbud på formiddag og til kveldsaktiviteter
- Mulighet for avbestilling; vil ikke være til bry

➤ En ”akseptabel” pris

Total kjøretid er ikke så viktig for de eldre som for vanlig rutetransport; alle våre informanter synes det er ok at de kjører innom og henter andre, faktisk litt sosialt. Det bør være relativt kort bestillingstid, men inntil en dag kan aksepteres. Flere eldre var faktisk mer opptatt av mulighetene til å avbestille enn hvor lang tid på forhånd bestillingen måtte skje. Manglende muligheter til å avbestille dersom de mot formodning skulle føle seg dårligere da reisen faktisk skulle finne sted, var for mange en såpass stor barriere for bruk at de i så fall ville unngått bestillingen helt og holdent.

## 7.7 Mange tiltak går på tvers av tidligere etats- og budsjettgrenser

De Eldres transportbehov kan løses på en rekke ulike måter i distriktene. Tidligere i rapporten har vi påpekt hvordan det offentlige tilbudet av persontransport viser til dels store lokale og regionale forskjeller i omfang og ressursbruk, samtidig som privatbilen fortsatt utgjør det viktigste transportmiddelet for de fleste eldre. De motoriserte alternativene eldre står overfor i distriktene er oppsummert i figur 1. Bestillingstransporten er her i en særstilling, ettersom det er et begrep som kan fange flere former for persontransport. Den kan avgrenses til å være en erstatning for ordinær rutegående trafikk, noe som er det mest vanlige i dag, men kan også tenkes inkludere bestilling av TT-tjenester, lokal lege/institusjons- og helseregional syketransport, samt skoleskyss i en mer utvidet betydning av begrepet. Det er i dag iverksatt flere forsøk med å kombinere en eller flere av disse transportformene i et felles bestillingssystem i ulike deler av Norge. Klammene i figuren under illustrerer spennvidden av mulige betydninger av ordet ”bestillingstransport”.



Tiltakene vi har presentert i dette kapitlet kan grovt sett deles inn i to hovedkategorier:

1. Tiltak rettet mot transportmiddel og tilbudsutvikling
2. Tiltak rettet mot infrastruktur og bosetting

Begge tiltakstypene involverer som oftest mer enn en aktør og/eller forvaltningsnivå. Mens tiltak innen infrastruktur/bosetting ofte involverer Statens Vegvesen, Husbanken og/eller ulike kommunale etater<sup>7</sup>, vil tiltak rettet mot transporttilbudet ofte involvere ulike kommunale etater, ulike statlige forvaltninger og ulike fylkeskommunale etater, foruten private aktører som ekspressbussoperatør og/eller drosjesentralene.

Både ekspressbuss og drosje er i utgangspunktet kommersielle tjenester som drives uten offentlige finansiering. Likevel benytter flere fylker offentlige tilskudd til å opprettholde ekspressbusstopp i distriktsområder som ellers ikke ville vært kommersielt drivverdige (Leiren mfl. 2007, Longva mfl. 2007). Tilsvarende vet vi at drosjetilbudet i distriktene ofte er avhengig av offentlig støtte via transporter av helse- og sosialmessige årsaker, enten det er TT, lokale lege- og/eller institusjonsbesøk, eller syketransport i regi av det helseregionale tjenesteapparatet.

De fleste tiltakene vi har foreslått overfor eldres transportbehov i distriktene vil derfor som oftest involvere flere aktører og budsjettområder samtidig, enten det innebærer samordning med private aktører (som ekspressbuss eller drosje) eller andre statlige, fylkeskommunale eller kommunale etater (som ved skole-, rute-, TT- og/eller syketransport). Utviklingen av bestillingstjenester kan eksempelvis involvere en eller flere av disse områdene, avhengig av hvilke passasjergrupper ordningen er rettet mot. Det samme vil gjelde tiltakene som retter seg inn mot å forenkle mulighetene til å kombinere ulike transportmidler, der reiser lokalt ofte gjennomføres med et transportmiddel og reiser over lengre avstander med et annet.

I tabell 10 presenterer vi en grov oversikt over hvilke offentlige og private organer som er ansvarlig for de ulike delene av de eldres transporttilbud i distriktene.

Tabell 10 Transportform og tiltak fordelt etter ansvar og forvaltningsnivå

	Stat	Fylke	Kommune	Privat
Rutegående buss	X	X		
Skoleskyss		X	X	
Ekspressbuss				X
Drosje				X
TT		X	X	
Syketransport	X			
Lokal lege-/institusjonstransport			X	
Infrastruktur og areal	X	X	X	

TØI rapport 1043/2009

<sup>7</sup> Eksempler kan være utvikling eller plassering av holdeplasser, fremkommelighetstiltak, parkeringstiltak eller etablering av sentrale eldreboliger.



En hovedutfordring ved å utvikle tiltak overfor eldres transportbehov i distriktene vil derfor være å oppnå samarbeid på tvers av tidligere etats- og forvaltningsgrenser. Et slikt samarbeid og samordning av tjenesteapparatet kan potensielt sett bidra til å gjøre det enklere for brukerne og gi mer og bedre tilbud for pengene.

## 7.8 Oppsummering og konklusjon

### 7.8.1 Oppsummering

Befolkningsframskrivninger fra Statistisk sentralbyrå viser at antallet personer på 67 år og over vil fordobles fram mot 2060. I samme periode forventes også levealderen å øke fra 78 år til over 85 for menn, og fra 83 år til 93 for kvinner.<sup>8</sup> Økningen i andelen eldre og alderen deres vil stille nye og større krav til transportsystemet, både til kjøretøy, komfort, informasjon, vegsystemet og til det kollektive transporttilbudet.

Eldre er ingen enhetlig gruppe verken når det gjelder tilgang til transportressurser, helsetilstand, livsstil eller behov for transport og ønsker om tilbud. Hvilken aldersgruppe man tilhører, evnen man har til å bevege seg og tilgang til førerkort og bil er viktige kjennetegn for å skille mellom grupper av eldre. I dette prosjektet har vi valgt å konsentrere oss om den aldersgruppen som er over 80 år i distriktene. Dette er en gruppe eldre som både forventes å øke i andel og som tidligere undersøkelser har vist har størst problemer med daglige reiseaktiviteter blant de eldre (Hjorthol og Nordbakke, 2008).

Som vi har vist i denne rapporten, er det ordinære kollektive tilbudet i distriktene utilstrekkelig for å ivareta eldres (og andres) reisebehov. En god del av de eldre (mennene) i denne aldersgruppen har fremdeles førerkort og kjører bil. De aller fleste av dem har justert sin bilbruk i forhold til hva de synes de evner. Kjøring innen kommunen og nabolaget, redusert mørkekjøring, kjøring på kjente veier og på tider med lite trafikk er vanlige tilpasninger. Tanken på å miste førerkortet oppleves svært negativt for de fleste av dem.

I neste generasjoner av eldre vil så godt som alle ha førerkort. Fremskrivninger viser at mesteparten av befolkningen over 65 år vil ha førerkort for bil i 2030 (Denstadli mfl., 2006). Diskusjon om premisser for å kunne beholde førerkort til eventuelt begrenset kjøring er viktig med tanke på den eldre generasjonens mobilitet i distriktene.

For den gruppen av eldre som ikke lenger kan eller vil kjøre bil, men som har relativt god bevegelighet, er avstander, ”hvilemuligheter” underveis til butikker og holdeplasser, lokalisering av ulike typer av service, samordning av åpnings- og rutetider, samt gode muligheter til å kombinere ulike transportmidler viktig i tillegg til fysisk tilpasning av kjøretøyene. Slike tiltak betyr at de kan opprettholde en selvstendig mobilitet lenger. Nedlegging av butikker og sentraliseringen av ulike typer av service i distrikter og regioner, gjør det vanskeligere for denne gruppen av eldre å klare sine daglige gjøremål og ha det sosiale livet de ønsker.

---

<sup>8</sup> Se <http://www.ssb.no/emner/02/03/folkfram/main.html>

For den gruppen som både mangler bevegelighet og bil, og samtidig har helseplager er det viktig at tilbudet om transport er enkelt å forholde seg til og oppleves trygt av den enkelte bruker. De aller fleste sier at de ikke vil være til byrde for familien, selv om mange i dag får hjelp av barn og barnebarn. De ønsker seg et offentlig tilbud.

Som vi har beskrevet, ligger ansvaret nå på ulike nivåer og i forskjellige sektorer, alt etter som hva slags type formål transporten har. En samordning, mellom stat, fylke og kommune og på tvers av sektorer ville kunne gjøre det enklere for brukerne og antakelig kostnadseffektivisere tilbudet. Dette er en problemstilling som krever videre forskning.

### 7.8.2 Konklusjon

Gjennomgangen av de eldres ønsker om fremtiden og hvilke tiltak som kan rettes inn mot måloppnåelse på disse områdene kan oppsummeres på følgende måte:

1. Forlenge bilkarrieren gjennom lokal kjørerett
2. Gjøre det lettere å kombinere bil og kollektivt
3. Skape trygghet/nærhet mellom bruker og operatør
4. Bedre tilpasning av avgangstider til eldres behov
5. Benker/hvileplasser på vei til butikk eller holdeplass
6. Hjelp til bæring/bringning av varer hjem – eller om bord

Og sist men ikke minst informasjon om:

- Alternative tilbud
- Muligheter til økonomisk støtte
- Tilgjengelige informasjonskanaler

Disse tiltakspunktene peker også på noen sentrale utfordringer for politisk styring og forholdet mellom den pågående politiske debatten og de eldres opplevde behov for transporthjelp: Flertallet av tiltak involverer flere aktører og offentlige etater samtidig. Dette leder ofte til krav om sentralisering/samlokalisering av for eksempel bestillingskontor, som igjen skaper økt avstand til de eldre selv. Sentralisering/økonomisering står i så måte i kontrast til de eldres ønsker om trygghet, kjennskap og nærhet. Et sentralt spørsmål i den forbindelse er derfor om økt samordning av ansvar nødvendigvis innebærer sentralisering av tjenesten? Spissformulert: Hvor store nye organisasjoner må til for å få en benk på vei til bussholdeplassen eller butikken?

Kravstorheten er liten blant de ulike gruppene av eldre som er intervjuet i dette prosjektet. De fleste har innfunnet seg med at aktivitetsnivået er redusert, og mange opplever ikke dette som noe stort problem. Men så godt som alle ønsker seg et liv der de i størst mulig grad er i stand til å ivareta daglige aktiviteter, som å gjøre innkjøp selv, i tillegg til å ha et sosialt liv. Hvilke krav nye grupper av eldre vil ha, er ikke lett å si. Det vi imidlertid vet, er at disse har vært vant til å kunne bruke bil i en helt annen utstrekning enn hva dagens eldre har vært vant til. Det er heller ikke sikkert at barn og barnebarn kan stille opp på samme måte for sine

foreldre eller besteforeldre som er tilfelle i distriktene i dag. Nye familie-konstellasjoner, større på barnekull og flyttebevegelser vil kunne endre dette.

## Referanser:

- Banister, D. and Bowling, A. 2004. Quality of life for the elderly: the transport dimension. *Transport Policy*, 11, p 105-115.
- Barbour, R. S., Kitzinger, J. 1999. *Developing Focus Groups Research: politics, theory and Practice*. London: Sage Publications.
- Bauer, M. J., Rottunda, S., Adler, G. 2003. Older Women and Driving Cessation. *Qualitative Social Work*, 2, 309-325.
- Bekken, Jon-Terje, Nils Fearnley, Edvin Frøysadal, Frode Longva og Oddgeir Osland 2006. *Kjøps- og kontraktsformer i lokal rutebiltransport*. TØI rapport 819/2006. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Brusdal, R. og Lavik, R. 2007. Alt ved det gamle? Om fordeling av dagligvareinnkjøp blant kvinner og menn i parforhold. I *Makt, mening og struktur* (red Gåsdal, Løyning, Hjellebrekke og Brusdal). Fagbokforlaget 2007
- Campbell, C. 1997: Shopping, Pleasure and the Sex War i Falk & Campbell: *The Shopping Experience*, London: Sage Publications, 166-176.
- Dellinger, A.M., Sehgal, M., Sleet, D.A. og E. Barrett-Connor 2001. "Driving Cessation: What older former drivers tell us". *Journal of American Geriatrics Society*. 49: 431-435.
- Denstadli, J. M., Engebretsen, Ø., Hjorthol, R., Vågane, L. 2006. *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 – nøkkelrapport*. TØI-rapport 844/2006. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Dillen, J. 2005. Äldre personers resvanor och aktiviteter. Resultat från undersökningar med personer i alderen 65 år och äldre. Sverige, Transek AB.
- 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. and Hensher, D. A. 2007. The trip chaining activity of Sidney residents: A cross-section assessment by age group with a focus on seniors. *Journal of Transport Geography*, 15, 298-312.
- Hakamies-Blomqvist, L., Henriksson, P. Anund, A., og G. Sörensen 2005. *Fyrptotalisterna 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.
- Hanssen, J. Usterud 2002. *Parkeringspolitikk og bærekraftig utvikling*. TØI rapport 615. Oslo, Transportøkonomisk institutt.

- Helse- og Omsorgsdepartementet og Samferdselsdepartementet 2008. *Pasienttransport og transporttilbud i distriktene*. Oslo: Helse- og Omsorgsdepartementet.
- Hjorthol, R., Nordbakke, S. 2008. *Bilens betydning for eldre gruppers velferd og livskvalitet*. TØI-rapport 1000/2008. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Hjorthol, R. 2004. Kan utviklingen i mobilitet og reisevaner fortelle noe om likestilling? *Kvinner, køn og forskning*, vol 13, no 1, 18-30.
- Hjorthol, R. og Sagberg, F. 2000. Introductory report: Norway i S. Rosenbloom (red.). *Transport and aging of the population*. Paris, Economic Research Centre.
- Johansen, S., Bjørnsen, M, K.-E. Hagen, Juvkam, D. 2006. *Distriktpolitisk virkeområde for Norge 2006*. TØI rapport 824. Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Krantz, Lars-Gunnar 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*. Oslo, Fondet for markeds- og distribusjonsforskning. Forskningsrapport nr 21.
- Leiren, M. D., Samstad, H., Fernley, N., Minken, H. 2007. *Ekspressbussruter – et sammensatt marked*. TØI rapport 904. Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Levin, L. et al 2007. *Äldre i transportsystemet. Mobilitet, design och träningsproblematik*. VTI rapport 593. Lindköping, VTI.
- Longva, F. og O. Osland 2009. "Anbud på norsk: Effekter av konkurranse i lokal rutegående kollektivtransport". Kommer i *Tidsskrift for samfunnsforskning*.
- Longva, F., O. Osland og K. Skollerud 2007. *Anbud i lokal rutebiltransport. Virkninger for tilbudet i distriktene og for fylkenes administrasjonskostnader*. TØI-rapport 927/2007. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Longva, F., O. Osland og T. Hagen 2007, *Arbeidsmiljøtiltak i bussbransjen - evaluering av forsøk med team*. TØI-rapport 907/2007, Transportøkonomisk institutt: Oslo
- Longva, F., O. Osland og T. Hagen 2007. *Arbeidsmiljøtiltak i bussbransjen - evaluering av forsøk med team*. TØI-rapport 907/2007, Transportøkonomisk institutt: Oslo
- Longva, F., O. Osland, J. I. Lian, C. H. Sørensen og D. Van de Velde 2005. *Målrettet bruk av konkurranseutsetting av persontransporttjenester innen lokal kollektivtransport, jernbane og luftfart*. TØI-rapport 787/2005. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Magelund, L. 2001. *Eldres Automobilitet*. Transportrådets nyhetsbrev nr. 4. 2001.
- 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.
- Nielsen, G. og T. Lange 2007. *Bedre kollektivtransport i distriktene*. TØI-rapport 887/2007. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

- Nordbakke, S. 2006. *Mobilitet blant yngre, eldre og funksjonshemmede – bilens rolle*. TØI rapport 855. Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- NOU 2000:22. *Om oppgavefordelingen mellom stat, region og kommune*. Kommunal- og regionaldepartementet 2000.
- Osland, O., M. D. Leiren, F. Longva og K. Skollerud 2008. *Organisering av kollektivtrafikk. En oversikt*. TØI-arbeidsdokument OI/1998/2008.
- Oxley, P. 2000. Introductory report: Great Britain i S. Rosenbloom (red.). *Transport and aging of the population*. Paris, Economic Research Centre
- Rabbit, P., Carmichael, A., Jones, S. og C. Holland 1996. *When and why older people give up driving*. The University of Manchester, AA Foundation for Road Safety Research.
- Rimmö, P.-A., og L. Hakamies-Blomqvist 2002. *Older drivers' aberrant driving behaviour, impaired activity, and health as reasons for self-imposed driving limitations*.
- Schmöcker, J.-D., Quddus, M. A., Noland, R. B., Bell, M. G. H. 2007. Mode choice of older and disabled people : a case study of shopping trips in London. *Journal of Transport Geography*, 16, 4, 257-267.
- Schwanen, T., Dijst, M., Dielerman, F. M. 2001. Leisure trips of senior citizen. Determinants of modal choice. *Tijdschrift voor Economische en sociale geografie*, 92, 3, 347-360.
- 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.
- Solvoll, G. 2005. Store ulikheter i transporttilbudet. *Samferdsel*, nr 9/2005. Oslo:Transportøkonomisk institutt.
- Solvoll, G. 2006. *Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen): Status 2006*. SIB-notat 1003/2006. Senter for innovasjon og bedriftsøkonomi (SIB AS), Handelshøgskolen i Bodø.
- Solvoll, G. 2007. E-kort erstatter papirkuponger. *Samferdsel* nr. 1/2007. Oslo:Transportøkonomisk institutt.
- SSB 1999. *Eldre i Norge*. Statistical Analysis 32. Oslo – Kongsvinger, Statistics Norway.
- SSB 2004. *Framskrivning av folkemengden 2002-2050. Nasjonale og regionale tall*. NOS D 319. Oslo-Kongsvinger, Statistisk sentralbyrå.
- SSB 2009a. Tall om Vågå kommune. Oslo-Kongsvinger, Statistisk sentralbyrå. [http://www.ssb.no/kommuner/hoyre\\_side.cgi?region=0515](http://www.ssb.no/kommuner/hoyre_side.cgi?region=0515)
- SSB 2009b. Tabell 1. Tettsteder. Folkemengde og areal, etter kommune. 1. januar 2009. Oslo-Kongsvinger, Statistisk sentralbyrå. <http://www.ssb.no/befett/tab-2009-06-16-01.html>
- SSB 2009c. Tall om Marker kommune. Oslo-Kongsvinger, Statistisk sentralbyrå. [http://www.ssb.no/kommuner/hoyre\\_side.cgi?region=119](http://www.ssb.no/kommuner/hoyre_side.cgi?region=119)
- SSB 2009d. Tall om Nes kommune. Oslo-Kongsvinger, Statistisk sentralbyrå. [http://www.ssb.no/kommuner/hoyre\\_side.cgi?region=0236](http://www.ssb.no/kommuner/hoyre_side.cgi?region=0236)

- Tennøy, A. 2002. *Kommuner og bydeler som aktører i boligmarkedet*. NIBR-rapport 2002:7. Oslo. Norsk institutt for by- og regionforskning.
- Tauber, Edward 1972. Why do People Shop? *Journal of Marketing Notes and Communications*, Vol 36, no 4, 46-49.
- Vågane, L. 2000. Bosetting og daglig mobilitet. En studie av transportmuligheter og reiseatferd i byer og utkantstrøk i Norge. TØI-rapport 492/2000. Oslo: Transportøkonomisk institutt.





# Vedlegg

Tabell 1: Administrering av TT-ordningen. Oppgavefordeling mellom fylkeskommuner og kommuner i 2006.

	Utarbeidelse av regelverk	Fordeling av midler mel-lom brukere	Bruker-god-kjenning	Klagebe-handling	Produksjon av kort/kuponger	Distribusjon av kort/kuponger	Oppgjør med transportør	Budsjett oppfølging og kontroll
Østfold	F	F	K	K	RT	RT	RT	F
Akershus	F	F	F	F	RT	RT	RT	F
Oslo	F	F	B	B	F	F	F	HEV/bydel
Hedemark	F	F	K	F	F	F	F	F
Oppland	F	F	K	K	OSS	OSS	OT	F
Buskerud	F	F	K	K	RT	RT	RT	F
Vestfold	F	F	K/F	F	VKT	VKT	VKT	VKT
Telemark	F	F	K	K	RT	RT	F/TTT	F
Aust-Agder	F	F	K	F	F	K	F	F
Vest-Agder	F	F	K	F	F	F	F	F
Rogaland	F	F	F	F	RT	RT	RT	F
Hordaland	F	F/K*	K	F	F	F	F	F
Sogn og Fjordane	F	K	K	K	F	K	K	K
Møre og Romsdal	F	F	K	K	F	F	TK	F
Sør-Trøndelag	F	F	K	F	F	K/F	F	F
Nord-Trøndelag	F	F	K	K	F	K	F	F
Nordland	F	F	K/F	F	F	F	F	F
Troms	F	F	K	K	F	F	F	F
Finmark	F	F	K	K	F	F/K	F	F

TK= Trafikanten Kristiansund. VKT= Vestfold kollektivtrafikk. TTT= Taxi Transport Telemark. RT= Rogaland Taxi. OSS=Oppland Skyssenter. OT= Oppland Taxi. B= Bydel i Oslo. HEV= Helse og velferdsetaten i Oslo.

\* Brukere i Bergen godkjennes av fylkeskommunen, ellers ligger brukergodkjennelsen hos den enkelte kommune.

Kilde: Solvoll 2006

**Besøks- og postadresse:**

Transportøkonomisk institutt  
Gaustadalléen 21  
NO 0349 Oslo

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

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



**Transportøkonomisk institutt  
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning**

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