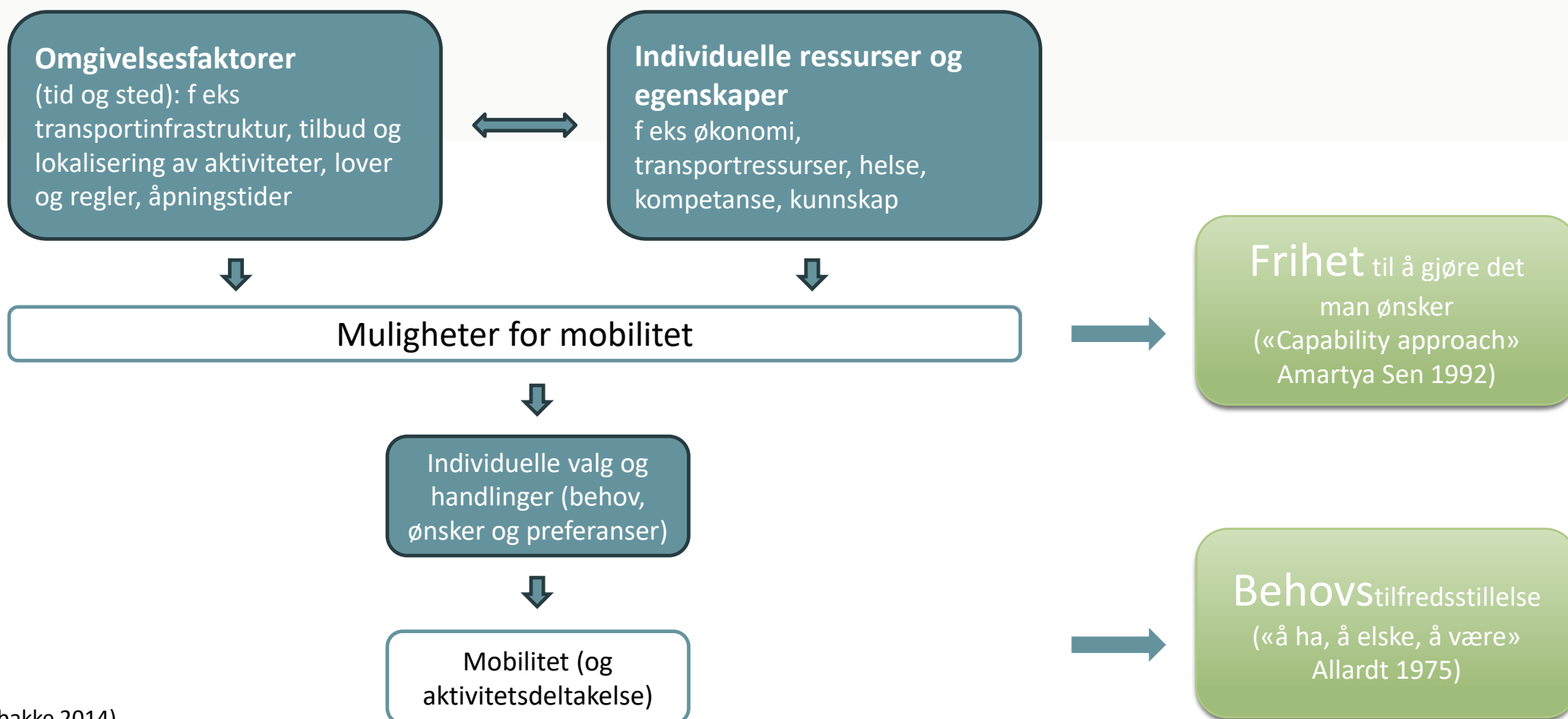


Velferd og mobilitet blant eldre: Barrierer og tiltak



Hva er det som former og påvirker mobilitet? Og hvordan forstå sammenhengen mellom **velferd** og **mobilitet**?



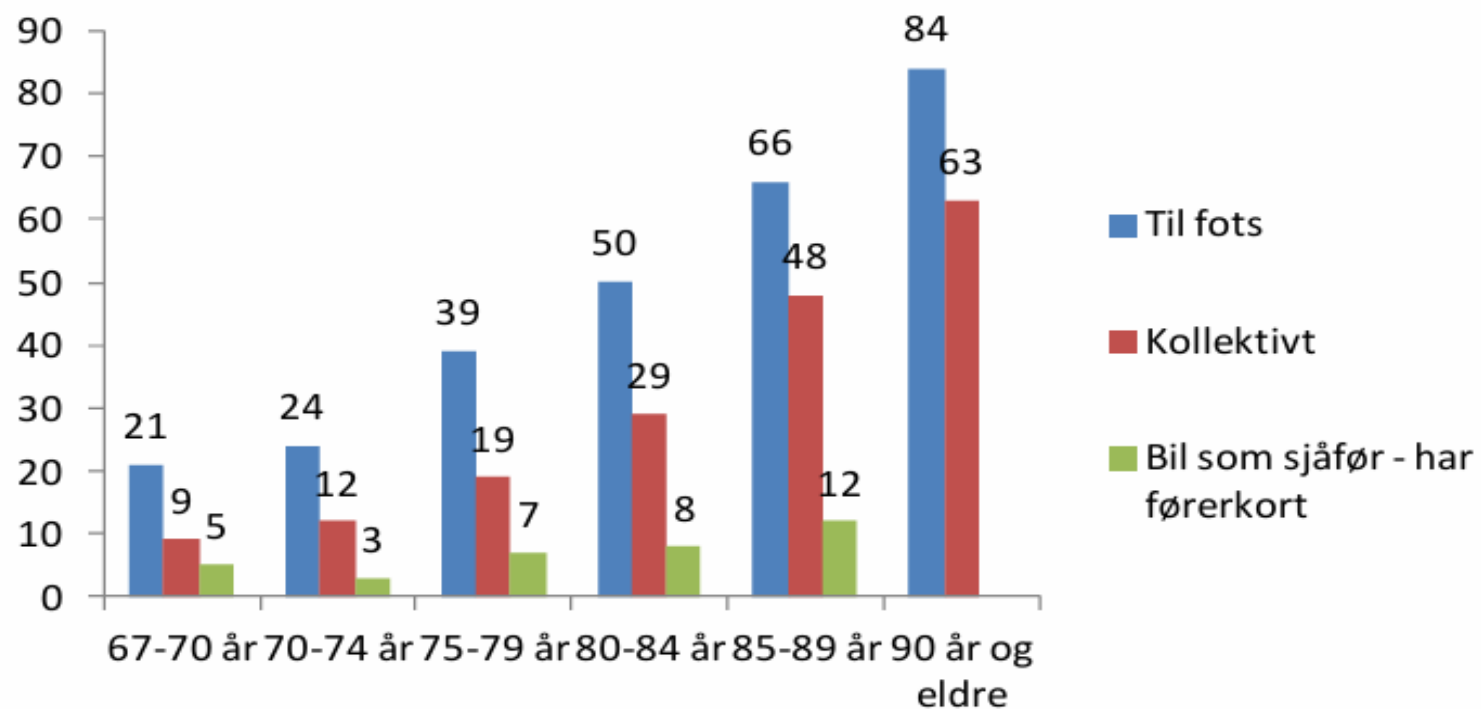
Mobilitet er viktig for livskvaliteten

- *«Det er alfa og omega ... Det er det viktigste vi har, å være friske og kunne bevege oss rundt, komme oss ut ... det betyr alt. Hvis du ikke kan komme deg ut, er det over»*
(Kitty, 71 years)
- *«Det er noe annet å bli tvunget til å være hjemme. Når vi ikke deltar i så mange aktiviteter, er det fordi vi velger ikke å gjøre det.»*
(Åse, 76 år)

80 % er enige i utsagnet «Jeg vil føle meg gammel den dagen jeg ikke kan komme meg ut og rundt på egen hånd»

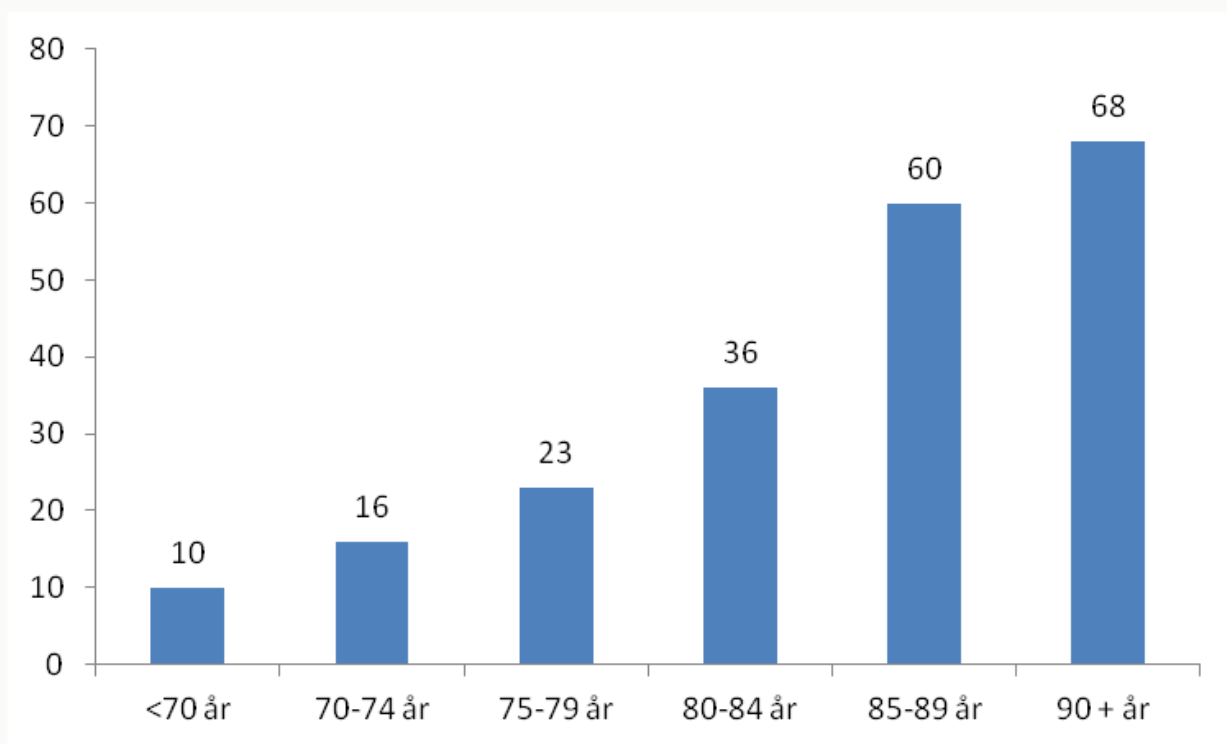
68 % er enige i utsagnet «Det å vite at jeg kan komme meg ut og rund på egen hånd er sentralt for min livskvalitet»

Mobilitetsutfordringer øker med alder



Helsemessige problemer som gjør det vanskelig å reise på ulike måter. I prosent. N=4727. Nasjonal undersøkelse blant personer 67 år + (Hjorthol mfl. 2011)

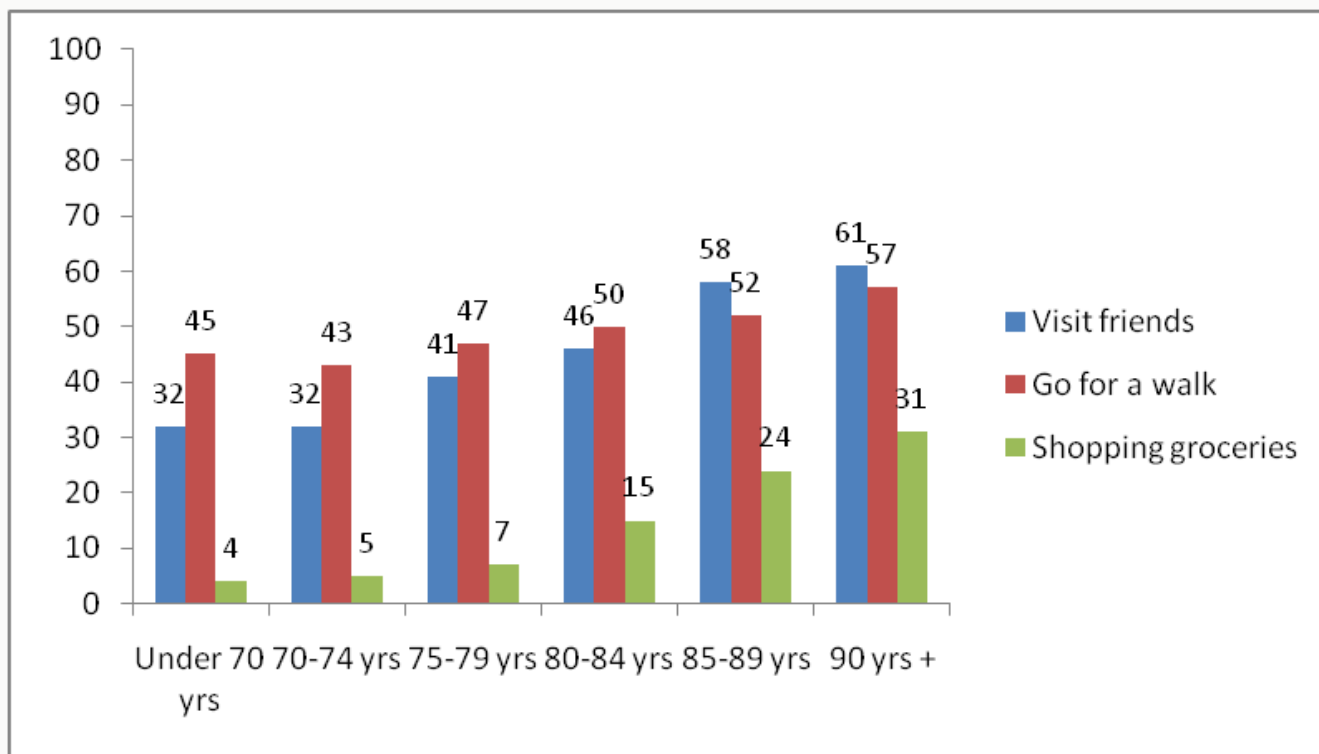
Privat hjelp til å handle dagligvarer øker med alder



Får privat hjelp til å handle dagligvarer etter alder. I prosent.

N=4727. Nasjonal undersøkelse blant personer 67 år + (Hjorthol mfl. 2011)

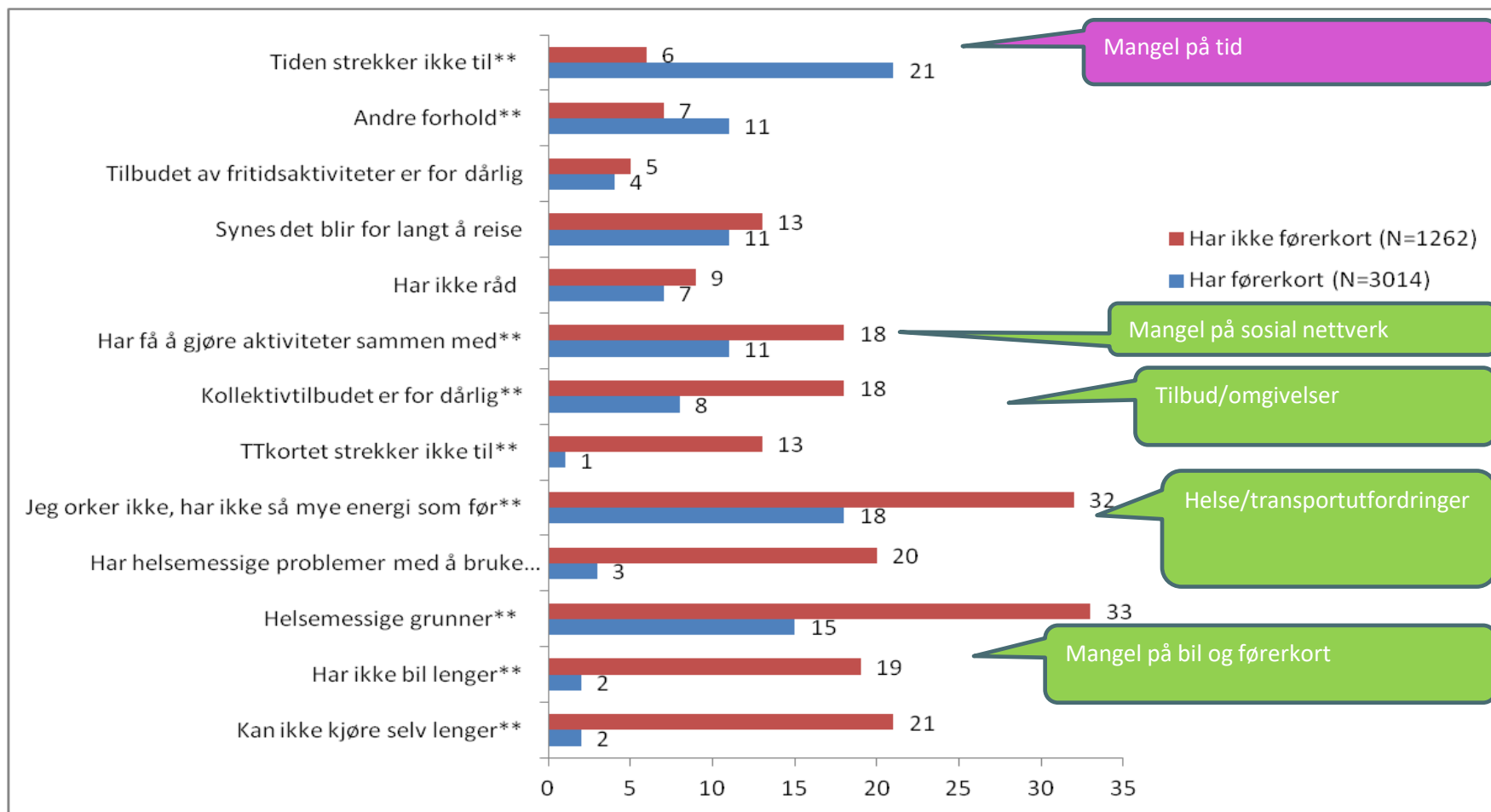
Udekkede aktivitetsbehov øker med alder



Utilfreds med én eller flere aktiviteter:
 Uten førerkort: 65 prosent
 Med førerkort: 54 prosent
 Alle: 60 prosent

*Er det noen aktiviteter du gjerne skulle gjort oftere? Andel i prosent.
 N=4727. Nasjonal undersøkelse blant personer 67 år + (Hjorthol mfl. 2012)*

Årsaker til udekket aktivitetsbehov



Årsaker til at man ikke får gjort aktiviteter. Andel i prosent. N=4727.
Nasjonal undersøkelse blant personer 67 år +

Årsaker til udekket aktivitetsbehov: Distriktskommuner

Åpne svar:

«Kulturtilbod er borte grunna sentralisering»

«Kviasamt å gå åleina»

«Bor på landsbygda, ingenting her»

«Kona har Alzheimer. Ho fortjener all min ledige tid»

«Ektemannen er dårlig til bein og kan ikke være med»

Barrierer: Hva består transportutfordringene i?

- **Å gå**
- Redusert fysisk kapasitet
- Vinterforhold
- Tungt å bære (ikke bil)
- Lange strekninger og bakker
- Aktivitetens fysiske omgivelser

Mange utvikler strategier for å overkomme barrierer, som igjen blir en del av deres «ressurser»

Å bruke kollektivtransport

Tekniske/infrastruktur

- Rush tid/mangel på sitteplass
- Problemer med av- og påstigning
- Kompliserte reiser
- Lokalisering av stopp (bakker)
- Mangel på benker

Sosiale barrierer

- Frykt (reiser på kveldstid)
- Føler seg til besvær for andre

Eksempel på strategi for overkomme barrierer

”Når jeg skal reiser til X sykehus, har jeg to valgmuligheter, enten ta buss 37 eller buss 20. Begge går direkte til sykehuset, men på hjemreisen må jeg skifte til en annen buss, fordi jeg klarer ikke å gå opp den siste bakken hjem fra Grønland (hvor buss 20 stopper) til Tøyen. Da må jeg planlegge å ta en annen buss fra Grønland eller ta t-banen.”

(Elina, 70)

Hva former mobilitet og velferd: Udekkede aktivitetsbehov?

- I hvilken grad man får dekket behov for aktiviteter utenfor hjemmet har sammenheng med «mobilitetsmuligheter»:
 - Førerkort (+)
 - God helse (+)
 - Inntekt (+)
 - Å bo alene (+)
 - Å ha noen å gjøre aktiviteter sammen med (+)
 - Kvaliteten på kollektivtransport (både avstand og frekvens) (+)
 - Å bo i et urbant område (+)

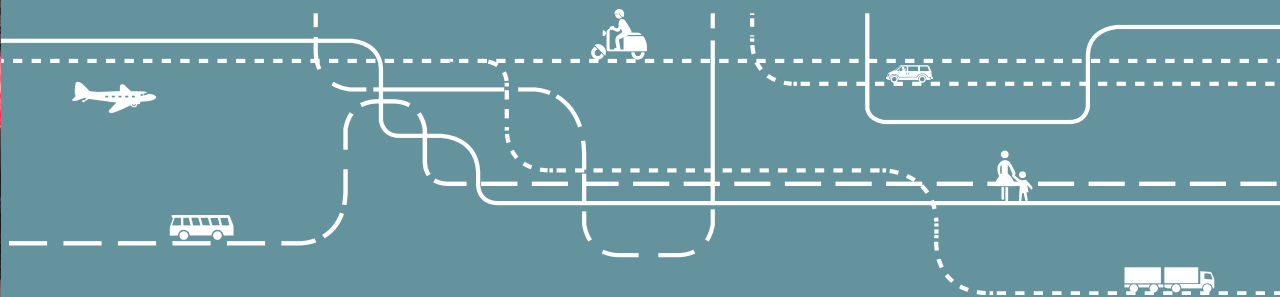


tøi

Bestillingstransport

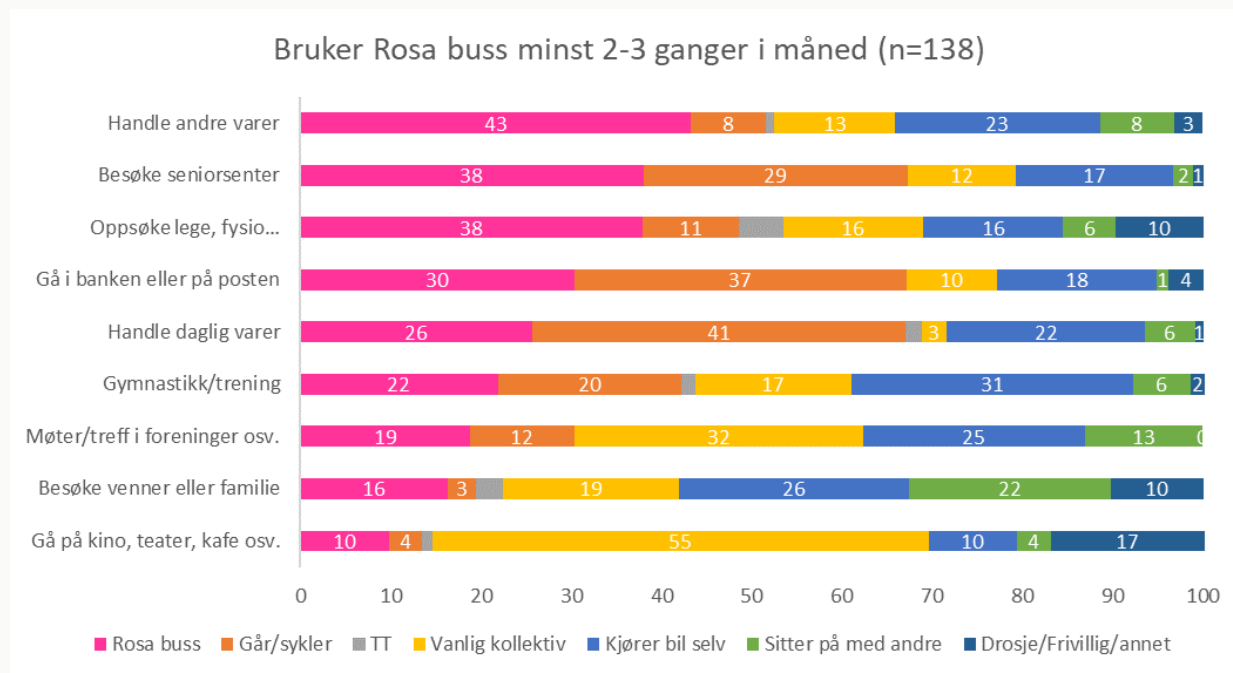
Undersøkelse om Ruters aldersvennlig transport i Oslo I 2020

Før-undersøkelse om syn på bestillingstransport i Bømlø, Kvinnherad og Sveio 2025



Ruter aldersvennlig transport – hvem, hva og vurderinger av livskvalitet

- *Spørreundersøkelse blant 1200 personer 74 år eller eldre i bydelene Nordre Aker, Vestre Aker og Sagene. Høsten 2020*
- *25 prosent har brukt RAT en eller flere ganger*
- *74 prosent bestiller via telefon*
- *Hvem er brukerne sammenliknet med ikke-brukerne?*
 - større grad ensomme og deprimerte
 - har dårligere fysisk helse
 - har flere fysiske begrensninger og problemer med å bruke det ordinære kollektivtilbudet
 - har også et større udekket behov for aktiviteter utenfor hjemmet



Andel i prosent. Kun de som reiser med Rosa Buss 2-3 ganger i måneden

Resultater fra kvalitative intervjuer

Ruter aldersvennlig transport – bidrar til livskvalitet på ulike måter

- De kan leve mer aktive liv og være mer selvstendige

«Det å komme seg ut og holde seg friske. Være i aktivitet er viktig. Det (de Rosa bussene) gjør at eldre kan komme seg ut og gjøre ting. At man kan handle selv og være aktiv så langt det går. Komme seg ut og velge selv hva man skal handle» (bruker, Nordre Aker)

«Jeg og min venninne har bestemt oss for at nå må vi komme oss ut. Vi sitter i hver vår leilighet, og da blir det til at man sitter alene. Vi kan jo komme oss ut, men det er mye mer slitsomt med vanlig buss» (ikke-bruker, Sagene)

- De kan fortsette å selvstendige også når de ikke kjører bil selv lenger:

«Det (Rosa buss-tilbudet) betyr det meste, når jeg ikke kjører selv. Jeg har i grunn ikke hatt noe hindring. Det har jeg nå, når jeg ikke kan kjøre bil» (Bruker, Vestre Aker)

70 prosent sier at RAT har i noen eller i stor grad bidratt til at de oftere kommer ut på egenhånd

Resultater fra kvalitative intervjuer (fortsetter)

Ruter aldersvennlig transport – bidrar til livskvalitet på ulike måter

- De opplever trygghet på reisen ved at det er et dør-til-dør tilbud (og hjelp fra sjåfører ved behov) som de ellers ikke ville hatt ved bruk av det ordinære kollektivtilbudet

«I fjor vinter ..., kom seg frem med brøytekanter og is og holke. Innimellom de rareste steder. Folk turte jo ikke å gå, for det var jo ikke strødd eller noen ting. Men den (Rosa bussen) kom seg frem.» (Bruker, Vestre Aker)

- Mange opplever at tilbudet har en sosial dimensjon (tilbudet blir en sosial arena)

- Blir bekjente, ikke nære venner
- Ser nye steder i nærområdet
- Sjåførene kan gi god stemning/fellesskapsfølelse.

«Jeg må si, jeg savner han sjåføren vi hadde. Vi gledet oss til å ta den rosa bussen. Det ble sånn. Vi syntes det var fælt når han sluttet. Det kom en tåre fra oss alle sammen. Han var glad i eldre menneske. Han var som en sønn for oss» (Bruker, Sagene)

70 prosent sier at RAT har i noen eller i stor grad bidratt til økt livskvalitet

Resultater fra kvalitative intervjuer

Forbedringsmuligheter

- **Bestilling av tjenesten:**
 - *Noen ganger lang kø på telefonen (men stort sett fornøyde)*
 - *Ønsker seg bekreftelse på bestilling på app'en – slik at man vet at bestillingen er riktig registrert*
- **Bussen ankommer destinasjonen til uforutsigbar tid. Manglende pålitelighet.**
 - *Dette begrenser bruken til fastsatte avtaler, som f.eks. tannlege og frisør. Usikkerheten om man vil rekke avtalen oppleves som et hinder for bruk av tjenesten. De som kan bruker heller vanlig kollektivtransport, eller TT-kort til timeavtaler*
- **Driftstid**
 - *Informantene var stort sett fornøyde med en operativ drift til klokken 18.00, men vil gjerne at den starter en time tidligere, kl 9.00.*
 - *50 prosent er enig i utsagnet «Det er frustrerende at Ruter aldersvennlig transport kun er tilgjengelig i begrensede tidsperioder (brukere i spørreundersøkelsen)*

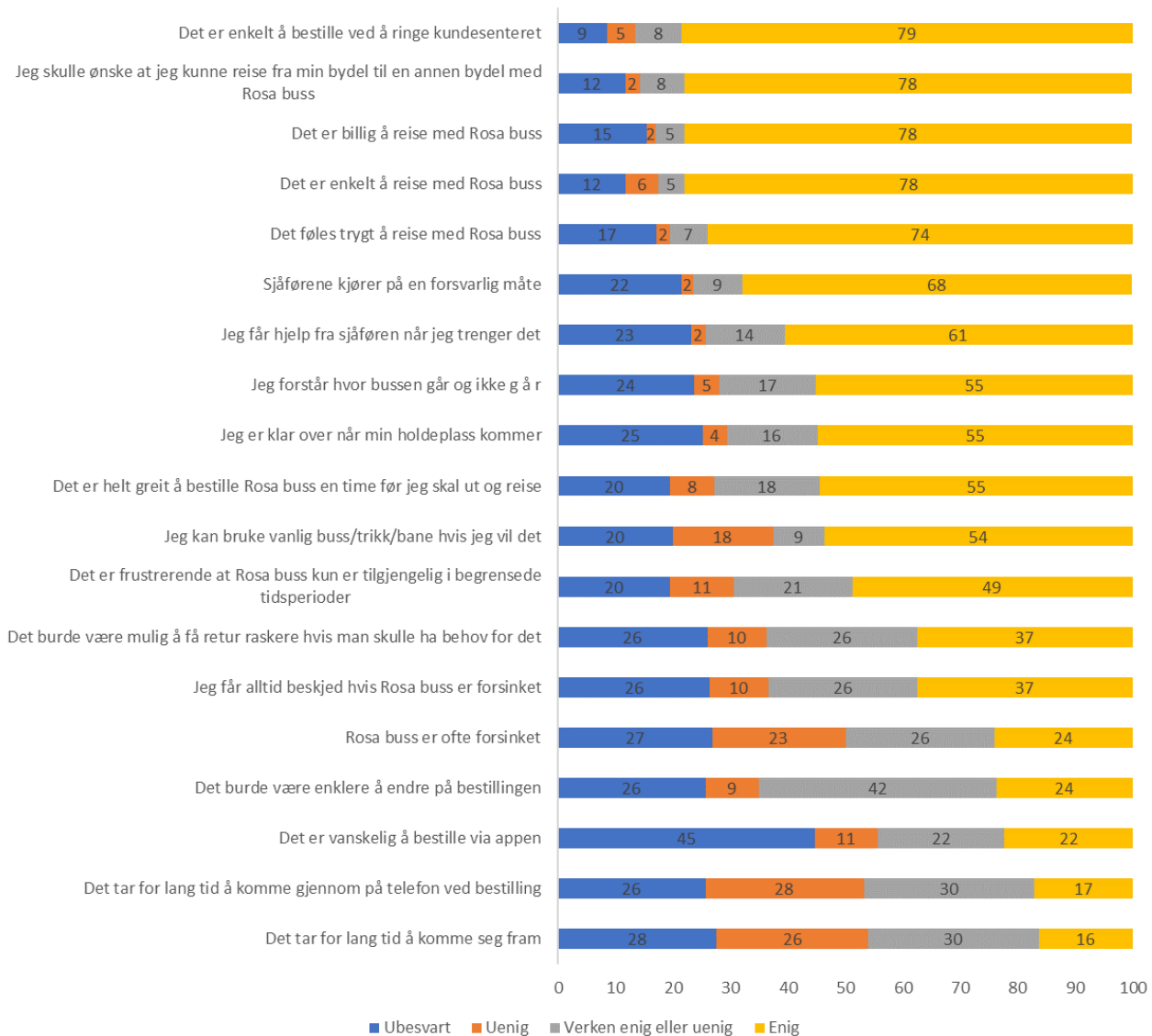
Resultater fra kvalitative intervjuer (fortsetter):

Forbedringsmuligheter

- Begrensningene i kjøreområdene gir begrensninger i bruken
 - Ønsker å kunne besøke familie, selv om de bor i annen nabobydel/annen del av Oslo
 - 78 prosent er enige i utsagnet: «Jeg skulle ønske jeg kunne reise fra min bydel til en annen bydel med Rosa Buss» (Brukere, spørreundersøkelsen)
 - Ønsker å oppsøke naturen; Usikkerhet rund muligheten av å kjøre til Grefsenkollen/Holmenkollen
- Flere som har behov for tilbudet, bruker det ikke (tror ikke de er «der» ennå)

«Men så føler jo jeg at jeg liksom ikke har rettigheter til det på en måte, fordi jeg synes at jeg kan gå. Selv om jeg har dårlig nakke og det er masse andre ting som gjør at du har vondt for å handle» (ikke-bruker, Sagene)

Forbedringsmuligheter Meninger om hvordan tilbudet fungerer/ikke fungerer Kun de som har brukt RAT minst to ganger



Det er grunn til å tro at bestillingstransport vil kunne kompensere for barrierer i dagens transportsystem og også bøte for transportutfordringer som øker med alder



Me hentar deg der du er, og køyrer de:

skyss

skyss.no/
bestilling

... og at bestillingstransport vil kunne gi økt livskvalitet gjennom økt selvstendighet og frihet til å gjøre de aktivitetene man ønsker – når man ønsker det

tøi

Andre tiltak

- Mange opplever barrierer med transport når de blir eldre. Selv om mange utvikler strategier for å overkomme disse barrierene, er det helt nødvendig å videreutvikle dagens transportsystem for eldre:
 - **Bedre gåmuligheter:** bedre vintervedlikehold, flere **benker**, kortere avstander til kollektivtransporttilbudet
 - **Bilen kompenserer** for redusert fysisk helse – de som ønsker det og kan, bør beholde førerkortet så lenge som mulig. Mulige tiltak:
 - bruk av oppfriskningskurs 65 +
 - førerkort med begrenset/lokal kjøretillatelse
 - sosialt «trykk» fra familie («hvis du kjører et par ganger i uka, så får du hente barnebarna»)
 - bedre parkeringsmuligheter for eldre
 - **Det ordinære kollektivtilbudet** – mange kjente tiltak (lave gulv, korte avstander, sitteplass, koordinering av tilbudene for å minske (slitsomme) ventetider, få bytter mm) + tilrettelegge stoppestedene bedre i forhold til topografi + **benker**
 - **Promotere mer sykling blant eldre** – f.eks. spesialsykler (elektriske med tre hjul), sykkelkurs mm



Takk for meg!

Ta gjerne kontakt på sno@toi.no

Referanser

- Hjorthol, R. 2013. Winter weather—an obstacle to older people’s activities? *Journal of Transport Geography*, 28, 186-191.
- Hjorthol, R. Susanne Nordbakke, Liva Vågane, 2012. Transportressurser og transportbehov blant eldre.
Tidsskrift for velferdsforskning, 2012, 15(1):37-52
- Hjorthol, R. Susanne Nordbakke, Liva Vågane, Lena Levin, Anu Sirén, Pål Ulleberg
Eldres mobilitet og velferd - utvikling, reisebehov og tiltak. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 1179/2011
- Nordbakke, Susanne 2013. Capabilities for mobility among urban older women: barriers, strategies and options.
Journal of Transport Geography, 2013, 26(1):166-174
- Nordbakke, Susanne 2014. Alive and Kick’n. Doktorgradsavhandling i sosiologi, Universitet i Oslo
- Nordbakke, Susanne og Tim Schwanen, 2015.
Transport, unmet activity needs and wellbeing in later life: exploring the links. *Transportation*. DOI 10.1007/s11116-014-9558-x.
- Nordbakke, S., Philips O., R., Skollerud, K., Uhlving M. V. 2020. Helseeffekter av Ruter aldersvennlige transport. TØI rapport
- Nordbakke, Susanne 2025.
Mobilitet og holdninger til bestillingstransport blant eldre: En spørreundersøkelse i tre kommuner på Vestlandet. TØI rapport 2118

תסתה