



ELDRES TRANSPORTVIRKELIGHET 2030

Utarbeidet for Samferdselsdepartementet



Dokumentdetaljer

Econ-rapport nr.	R-2011-051
Prosjektnr.	5Z100063.10
ISBN	978-82-8232-185-3
ISSN	0803-5113
Interne koder	LRE/JPL/KTV/HEB/RBJ/pil, EBO
Dato for ferdigstilling	2. desember 2011
Tilgjengelighet	Offentlig

Kontakt detaljer

Oslo

Econ Pöyry
Pöyry Management Consulting (Norway) AS
Postboks 9086 Grønland,
0133 Oslo

Besøksadresse:
Schweigaards gate 15B
0191 Oslo

Telefon: 45 40 50 00
Telefaks: 22 42 00 40
e-post: oslo.econ@poyry.com

Stavanger

Econ Pöyry
Pöyry Management Consulting (Norway) AS
Kirkegaten 3
4006 Stavanger

Telefon: 45 40 50 00
Telefaks: 51 89 09 55
e-post: stavanger.econ@poyry.com

Web: <http://www.econ.no>

Org.nr: 960 416 090

Copyright © 2011 Pöyry Management Consulting (Norway) AS

DISCLAIMER/ANSVARSFRAKRIVELSE OG RETTIGHETER

Denne rapporten er utarbeidet av Pöyry Management Consulting (Norway) AS ("Pöyry") for Samferdselsdepartementet ("Mottakeren") i samsvar med Avtalen mellom Pöyry og Mottakeren.

Pöyry kan ikke holdes økonomisk eller på annen måte ansvarlig for beslutninger tatt eller handlinger utført på bakgrunn av innholdet i denne rapporten.

Pöyry baserer sine analyser på offentlig tilgjengelige data og informasjon, egne data og data eller informasjon som blir gjort tilgjengelige for oss i forbindelse med spesifikke oppdrag. Vi vurderer alltid om kvaliteten på dataene er god nok til at de kan brukes i våre analyser, men kan likevel ikke garantere for kvalitet og sannferdighet i data vi ikke selv eier rettighetene til. Usikkerhet er et element i alle analyser. Som en del av metode-dokumentasjonen til våre analyser forsøker vi alltid å synliggjøre og drøfte usikkerhetsfaktorene.

Alle rettigheter til denne rapporten er uttømmende regulert i Avtalen mellom Pöyry og Mottakeren.

INNHold

SAMMENDRAG OG KONKLUSJONER.....	1
SUMMARY AND CONCLUSIONS.....	5
1 BAKGRUNN, PROBLEMSTILLING OG METODE.....	9
1.1 Bakgrunn: transport i en verden i endring	9
1.2 Problemstilling: eldres transportvirkelighet i 2030	10
1.3 Metode: eksisterende og nye data	12
2 ELDREBØLGGEN - 2030.....	21
2.1 Flere eldre: absolutt antall og relativt	21
2.2 Men hvem er de eldre anno 2030?	24
3 ELDRES REISEVANER	27
3.1 Eldres reisevaner på 2000-tallet	27
3.2 Store forskjeller mellom eldre.....	35
3.3 Eldre anno 2030 – hva tror de idag?	43
3.4 Forskjellene mellom eldre vil trolig bestå.....	47
4 DRIVKREFTER SOM PÅVIRKER ELDRES REISEVANER	57
4.1 Rike eldre med krav til kvalitet og tilgjengelighet	57
4.2 Eldrebølgen gir udekket finansieringsbehov.....	61
4.3 Større behov, men mindre tilgang på fossil energi	61
4.4 Teknologit utvikling - et middel for bedre løsninger	63
5 MULIGE IMPLIKASJONER AV DRIVKREFTENE.....	69
5.1 Generelle implikasjoner av drivkreftene	69
5.2 Implikasjoner for ulike segmenter av eldre	75
LITTERATURLISTE:	83
VEDLEGG 1: ENDRINGER I ELDREGRUPPEN MOT 2030	85
VEDLEGG 2: SPØRRESKJEMA.....	97
VEDLEGG 3: FLERE SVAR FRA SPØRREUNDERSØKELSEN	103
VEDLEGG 4: FLERE RESULTATER RVU	109

SAMMENDRAG OG KONKLUSJONER

Resymé

Vi har analysert mulige implikasjoner av økonomisk vekst, dyrere bensin, ny teknologi og press på offentlige finanser på eldres reisevaner og transportbehov i 2030. Analysen er blant annet basert på reisevanedata, tidligere utredninger og en spørreundersøkelse vi selv har utført. Vi konkluderer med at drivkreftene samlet sett vil virke i retning av å øke etterspørselen etter transport, delvis bedre, delvis begrense tilbudet. For eldre vil de transportmessige skillene som vi observerer i dag trolig vedvare. Eldre med god inntekt, utdanning, helse og funksjonsevne, unge eldre og samboende eldre vil fortsatt ha den høyeste reisehyppigheten. Disse vil trolig tilpasse seg de samfunnsmessige og teknologiske endringene relativt lett. Eldre med begrensede transportalternativer, blant annet eldre med nedsatt funksjonsevne og eldre i grisgrendte strøk uten bil og kollektivtilgang derimot, vil ha vanskeligere for følge utviklingen. Når det gjøres politiske prioriteringer innenfor begrensede budsjetter, bør en være bevisst på hvilke grupper som trenger bistanden mest og hvordan ressursene kan fordeles mest mulig effektivt.

Bakgrunn og problemstilling

Program for overordnet transportforskning (POT) er et av Samferdselsdepartementets virkemidler for å få frem mer kunnskap om transportpolitiske problemstillinger. I hovedsak skal programmet gi økt kunnskap på områder som er viktig i arbeidet med Nasjonal transportplan. Innenfor dette programmet har Econ Pöyry fått i oppdrag å utrede:

Hvordan globale drivkrefter vil påvirke ulike segmenter av eldres reisevaner og transportbehov i 2030. Herunder har vi valgt å fokusere på

- *Følgende sannsynlige drivkrefter: fortsatt økonomisk vekst, økte drivstoffkostnader, teknologi som forenkler transport og press på offentlige finanser*
- *Forskjeller mellom eldre med høy/lav inntekt, høy/lav utdanning, god/dårlig helse og funksjonsevne, menn/kvinner, unge/gamle, aleneboende/samboende og eldre i sentrale strøk/distriktene*

Hensikten med utredningen er å åpne et vindu for refleksjon rundt framtidens utfordringer og muligheter knyttet til aldring og transport.

Utredningen er foretatt på bakgrunn av informasjon hentet inn gjennom tidligere forskning og statistikk (befolkningsstatistikk og reisevanedata), intervjuer og workshop med aktører i transportsektoren, samt en spørreundersøkelse om fremtidige reisevaner rettet mot personer i alderen 48 til 63 år som vi selv har initiert.

Konklusjon og anbefaling

Flere eldre i 2030 – mer ressurssterke, men potensielt sårbare i distriktene

Statistisk sentralbyrå (SSB) har fremskrevet den norske befolkningen til 2060. Den viser at vi går fra å være om lag 4,8 millioner mennesker i 2010 til 6,1 millioner i 2030. I dette tidsrommet ventes det at andelen personer 65 år eller eldre øker fra 15 til 19 prosent. Dette er starten på den såkalte eldreboelgen.

Eldre mennesker er ikke en ensartet gruppe. På samme måte som resten av befolkningen varierer de med hensyn til blant annet kjønn, alder, helse, familiesituasjon, sosial interaksjon, interesser, inntekt, formue, utdannelse og kompetanse, arbeidssituasjon og

bosted. I eldre år skjer det både positive og negative endringer for de fleste. Mer tid og barnebarn er eksempler på positive endringer, redusert inntekt, helseplager, sorg og savn er eksempler på negative. Når endringene inntreffer varierer fra person til person. Som regel skjer aldriingsprosessen langsomt. Brå endringer er ofte knyttet til sykdom og død.

Demografiske fremskrivninger mot 2030 tilsier at eldregruppen vil bli stadig eldre (flere over 80 år), kjønnsbalansen vil jevne seg noe ut (lavere kvinneoverskudd), flere eldre vil bo sammen enten som gifte eller samboende og utdanningsnivået vil øke (flere med universitets- og høyskoleutdannelse). Eldrebefolkningen kommer til å øke mest i byene, men aldringen blir mest synlig i distriktene fordi en større andel unge flytter til sentrale strøk.

Eldres reisevaner - de ressurssterke reiser mest nå, og vil antagelig gjøre det i 2030

To sentrale forhold skiller eldres reisevaner fra reisevanene til den øvrige voksne befolkningen. For det første reiser ikke eldre for å komme seg på arbeid, og for det andre må eldre på et eller annet tidspunkt gi fra seg førerkort og bil. Begge momentene innebærer at eldre som gruppe reiser mindre enn resten av befolkningen. Eldre reiser blant annet for å handle, for å besøke andre og for å feriere. De går mer og de sitter oftere på med andre som kjører bil enn voksne forøvrig.

I likhet med andre voksne varierer reisevanene blant annet med kjønn, alder, familie-status, utdanning, inntekt og bosted. Generelt er det slik at de mest ressurssterke blant de eldre reiser mest. Dette er et mønster som også gjør seg gjeldende i den øvrige befolkningen. Analyser vi har gjort av data fra den siste nasjonale reisevaneundersøkelsen viser at eldre menn reiser mer enn eldre kvinner, eldre "samboere" reiser mer enn aleneboere, yngre eldre reiser mer enn gamle eldre, høyt utdannede eldre reiser mer enn lavt utdannede eldre, eldre med høy inntekt reiser mer enn eldre med lav inntekt og yrkesaktive eldre reiser mer enn ikke-yrkesaktive eldre. I forhold til bosted er det ingen klar trend.

Reiseforskjellene i ulike segmenter av befolkningen bekreftes både i nøkkeltallsrapportene fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene og i spesielle utredninger om eldres reisevaner, se for eksempel Nordbakke (2006 og 2011). Nordbakke analyserer også transportutfordringer for personer med funksjonsnedsettelse. Hun viser at fysiske problemer begrenser reisevirksomheten.

I vår spørreundersøkelse, rettet mot dagens middelaldrende som vil være i alderen 67 til 82 år i 2030, får vi bekreftet dette. Vi har spurt om forventninger til helse, økonomi og livsstil, forventet hyppighet av korte og lange reiser (kortere og lengre enn 10 mil) og forventet bruk av ulike transportmidler. Det er et lite flertall som har overveiende positive forventninger til helse, økonomi og livsstil. Når vi kobler disse bakgrunnsvariablene med reisevanene, ser vi at de som forventer å ha god helse, god økonomi, aktiv fritid, førerkort og bil, samt å være samboende, forventer å reise mer. Disse forventer å bruke alle typer transportmidler mer enn de som forventer å ha dårlig helse, dårlig økonomi, inaktiv fritid, å være uten førerkort og bil og bo alene. Det er bare ett unntak. De som ser pessimistisk på fremtiden forventer å ta mer drosje.

Økonomisk vekst, dyrere bensin, ny teknologi og press på offentlige finanser

Vi har skissert fire drivkrefter som vil prege samfunnet mot 2030. Det er økonomisk vekst, dyrere bensin, ny teknologi og press på offentlige finanser.

- St.meld. nr. 9 (2008-2009), kjent som *Perspektivmeldingen*, skisserer viktige utviklingstrekk innenfor globalisering, olje- og gassmarkeder, drivkrefter bak utviklingen i verdiskaping og inntekt som peker i retning av fortsatt økonomisk vekst og økende

inntekt for den norske befolkningen. Det fremheves at det er "lite som kan sies med sikkerhet om utviklingen i det norske samfunnet de neste tiårene", og en del utviklingstrekk kan ha negative konsekvenser for den økonomiske utviklingen. Dette gjelder blant annet befolkningsutviklingen, miljø- og klimautfordringene og utviklingen i utgifter i offentlig sektor.

Den økonomiske veksten og befolkningens økte inntekter som likevel vil komme, fører til **økt etterspørsel** etter reiser og transport. Det viser både de nasjonale reisevaneundersøkelsene, beregninger av inntektselastisiteter og makroanalyser av transport.

- Oljebasert drivstoff er en svært anvendelig energikilde i transportsektoren. Det høye energiinnholdet i flytende form gjør nemlig at det lett kan medbringes i transporten. Olje har vært, og vil i mange år framover trolig fortsette å være det dominerende drivstoffet innen transportsektoren. Samtidig er olje en ikke-fornybar ressurs der produksjonstoppen trolig er nådd. Man må derfor forvente betydelig økt oljepris i årene framover. Det høye forbruket av fossilt brensel innebærer også store CO₂-utslipp til atmosfæren, noe som trolig er i ferd med å endre det globale klimaet. For å redusere utslippene, vil antakelig karbonbasert drivstoff bli langt mer avgiftsbelagt i årene framover, enten eksplisitt gjennom direkte avgifter, eller implisitt gjennom krav til rensing, kjøp av kvoter eller lignende. Begge deler bidrar til økte priser på drivstoff og transport.

Økte drivstoff- og transportkostnader fører til **redusert etterspørsel** etter reiser og transport. Det viser blant annet beregninger av priselastisiteter.

- Eldrebølgen skaper utfordringer med å legge til rette for lett tilgjengelige, trygge, komfortable og effektive kombinasjoner av transportmidler slik at ikke en stor gruppe eldre får redusert mobilitet. Tilretteleggingen må ta hensyn til at aldring er en naturlig prosess som blant annet innebærer at bevegeligheten gradvis minsker, og at syn, hørsel og reaksjonsevne svekkes over tid. Ulike former for teknologi kan løse noen av utfordringene. Personbilteknologi og teknologi for brukere av offentlig transport, for fotgjengere og teknologisk utvikling av infrastruktur kan henholdsvis bidra til å forenkle bilkjøring og kompensere for funksjonsnedsettelse.

Teknologisk utvikling som gjør systemene for persontransport mer tilgjengelige og enklere å bruke, og utvikling av personlige hjelpemidler som reduserer effekten av nedsatte fysiske funksjoner vil føre til **bedre tilrettelagt transporttilbud**.

- Den forventede økningen i produktivitet og verdiskapning bedrer ikke uten videre offentlige finanser. Årsaken er at når lønningene øker i privat sektor, følger både lønnsnivået i offentlig sektor og alle trygder og stønader etter. I utgangspunktet følger også offentlig sektors skatteinntekter lønnsutviklingen, men utgiftsøkningene vil trolig dominere framover. Årsaken til dette er at antall offentlig ansatte og antall trygde- og stønadsmottakere vil øke relativt til antall privat ansatte. Eldrebølgen vil således i seg selv og i kombinasjon med produktivitetsveksten føre til et press på offentlige budsjetter.

Press på offentlige budsjetter må antas å føre til et **dårligere tilbud** av transportinfrastruktur, dyrere kollektivtransport og færre individuelle rettigheter til tilrettelagt transport.

Ressurssvake er mest sårbare for utviklingen og kan trenge offentlig støtte

Vi skisserer en transportvirkelighet der de fleste har bedre økonomi, der de teknologiske mulighetene til å forenkle hverdagen er bedre, der transporten er dyrere og der det er et større press på offentlige budsjetter. Til tross for endringene, vil trolig de transportmessige skillene vi ser i befolkningen bestå. De som reiser mye og kan benytte seg av alternative

tilbud i dag, vil være de samme gruppene som kan reise mye og benytte seg av alternative tilbud i 2030.

Det er først og fremst eldre med høy inntekt og utdannelse, god helse og funksjonsevne, unge (eldre) og samboende eldre som reiser mest i dag. I tillegg har menn større reiseaktivitet enn kvinner. Eldre med lav inntekt og utdannelse, dårlig helse og nedsatt funksjonsevne, gamle (eldre) og aleneboende eldre, reiser mindre. Eldre uten førerkort i grisgrendte strøk reiser også relativt lite. Både den demografiske utviklingen og drivkreftene vil imidlertid føre til en forskyvning i størrelsen på de ulike gruppene av eldre, og forskjeller mellom menn og kvinner vil trolig viskes ut. Men de grunnleggende forskjellene vil bestå.

I en situasjon med press på offentlige budsjetter må det fattes noen klare politiske valg for transportsektoren. Når det blir flere eldre vil det være en større andel av befolkningen som på ulike måter vil være hjelpetrengende. Spørsmål som bør besvares er om og hvordan disse skal hjelpes. Det offentlige tilbud innenfor transportsektoren kan nedskaleres jevnt, slik at det blir mindre til alle, eller man kan konsentrere midlene om grupper som har et spesielt behov og la den private kjøpekraften avgjøre tilbudet forøvrig. Mulige politiske løsninger er å behovsprøve ulike tilbud, for at de som trenger det mest skal kunne få et nødvendig tilbud, eller man kan velge å gi et offentlig tilbud der det bor mange eldre, slik at ressursene gir mest mulig velferdsavkastning. Dette er politiske valg.

SUMMARY AND CONCLUSIONS

Summary

We have analysed the potential implications of economic growth, more expensive petrol, new technology and pressure on public finances for the travel behaviour and transport needs of the elderly in 2030. Our analysis is based on statistical data for travel behaviour, previous studies on the topic and a survey we carried out ourselves. Our conclusion is that the above-mentioned driving forces in combination with each other are likely to lead to an increase in demand for transport, and partly better, partly limit supply. For the elderly as a group, the divisions in relation to transport that we observe within this segment of the population today will most probably continue to exist. Elderly with a good level of income, education, health and functional ability, the younger segment within this group and those that live with a partner will still have the highest frequency of travel. These will probably adapt to the expected social and technological changes relatively easily. Elderly with limited transport options, such as people with functional impairments or living in sparsely populated areas without a car and access to public transport, will find it more difficult to adjust to these developments. When deciding on political prioritizations within limited budgets, it is necessary to be aware of which groups have the biggest need for support and how resources can be allocated in the most efficient way.

Background and key issues

The Program for Strategic Transport Research (POT) run by the Norwegian Ministry for Transport and Communications is one of the instruments used by the ministry to gain more knowledge about issues related to transport policy. The main objective of the program is to provide more knowledge within fields that are relevant to the work with the Norwegian National Transport Plan (NTP). Within the framework of this program, Econ Pöyry was commissioned to research the following issue:

How global driving forces will impact various segments of elderly ' travel behaviour and transport needs in 2030. In this context, we have chosen to focus on

- *The following likely driving forces: continuing economic growth, increased petrol costs, technology that simplifies transport and pressure on public finances*
- *Differences between elderly with high/low income, high/low level of education, good/bad health and functional ability, men/women, people living alone/with a partner, and living in central areas/in the districts*

The objective of this report is to open up a *window for reflection* around future challenges and opportunities related to aging and transport.

This report has been compiled on the basis of information from existing research and statistics (population statistics and data on travel behaviour), interviews and workshops with actors in the transport sector, and a survey of expected future travel patterns directed at people aged 48 to 63 years that we initiated.

Conclusions and recommendations

A larger number of elderly in 2030 – more resourceful, but potentially vulnerable in the districts

Statistics Norway has projected a likely growth trajectory for the Norwegian population up to 2060. This indicates that the Norwegian population will grow from approx. 4.8 million

people in 2010 to 6.1 million by 2030. During this period, the share of people aged 65 years and older will increase from 15 to 19 percent. This is the start of the so-called 'grey wave'.

The elderly are not a homogeneous group. Like in the rest of the population, there are variations with regard to aspects like gender, age, health, family situation, social interaction, interests, income, assets owned, educational background and competences, work situation, and place of residence. In the later years of life, most people experience both positive and negative changes in their life situation. More free time and the arrival of grandchildren are examples of positive changes, reduced income, health problems, loss and sorrow are negative ones. The timing of these changes varies from individual to individual. Normally, the aging process proceeds slowly and steadily, abrupt changes are often due to illness and death.

Demographic projections for the period until 2030 indicate that the group of the elderly will become steadily older (more people over 80 years of age), the gender balance will even out to a certain degree (smaller surplus of women), more of the elderly will live together (as married couples or cohabitants), and the level of education will increase (more people with a university or college education). The total number of elderly will show the biggest increase in the cities, while the aging process of the population will be most clearly visible in the districts because a larger percentage of young people move away from there.

Travel behaviour of the elderly – the most resourceful are travelling the most now, and will most likely continue to do this in 2030

Two central factors distinguish the travel behaviour of the elderly from the behaviour of the rest of the adult population: Firstly, the elderly do not travel in order to get to work, and secondly, at some point they have to part with their driving license and car. Both factors entail that the elderly as a group travel less than the rest of the population. Their reasons for travelling include shopping, visiting others and going on holiday. They walk or get lifts with other drivers more frequently than other adults.

As with other adults, travel behaviour varies according to gender, age, family status, education, income and place of residence. In general, the most resourceful within the group of the elderly travel the most. This is a pattern that also applies to the rest of the population. Our analyses of data from the latest national survey of travel behaviour in Norway show that elderly men travel more than elderly women, elderly that live with a partner travel more than people that live alone, highly educated elderly travel more than those with a low level of education, elderly with a high income travel more than those with a low income, and elderly that are still working travel more than those who are not. With regards to place of residence, no clear trend can be observed.

The differences in travel patterns in different segments of the populations are confirmed both by the key figures from the national travel surveys and by the results of more specialized studies of the travel habits of the elderly. Norbakke (2006) and (2011) also analyses transport-related challenges for people with functional impairments. She shows that physical problems limit travel activity.

Our survey, targeted at today's middle-aged population which will be 67 to 82 years old in 2030, confirms this. We asked about expectations related to health, financial situation and lifestyle, expected frequency of short and long trips (less than and exceeding 100km), and expected use of different means of transport. A small majority of our subjects has predominantly positive expectations regarding health, financial situation and lifestyle. Once we connect these background variables with the answers regarding travel behaviour, we see that those who expect to be in good health, a comfortable financial situation, spend active leisure time, have a driving license and a car, and live with a partner expect to travel more. These expect to be using all types of means of transport to a greater extent

than those who expect health-related problems, limited financial means, less active leisure time, no driving license or car, and live alone. There is only one exception to this – those with a pessimistic outlook on the future expect to use taxis more often.

Economic growth, more expensive petrol, new technology and pressure on public finances

We have outlined four driving forces that will influence society in the run-up to 2030. These are economic growth, more expensive petrol, new technology, and pressure on public finances.

- The Report to the Storting no. 10 (2008-2009), known as *Perspektivmeldingen* in Norway, outlines important development trends within globalization, the oil and gas markets, and driving forces behind the development in value creation and income that point in the direction of continuing economic growth and increasing income for the Norwegian population. The report emphasizes that little can be said with certainty in relation to the development in Norwegian society in the next decades, and that some development trends might have negative consequences for economic development. These include population development, environmental and climate-related challenges, and the development of public sector expenses.

The amount of economic growth and increased income which are to be expected despite these factors will lead to an **increase in demand** for travel and transport. This is indicated by both the national travel surveys, calculations of income elasticity and macroeconomic analyses of transport.

- Petroleum-based fuel is a very versatile, useful energy source in the transport sector. The high energy content in liquid form makes it easy to bring along during transport. Petroleum has been and will most likely continue to be the dominating fuel in the transport sector for many years to come. At the same time, petroleum is a non-renewable resource where the peak of production has been reached. Thus, it is reasonable to expect significantly higher petroleum prices in the coming years. The high consumption of fossil fuels also entails significant CO₂-emissions into the atmosphere, a process which in all likelihood is changing the global climate. In order to reduce emissions, a significant increase in taxes for carbon-based fuels in the coming years can be expected, either explicitly through direct taxation, or implicitly through requirements for emissions filtering, purchase of quotas or the like. Both options contribute to higher prices for fuel and transport.

Increased costs for fuel and transport will lead to a **reduction in demand** for travel and transport. This is indicated by calculations of price elasticity, amongst other sources.

- The 'grey wave' poses challenges with regards to the provision of easily accessible, safe, comfortable and efficient combinations of different means of transport, in order to avoid a large group of the elderly having their mobility reduced. This adjustment effort needs to take into account that aging is a natural process entailing aspects such as a gradual reduction in mobility, and the fact that eyesight, hearing and ability to react quickly deteriorate over time. Different forms of technology can solve some of these challenges. Car technology and technology for users of public transport, for pedestrians and technological development of infrastructure can, respectively, help to simplify driving and compensate for functional impairments.

Technological development that makes systems for passenger traffic more accessible and easier to use, and development of personal aids that reduce the effect of impaired physical functions will lead to a **better organisation of transport supply**.

- The expected increase in productivity and value creation will not automatically lead to an improvement in public finances. This is due to the fact that wage increases in the private sector are normally followed by an increase in the wage level in the public sector, social security payments and other benefits. In principle, tax revenue for the public sector also follows the general development in wage levels, but most likely this effect will be outweighed by expenditure growth in the future. The reason for this is that the number of public employees and recipients of social security benefits will grow in relation to the number of people employed in the private sector. The 'grey wave' will thus both in itself and in combination with productivity growth result in pressure on public budgets.

Pressure on public budgets can be expected to lead to a **negative effect on the supply** of transport infrastructure, more expensive public transport and fewer individual rights to transport adapted to the needs of specific users.

People with limited resources are most vulnerable to this development and might need public support

We outline a transport reality where most people's financial situation has improved, the technological possibilities to simplify everyday life are better, transport is more expensive and there is more pressure on public budgets. Despite these changes, the transported-related divisions in the population that we can observe now will most likely continue to exist. Those who travel a lot and have the possibility of using alternative options today will be the same groups that can travel a lot and make use of alternative options 2030.

It is mainly those of the elderly with a high income and level of education, good health and functional ability, the 'younger' segment within this group and those who live with a partner that travel the most today. In addition, men also travel more than women. Elderly with a low income, a basic level of education, bad health and functional impairments, the 'older' segment of the group and those who live alone travel less. Elderly without a driving license in sparsely populated areas also travel relatively little. Both demographic development and the influence of the driving forces are likely to lead to shifts in the size of the individual groups of elderly, and the differences between men and women will become less pronounced. The basic differences, however, will persist.

In a situation where there is pressure on public budgets, some clear political choices for the transport sector have to be made. As the proportion of elderly increases in size, a larger percentage of the population will be in need of different forms of assistance. The question is if and how those people should be helped. Public services in the transport sector and other sectors can be downscaled evenly, so that there are fewer public goods available for everybody, or resources can be concentrated on groups with a special need for assistance while the availability of other services is decided by private purchasing power. One potential political solution would be to start means testing for some services, so that those who need it the most will receive a necessary service. Alternatively, it is possible to offer certain public services in areas where many elderly live, so the resources will deliver the best possible return with regards to general public welfare. Those are political choices.

1 BAKGRUNN, PROBLEMSTILLING OG METODE

1.1 BAKGRUNN: TRANSPORT I EN VERDEN I ENDRING

1.1.1 *Transport skaper velferd – både i makro og for den enkelte*

Transport av personer og gods er en nødvendig forutsetning for å sikre verdiskapning og næringsutvikling i Norge og globalt. Effektive transportløsninger med god infrastruktur, knutepunkter som sikrer bruk av flere transportmidler (intermodalitet) og tilgang til transportmidler er nødvendig for å knytte produsenter og konsumenter sammen. Slik sett er ethvert marked avhengig av transport: Bedriftsinterne markeder er først og fremst avhengige av godstransport for at underleverandører skal nå videreforedlere. Sluttbrukermarkeder er i tillegg avhengige av persontransport - blant annet for at tjenesteleverandører skal kunne nå kundene, eller for at kundene skal kunne nå tjenesteleverandørene. Arbeidsmarkedet er først og fremst avhengig av persontransport for å bringe arbeidstakere fra bosted til arbeidsplassene. Transportsektoren er dermed også nært knyttet til bolig- og arealmarkedet.

Sett fra et individuelt perspektiv er transport et velferdsgode. Hjorthol og Nordbakke (2008) drøfter hvordan forflytning, transport og transportressurser i stor utstrekning er nødvendig for, og bidrar til å tilfredsstille behov på flere velferdsområder, blant annet bolig, sysselsetting, inntekt, utdanning, helse, sosialt samvær og mellommenneskelige relasjoner, fritidssysler, anseelse, og politiske ressurser:

- Tilgang til disse velferdsområdene gjenspeiler seg i reisevirksomhet. Reiser kan dermed betraktes som en indikator på behovstilfredsstillelse og velferdsnivå – selv om det er en tvetydig indikator: Reisevirksomhet er ikke som andre levekårsindikatorer (for eksempel utdanning og inntekt) – desto mer jo bedre. Å reise langt for å komme på jobb er ingen fordel, samtidig som det å ikke kunne ta jobb fordi man ikke har mulighet til å reise så langt, er verre. Å spasere til venner og kjente er antagelig bedre enn å kjøre bil for å besøke dem. Hovedsaken er imidlertid muligheten for å tilfredsstille det sosiale behovet.
- Videre kan muligheten til å forflytte seg på egenhånd kan betraktes som et velferdsgode i seg selv. Hvilke transportmuligheter (tilgang til bil, helse med mer) man har, er avgjørende for tilgjengeligheten til ulike arenaer og kan forstås som en egen indikator for velferd. Selv om transport først og fremst er et hjelpemiddel til å tilfredsstille behov knyttet til praktiske gjøremål og sosiale aktiviteter, kan det også knyttes til behov for sikkerhet, trygghet, selvrealisering og så videre.

1.1.2 *Samfunnet endres – grunnlaget for transport*

Tilbud og etterspørsel etter transport er altså nært knyttet til nesten alle andre samfunnsområder. Etterspørselen avhenger av strukturen i ulike markeder nasjonalt og globalt, politikk på næringsområdet, for areal, velferd, arbeidsmarked og så videre, samt befolkningens sammensetning. Tilbudet avhenger av blant annet av infrastruktur, ressurser og teknologi.

Disse samfunnsmessige forholdene endrer seg over tid. Konjunktorene svinger, nye markeder oppstår og gamle får mindre betydning, politikk utfordres, debatter og skapes, befolkningen fornyer seg med de yngre generasjonene og innvandring, og endres gjennom aldring. Transportinfrastruktur bygges, slites ned og fornyes, tilgangen på drivstoffressurser endres, ny teknologi utvikles og tas i bruk, gammel legges bort.

Blant disse endringene er det noen langsiktige trender som har fått mye oppmerksomhet de siste par tiårene. Det er

- *Aldring av befolkningen:* Norge får stadig flere eldre. I 1950 var rundt åtte prosent av den norske befolkningen eldre enn 66 år. I dag er denne andelen rundt 13 prosent og fortsatt er det ti år til den såkalte eldrebølgen slår inn for fullt. Det vil si når de store etterkrigskullene når pensjonsalder. I 2025 er andelen av befolkningen eldre enn 66 år fremskrevet til å være rundt 16 prosent, mens den vil øke til rundt 22 i 2060. Aldring av befolkningen er også en global trend som gjelder de fleste andre vestlige land og en rekke fremvoksende økonomier.
- *Press på offentlige budsjetter.* Den såkalte eldrebølgen vil medføre en betydelig belastning på offentlige budsjetter. Ikke bare i Norge, men i mange land som har en sterkt aldrende befolkning. Pensjonsreformer kan lette presset, men kan være politisk vanskelig å gjennomføre både i forkant av og midt i en opplevd krise.
- *Økonomisk vekst:* Vedvarende økonomisk vekst i verdensøkonomien, dog med konjunkturelle tilbakeslag har vært trenden ikke bare de siste 50 til 100 årene, men også lenger tilbake. Norge har opplevd en spesielt sterk økonomisk vekst siden 1970-tallet. Vedvarende vekst i næringslivets produktivitet og forbedret oppgaveløsning i samfunnet som helhet har løftet både bedriftenes lønnsnivå og samfunnets velstand. Gjennom teknologiske nyvinninger og nye måter å jobbe på får vi mer ut av vår arbeidskraft. Mange forhold trekker i retning av at produktivitetsforbedringene vil fortsette og at velstanden vil øke, selv om de turbulente økonomiske tidene vi nå gjennomlever kan bremse veksten de nærmeste årene.
- *Utfordringer knyttet til bruk av fossilt brennstoff:* Det moderne industrisamfunnet og den økonomiske veksten har skapt en rekke tunge miljøproblemer. I dag fremstår globale oppvarming som den største utfordringen, som har utløst miljødiskusjoner i hele verden. Gitt dagens teknologi og priser vil en radikal reduksjon i utslipp av klimagasser kreve betydelige samfunnsendringer, herunder endringer i transportsektoren. Parallelt pågår det en diskusjon om tilgangen på fossilt brensel og "peak oil" – tidspunktet når verdens oljeproduksjon ikke lenger øker, men faller. Bekymringen er knyttet til at verdens utvinning av olje ikke lenger dekke etterspørselen.
- *Teknologisk utvikling* på en rekke områder har også gått hånd i hånd med den økonomiske veksten. De siste tiårene har mange samfunnsområder opplevd en revolusjon innen informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT) – transportsektoren har fått sine "intelligente transportsystemer" (ITS). ITS omfatter en rekke tiltak på planleggingssiden, i infrastrukturen, i kjøretøyet og for ulike typer trafikanter, informasjon, for eksempel støttesystemer for bilførere og sanntidsinformasjon for kollektivtransport. Det er vanskelig å forutse hvor vi vil være teknologisk om noen tiår, men mange av dagens tendenser i dag vil trolig videreføres og forsterkes framover. Nye teknologier vil oppstå.

En aldrende befolkning i en verden med skiftende økonomiske konjunkturer, store miljø- og ressursutfordringer og teknologiske muligheter skaper behov for nytenking innen en rekke samfunnsområder – også transportsektoren. En større andel eldre vil endre befolkningens reisevaner og -behov. Samtidig er ikke de eldre en ensartet gruppe. De varierer med hensyn til viktige indikatorer som kjønn, alder, helse, familiesituasjon, utdanning, inntekt, bosted, og så videre på samme måte som resten av befolkningen.

1.2 PROBLEMSTILLING: ELDRES TRANSPORTVIRKELIGHET I 2030

Dagens framtidsanalyser og framskrivninger av utviklingen i Norge er basert på kunnskap om fortiden, og situasjonen i dag. Det innebærer en utfordring knyttet til planlegging av framtiden, fordi den sjelden blir slik man har forutsett. Gjennom en analyse av globale

drivkrefter kan vi imidlertid danne oss et bilde av mulige scenarioer vi kan stå ovenfor i 2030. Hva vil påvirke eldres reisevaner? Hva vil påvirke eldres transportbehov? Hva må gjøres i dag for å oppnå ønskede langsiktige resultater? Refleksjon rundt disse spørsmålene gir økt bevissthet om hva vi må ta hensyn til i planleggingen av framtidens transportløsninger.

På denne bakgrunn har Samferdselsdepartementet gjennom Program for overordnet transportforskning (POT) bevilget penger til en analyse av sammenhengene mellom aldring og andre globale drivkrefter på den ene siden og transportsektoren på den andre. Hensikten med analysen er å åpne et *vindu for refleksjon* rundt framtidens utfordringer og muligheter knyttet til aldring og transport.

Med dette utgangspunktet har vi definert følgende overordnede problemstilling

Hvordan globale drivkrefter vil påvirke ulike segmenter av eldres reisevaner og transportbehov i 2030. Herunder har vi valgt å analysere

- *Følgende drivkrefter: fortsatt økonomisk vekst, økte drivstoffkostnader, teknologi som forenkler transport og press på offentlige finanser*
- *Forskjeller mellom eldre med høy/lav inntekt, høy/lav utdanning, god/dårlig helse og funksjonsevne, menn/kvinner, unge/gamle, aleneboende/samboende og eldre i sentrale strøk/distriktene*

Vi ønsker dermed å si noe om hvordan de globale drivkreftene vil påvirke reisevaner og behov hos de ulike segmentene av eldre i 2030.

1.2.1 Nærmere om drivkraftsanalyser

Drivkraftsanalysen har som hensikt å vise hvordan globale endringsprosesser kan påvirke eldres transportbehov og vaner på et mer *overordnet nivå*. Vi har valgt å ta utgangspunkt i drivkreftene rikdomsutvikling, klimaendringer og ressursknapphet, teknologi og press på offentlige budsjetter. For hver drivkraft spør vi hvilken retning og styrke den har, hvor sikre vi er på utviklingen i denne retningen og hvilke implikasjoner hver drivkraft vil ha for hvert av de fire segmentene av eldre.

Hensikten med en drivkraftsanalyse

Hensikten med en drivkraftsanalyse er å peke på hvilke drivkrefter som kan føre til endringer innen et bestemt felt og hvilke utfall det er mulig å se for seg som konsekvens av disse endringene. Hensikten er altså ikke å spå om framtiden, eller diskutere hva som er mest sannsynlige utfall. Drivkraftsanalysen skal imidlertid bidra til refleksjon rundt hvilke endringer som kan komme innen en viss tidsperiode og kan på denne måten fungere et redskap for planlegging.

Norske forhold skiller seg på enkelte områder fra forholdene i de fleste andre land. Selv land det er naturlig å sammenligne oss med er for eksempel per i dag i en langt vanskeligere økonomiske situasjon. I mange OECD-land vil eldreboelgen også slå hardere inn enn i Norge. Det er imidlertid så mange likhetsfaktorer mellom Norge og flertallet av rike, vestlige land at vi likevel mener det er hensiktsmessig å snakke om hvordan *globale endringskrefter* på et overordnet plan påvirker eldres reisevaner og transportbehov.

Definisjon av drivkrefter

Det finnes ingen allment etablert definisjon av hva en *drivkraft* er. Betydningen av ordet drivkraft varierer, og ofte blir det brukt så enkelt som å beskrive faktorer som har innvirkning på et bestemt tema. I denne drivkraftsanalysen vil vi bruke følgende definisjon:

"En betydelig endringsprosess som har rike implikasjoner for andre endringsprosesser som er i fokus i en gitt problemstilling" (Brunstad, 2011).

Denne definisjonen innebærer at en avgjørende karakteristikk ved en drivkraft er at den er *en endring som skaper ytterligere endring*. Du kan for eksempel si at den såkalte *eldrebølgen* er en drivkraft for nye transportbehov i befolkningen. Det er fordi eldrebølgen representerer en (demografisk) endring i seg selv – samtidig som den skaper endring på mange andre områder.

Innfallsvinkel og valg av drivkrefter

Vi har tatt utgangspunkt i en metodikk for drivkraftsanalyser der vi legger til grunn at alle drivkrefter kan plasseres innen følgende kategorier:

- Demografiske drivere
- Økonomiske drivere
- Politiske drivere
- Klima/miljørelaterte drivere
- Teknologiske drivere
- Sosiokulturelle drivere

De fleste samfunnsfenomener kan plasseres under minst én av disse kategoriene. De er imidlertid ikke gjensidig utelukkende, og ofte vil et fenomen kunne høre hjemme under flere kategorier. Globalisering er et eksempel på en drivkraft som både representerer demografiske, økonomiske, politiske, miljørelaterte, sosiokulturelle og teknologiske endringer. Kategoriene er imidlertid ment som *hjelpemidler* for å skape en klar analyse, og ikke en *fasit* for hvor hver drivkraft hører hjemme. Hvilke kategorier av drivkrefter som er mest aktuelle å ta med i en drivkraftsanalyse kommer an på hva slags problemstilling man ønsker å kaste lys over. Noen ganger kan det være aktuelt å analysere drivkrefter fra alle kategoriene, andre ganger er bare enkelte typer drivkrefter relevante.

I denne analysen har vi altså valgt ut fire drivkrefter vi mener er de mest interessante for å svare på problemstillingen.

1.3 METODE: EKSISTERENDE OG NYE DATA

Analysen av eldres transportvirkelighet i 2030 bygger i stor grad på eksisterende analyser og kunnskap – satt sammen på en ny måte. Vi har også innhentet nye data og analysert eksisterende data på en ny måte. Mer presist er beskrivelsene, analysene og vurderingene i denne rapporten basert på

- Eksisterende dokumenter og statistikk, herunder de nasjonale reisevaneundersøkelsene
- Dybdeintervjuer med representanter for virksomheter/organisasjoner relatert til aldring og/eller transport.
- En workshop med representanter for virksomheter/organisasjoner relatert til aldring og/eller transport.
- En spørreundersøkelse blant dagens 48-63 åringer om forventninger til deres transportbehov og vaner mot 2030.

Nedenfor beskriver vi formål med og gjennomføring av disse undersøkelsene nærmere.

1.3.1 Eksisterende dokumenter og statistikk

En analyse som denne må alltid bygge på eksisterende kunnskap. Vi har bygget på

- Demografisk statistikk og prognoser fra SSB
- Data og rapporter fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene
- Litteratur og prognoser for utviklingen innenfor drivkreftene.

Vi har gjennomført litteraturstudier og analyse av reisevanedata i en tidlig fase for å få best mulig innsikt i tematikken. Med dette som utgangspunkt har vi utviklet drivkraftsanalysen og systematisert og analysert det som finnes av det som finnes av kunnskap om seniorers reisevaner og transportbehov.

Demografisk statistikk og prognoser fra SSB

Eldrebeholdningen er beskrevet ved beskrevet og analysert ved hjelp av demografisk historikk og fremskrivninger fra SSB. SSBs befolkningsstatistikk, inntektsstatistikk, utdanningsstatistikk, levekårsundersøkelse og arbeidskraftundersøkelse (AKU) gir mye informasjon om hvordan den eldre befolkningen varierer, har variert tidligere, og i noen grad hvordan utviklingen vil bli fremover.

Denne statistikken gir et nyttig bakteppe for å forstå hvordan eldregruppen ser ut i dag og hvordan den vil endre seg frem mot 2030. Den bidrar til å skape klarhet i hvilke segmenter av eldre det er relevant å analysere i et transportperspektiv. Mesteparten av statistikken er presentert i vedlegg 1. En kort oppsummering er presentert i Tabell 2.1 i kapittel 2.

Data og rapporter fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU)

Reisevanene i befolkningen kartlegges jevnlig gjennom de nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU). Fra disse undersøkelsene publiseres det nøkkeltallsrapporter, analyser av spesielle fenomener eller grupper, og datasett tilgjengelig for forskere og andre. Vi har benyttet informasjon fra alle tre kildene.

Nøkkeltallene fra de tre siste RVUene er dokumentert i Vågane mfl.(2011), Denstadli mfl.(2006), samt Denstadli og Hjorthol (2002). Når vi refererer til nøkkeltallsrapportene bruker vi forfatternavnene. Når vi refererer til undersøkelsene mer generelt eller data fra undersøkelsene bruker vi henholdsvis RVU-2009, RVU-2005 og RVU-2001.

Analyser av reisevanene til eldre og personer med funksjonsnedsettelse er dokumentert i *Fysiske problemer med å bruke transportmidler* (Nordbakke, 2011), *Transportløsninger for eldre i distriktene* (Hjorthol mfl, 2009), *Bilens betydning for eldre gruppers velferd og livskvalitet* (Hjorthol og Nordbakke, 2008), *Mobilitet blant yngre, eldre og funksjonshemmede – bilens rolle* (Nordbakke, 2006). Reisevanedataene fra RVU-2009 har vi benyttet til å undersøke hvordan antall daglige reiser, bil husholdningen og tilgang til kollektiv transport nær boligen varierer med ulike egenskaper hos befolkningen 67 år og eldre.

Hensikten med å oppsummere tidligere reisevaneundersøkelser og analysere reisevanedataene har vært å forstå hvordan de eldres reisevaner ser ut i dag og har endret seg de siste årene. Analysene gir innsikt i hva som bestemmer reisemønsteret. Når vi så skal analysere samfunnsendringer frem mot 2030 gir dagens sammenhenger et bakteppe for å forstå hvordan endringene vil påvirke de eldres reisevaner. Analysene er hovedsakelig presentert i avsnitt 3.1 og 3.2.

Litteratur og prognoser for utviklingen innenfor drivkreftene

Drivkraftsanalysen er basert på sentrale analyser og prognoser for utviklingen innen økonomi, klima og miljø. Blant annet St.meld. nr. 9 (2008-2009) *Perspektivmeldingen*.

Beskrivelsen av trender innenfor teknologiutvikling er basert på generell litteratur om teori om teknologiutvikling og innovasjon, samt generell litteratur om utviklingen innen transportteknologi. Både Sintef og TØI gjennomfører prosjekter om teknologiutvikling og teknologiutviklingens påvirkning innen transport. Det samme gjelder på europeisk nivå. Eksempler på rapporter som har fungert som bakgrunnsmateriale er *Personvern og trafikk: personvernet i intelligente transportsystemer (ITS)* (Øvstedal mfl. (2011)), *New transport technology for older people* (OECD/MIT, 2003), *ITS research summary 2010* (European Commission, DG Mobility and Transport, (2010)), *Older car drivers in Norway and Sweden, Studies of accident involvement, visual search behaviour, attention and hazard perception* (Levin mfl (2009)). *Fremtidens alderdom og ny teknologi* (Teknologirådet, 2009). Informasjon gjort tilgjengelig via hjemmesidene til Statens Vegvesen og Trygg Trafikk har også fungert som bakgrunnsmateriale for beskrivelsen av trender innenfor teknologiutvikling.

1.3.2 Dybdeintervjuer

Vi har intervjuet 15 representanter for offentlig og private virksomheter knyttet til aldring, transport, reiseliv byutvikling og varehandel med kunnskap og refleksjoner om forbruksmønstre og behovet for utvikling av framtidige transportløsninger og transporttjenester. En oversikt over representantene og virksomhetene er gitt i Tabell 1.1 nedenfor.

Tabell 1.1 Følgende aktører har blitt intervjuet:

Virksomhet	Representant
Forbrukerombudet	Sverre Årild
NAV	Ole Christian Lien
NHO Reiseliv	Bjørn M. Bjerke
NHO Transport	Jon Stordrange
Norges Automobilforbund - NAF	Egil Otter
Norges Automobilforbund - NAF	Andre Fimreite
Norges Handikapforbund	Arne Lein
NOVA	Per Erik Solem
Ruter	Truls Angell
Senter for seniorpolitikk	Kari Østerud
Statens råd for likestilling av funksjonshemmede	Anders Eriksen
Statens Vegvesen	Klaus Ottesen
SSB	Helge Brunborg
Vegdirektoratet	Ivar Christiansen
Unibuss	Merete Agerbak-Jensen

Valg av informanter har vi gjort løpende i prosjektet. Vi har kontaktet aktører vi kjenner til som har kunnskap om aldring og/eller transport, og har delvis brukt snøballmetoden, der én informant viser til en annen. Vi begynte med noen intervjuer i en tidlig fase av prosjektet, og gjennomførte de siste intervjuene i en sen fase av prosjektet, for å sikre oss at alle viktige aspekter knyttet til tematikken ble fanget opp.

Hensikten med intervjuene har vært todelt (i) å teste foreløpige hypoteser om seniorers reisevaner og transportbehov og (ii) innhente kunnskap og synspunkter på utvikling av transportløsninger og transporttjenester.

Vi har benyttet semistrukturerte intervjuguider i intervjuene. Dette har lagt til rette for at vi både får stilt de samme spørsmålene til alle der det er relevant, og at intervjuobjektene

har fått uttale seg om temaer de har størst kunnskap/interesse for der det er relevant. Intervjuene har tatt høyde for at det kan komme nye og relevante problemstillinger som vil være ulik fra person til person. Alle intervjuene har blitt avsluttet med spørsmålet "Er det noen annet knyttet til aldring og transport du ønsker å legge til – som jeg ikke har spurt deg om?". Enkelte av intervjuene har vi gjennomført ansikt til ansikt, andre har vi gjennomført per telefon.

1.3.3 Workshop

I en senere fase av prosjektet (etter at hovedpunktene i drivkraftsanalysen var på plass) gjennomførte vi en workshop med deltakere fra virksomheter innen transport og reiseliv, organisasjoner som jobber for eldre og personer med funksjonsnedsettelse, samt forskere. En oversikt over deltakerne og virksomhetene er gitt i Tabell 1.2 nedenfor.

Tabell 1.2 Deltakere på workshop

Virksomhet	Representant
Blindeforbundet	Sverre Fuglerud
HSH	Morten Sandberg
KS	Christian Hellevang
Nova	Per Erik Salem
NSB	Dagfrid Hestnes
Prognosesenteret	Kåre Eldan
Samferdselsdepartementet	Kristin Dahle
Seniorsaken	Tore Henning Larsen
Vegvesenet	Oskar Kleven
Econ Pöyry	Lisa Reiakvam, Kjetil Tvedt, Heidi Brovold og Julia Loe

Hensikten med workshopen var å diskutere mulige implikasjoner av drivkreftene for ulike segmenter av eldre i 2030. Hovedtemaer som ble diskutert var implikasjoner av økonomisk utvikling, intelligente transportsystemer (ITS) sentralisering og økende ressursknapphet. Eldregruppen ble delt inn etter to dimensjoner: inntekt og helse. Vi fikk blant annet innspill som førte til at vi i denne sluttrapporten også omhandler eldre bosatt ulike steder i landet.

1.3.4 Spørreundersøkelse blant personer i alderen 48 til 63 år

Vi har gjennomført en spørreundersøkelse blant personer i alderen 48 til 63 år. Disse vil være i alderen 67 til 82 år i 2030 og slik sett tilsvare det eldresegmentet vi finner i blant annet Vågane mfl.(2011).

Formålet med undersøkelsen var å gi begrunnede anslag for hvordan aldringen av befolkningen kan påvirke framtidig transportetterspørsel. En slik spørreundersøkelse har svakheter. Vi spør om forhold som ligger 20 år frem i tid. Hverken vi eller respondentene kan vite hvordan verden vil se ut da. Vurderinger av framtidig reiseaktivitet vil være beheftet med betydelig usikkerhet, både i forhold til den enkeltes egen livssituasjon og endringer i transporttilbudet som sådan. Kommentarer fra respondentene på undersøkelsesdesignet bekrefter det hypotetiske i vurderingssituasjonen, og at de tar forbehold om høy usikkerhet i vurderingene. Undersøkelsen gir likevel innsikt i hvordan dagens middelaldrende tenker om sin egen alderdom og reisebehov. Slike tanker vil også være med på å forme fremtiden.

Den praktiske gjennomføringen av spørreundersøkelse ble ivarettatt av TNSGallup.

Spørreskjema: Innhold og struktur

Spørreskjemaet inneholdt seks såkalte spørsmålsbatterier med til sammen 53 spørsmål. Tematisk dekker undersøkelsen:

- Forventet livssituasjon: økonomi, arbeid, fritid, bosted, bosituasjon
- Forventet helsetilstand: bevegelse, syn, selvstendighet, problemer med transport
- Forventede lange- og korte reiser: samme hovedkategorier som i RVU
- Forventet bruk av ulike transportmidler: samme typer som i RVU

En kopi av utsendelsesbrev og spørsmål er gjengitt i vedlegg 2. Så langt det har vært mulig og hensiktsmessig har vi brukt de samme definisjonene av korte og lange reiser, samt transportmidler som i RVU. Forskjellen mellom RVU (som spør om faktiske reiser på en bestemt registreringsdag) og vår undersøkelse (der vi spør om noen antatte aktiviteter 20 år frem i tid) har imidlertid satt visse begrensninger på hvor parallelle undersøkelsene kan bli. I nøkkeltallsrapportene fra RVU (Vågane mfl.(2011), Denstadli mfl.(2006), samt Denstadli og Hjorthol (2002)) grupperes flere reisetypene sammen. Det gjør ikke vi her (se blant annet Figur 3.12 og Figur 3.13).

Praktisk gjennomføring av undersøkelsen

Spørreundersøkelsen ble gjennomført med bistand fra TNSGallup. TNSGallup trakk utvalget, bidro til utformingen av, tilrettela og sendte ut spørreskjemaene, registrerte og tilrettela svarene. Det meste av informasjonen i dette avsnittet (om Praktisk gjennomføring av undersøkelsen) er hentet fra TNSGallups tekniske sluttrapport.

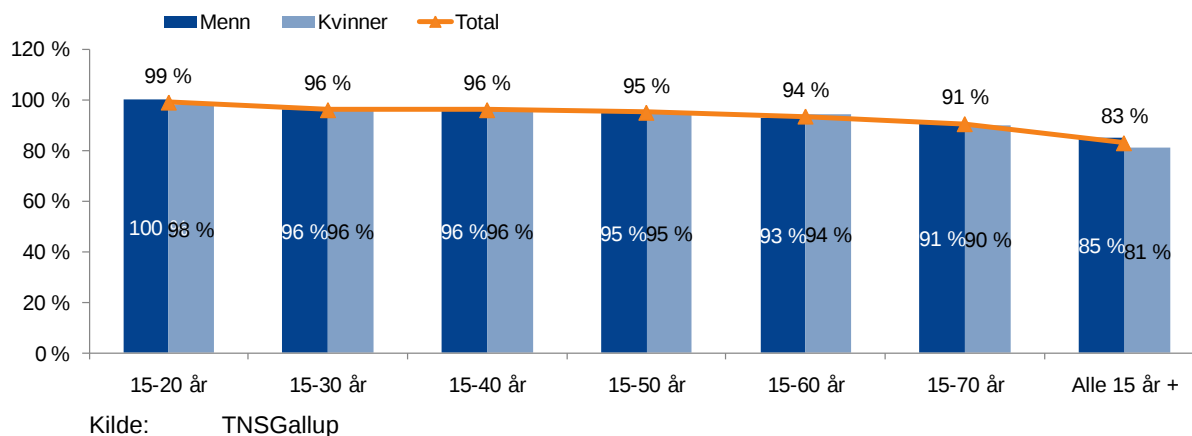
Spørreskjemaet ble utarbeidet av Econ Pöyrys prosjektteam i samarbeid med TNSGallup. Samferdselsdepartementet fikk se et utkast.

Undersøkelsen er gjennomført med TNSGallups aksesspanel, som inneholder en rekke bakgrunnskjennetegn. GallupPanelet er et forhåndsrekruttert utvalg av personer over 15 år som er villig til å delta undersøkelser (p.t. ca. 50.000 personer). Deltagerne er rekrutterte tilfeldig gjennom andre telefon- (fast- og mobil) og postale undersøkelser, og utgjør et aktivt panel.

Panelet er sertifisert i henhold til ISO 26362. Panelets størrelse tilsier at det er mulig å trekke representative utvalg fra dette til ulike undersøkelser.

Undersøkelsen er gjennomført over Internett. Ettersom de fleste nordmenn etter hvert har fått nettilgang, brukes nettet i stigende utstrekning til intervjuundersøkelser. Internett-penetrasjonen faller fra fylte 65-70 år (se Figur 1.1 nedenfor), men er stort sett dekkende for undersøkelsens målgruppe.

Figur 1.1 Internettpenetrasjon i den norske befolkningen etter kjønn og alder. Prosent



Spørreskjemaet er sendt ut som e-post med invitasjon til deltakelse, sammen med link til spørreskjemaets adresse på Internett. Datainnsamlingen ble foretatt i september og oktober 2011.

Undersøkelsen ble sendt ut til et mindre testutvalg den 14. september. I den første utsendelsen førte tekniske problemer til lav svarprosent, et nytt testutvalg ble derfor sendt ut en ukes tid senere. Etter justeringen forløp undersøkelsen som normalt. Hovedundersøkelsen ble sendt ut den 28. september og feltarbeidet avsluttet den 03. oktober. Det var ikke behov for å sende ut påminnelse. Ved analyse av det endelige utvalget var det klart at Oslo/Akershus-regionen var underrepresentert. Dette skyldtes underrepresentasjon av denne regionen i bruttoutvalget, og knyttes ikke til svartilbøyeligheten som sådan. Utvalget ble korrigert ved etterrekruttering i Østlandsregionen.

Populasjon og utvalg – befolkningen mellom 48-63 år

Målgruppen for spørreundersøkelsen var hele den norske voksne befolkningen i aldersgruppen 48 til 63 år, totalt ca 985 000 personer. For en populasjon i denne størrelsesorden er det tilstrekkelig med et utvalg på 1000 personer for å få et representativt bilde.

Svar: svarprosent og respondenter

Responser i en undersøkelse rettet mot et aksesspanel vil avvike fra andre undersøkelsesdesign ettersom respondentene er forhåndsrekrutterte til å delta.

Undersøkelsen ble sendt ut til 2.350 respondenter, med tilleggsutvalg på 470. Utvalget «oversamples» i utgangspunktet ikke ut over forventet inntekt: Selv om dette vil kunne gi raskere gjennomføring, vil personer som er lett tilgjengelige bli overrepresenterte i utvalget. Se Tabell 1.4 nedenfor.

Tabell 1.3 Respons. Antall

	Ordinær avslutning	Tilleggs-utvalg	Sum
Utsendinger	2350	470	2820
Ikke kontakt	1193	210	1403
Frafall:			
Ufullstendig	45	12	57
Kun åpnet (screening)	96	17	113
Teknisk feil	2	1	3
Kvotefull	0	0	0
Intervju:	1014	230	1244

Kilde: TNSGallup

Totalt sett nådde undersøkelsen frem til 1.157 respondenter (49 %) i første runde. Blant disse har 45 ikke returnert fullstendig besvarelse, 96 har åpnet skjemaet uten å fylle det ut, mens 2 har hatt tekniske problemer. De 1.014 respondentene som har besvart undersøkelsen utgjør 88 % av dem som har mottatt den. Etterrekrutteringen av respondenter i den sentrale Østlandsregionen medførte at det endelige utvalget bestod av 1.244 respondenter.

Det endelige utvalget sammenliknes med befolkningskjennetegn, for å vurdere eventuelle systematiske avvik. Se Tabell 1.4 nedenfor som viser befolkningens prosentvise fordeling etter kjønn og alder.

Tabell 1.4 Populasjon (n=983.234) og utvalg (1244) etter alder og kjønn. Prosent

POPULASJON	48-52år	53-57år	58-63år	Totalt
Menn	17,0	16,0	17,9	50,9
Kvinner	16,1	15,6	17,4	49,1
Totalt	33,2	31,5	35,3	100,0
UTVALG	48-52år	53-57år	58-63år	Totalt
Menn	15,4	16,6	25,4	57,3
Kvinner	16,5	18,2	8,0	42,7
Totalt	31,8	34,8	33,4	100,0

Kilde: TNSGallup

Tabellens nederste del vider utvalgets fordeling etter kjønn og alder, som kan sammenliknes med befolkningsfordelingen i øverste del. Aldersgruppen 53-57 år er svakt overrepresentert på bekostning av de eldre og de yngre. Samtidig er kvinner underrepresenterte med 6 prosentpoeng, der særlig de eldste kvinnene (58-63 år) er underrepresentert. Overrepresentasjon av menn kan skyldes at de er mer åpne for å vurdere reisevaner, eller at menn generelt sett har vært lettere tilgjengelige i undersøkelsesperioden. Internettpenetrasjonen er generelt sett lavere blant eldre kvinner enn i befolkningen ellers.

Utvalgets regionale fordeling er gjennomgående i overensstemmelse med befolkningsfordelingen. Akershus er svakt underrepresentert, mens Nordland er svakt overrepresentert.

Som nevnt har internettpopulasjonen har et noe høyere utdanningsnivå enn befolkningen for øvrig. Det antydes at dette også speiles i utvalgets utdanningsnivå, særlig i form av lavere andel med grunnskoleutdanning og høyere andel med lav universitets- og høyskoleutdanning. Dette vil dels kunne skyldes at respondentene har vansker med å

plassere seg i forhold til de "offisielle" kriteriene, overrapportering av eget utdanningsnivå, samt vanskeligheter i forhold til å matche utdanningsbeskrivelsen eksakt med offisiell statistikk.

Det endelige utvalget er veid etter kjønn og alder, tilsvarende fordelingen i befolkningen. Det er ikke vektet for utdanningsnivå, da dette ikke er eksakt kjent for undersøkelsens målgruppe. Det antas implisitt at de eldste kvinnene i utvalget er representative for aldersgruppen de representerer.

Analyse og presentasjon av dataene

Resultatene fra spørreundersøkelsen er presentert gjennom figurer som viser den prosentvise fordelingen av de ulike svaralternativene. Forventede lange- og korte reiser, samt bruk av ulike transportmidler (jfr. omtale av spørreskjemaet på side 16 ovenfor) er vist i avsnitt 3.3 nedenfor. Bakgrunnsspørsmålene om forventet livssituasjon og helsetilstand er presentert i vedlegg 3. I Avsnitt 3.4 har vi i tillegg presentert en krysskobling mellom spørsmål om forventet reiseaktivitet og bakgrunnsvariable.

2 ELDREBØLGEN - 2030

2.1 FLERE ELDRE: ABSOLUTT ANTALL OG RELATIVT

Norge får i likhet med de fleste andre vestlige land en betydelig eldre befolkning i løpet av de neste tiårene. Statistisk Sentralbyrå (SSB) har framskrevet 14 ulike alternativer for befolkningsutviklingen fram mot 2060 basert på ulike forutsetninger med hensyn til nasjonal vekst, fruktbarhet, levealder, aldring, flytting og innvandring. Framskrivningene viser at eldre både vil utgjøre et større antall enn i dag og en større andel av den totale befolkningen. I dette avsnittet gjør vi rede for fremskrivninger av den norske befolkningen og sammensetningen av ulike aldersgrupper mot 2030. Hovedfokus vil være på SSBs middelalternativ for befolkningsveksten (MMMM), men vi vil også gjøre rede for usikkerhetsfaktorene som ligger i de andre fremskrivingsalternativene.

2.1.1 Befolkningsveksten frem mot 2030

I 2010 utgjorde Norges befolkning ca 4,8 millioner mennesker. Det var en økning fra ca 4,1 millioner i 1980, 4,2 millioner i 1990 og ca 4,5 millioner i 2000. I denne 30-årsperioden har antall personer 65 år og eldre vært svakt stigende fra ca 600 000 i 1980 til vel 700 000 i 2010. Noen år har antallet vært stigende, andre år avtagende.

SSBs middelalternativ for befolkningsveksten og aldringen (MMMM-Middels nasjonal vekst) tilsier at

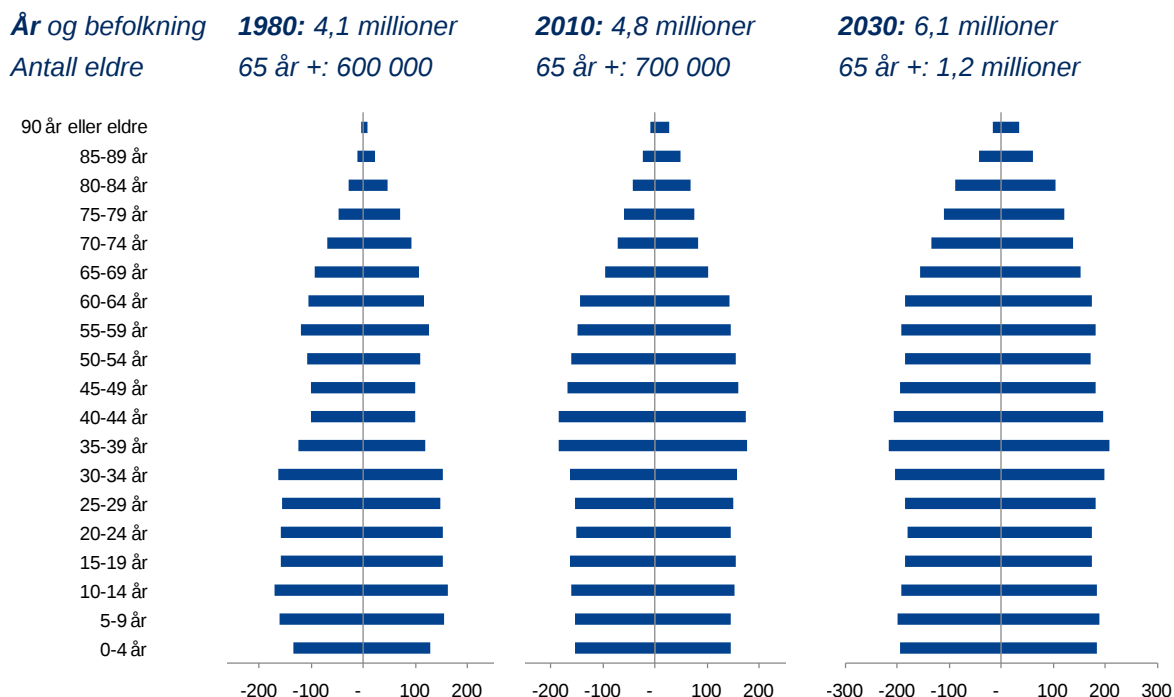
- Befolkningen totalt skal øke fra 4,8 millioner i 2010 til 6,1 millioner i 2030 - en økning på 25 prosent.
- Antall personer 65 år og eldre skal øke fra ca 700 000 i 2010 til 1,2 millioner i 2030 - en økning på 50 prosent.
- Andelen personer 65 år og eldre skal øke fra 15 prosent i 2010 til 19 prosent i 2030 - en økning på 4 prosentpoeng og 28 prosent.

MMMM betegner en kombinasjon av forutsetninger om *fruktbarhet*, *levealder*, *innenlandsk flyttenivå* og *nettoinnvandring* – i denne rekkefølgen. Hver M står for middels: middels fruktbarhet, middels levealder, middels innenlands flyttenivå og middels nettoinnvandring. Benevnelsen av de øvrige 13 fremskrivningene følger også dette oppsettet. Forutsetningene varierer fra ingen "0" via lav "L" og middels "M" til høy "H". Senere i dette kapittelet referer vi også til alternativene: MM00-Ingen flytting, HHMH-Høy nasjonal vekst, MKMM-Ingen vekst i levealder, HLMH-Svak aldring og MMM0-Ingen nettoinnvandring

Befolkningsveksten og aldringen de siste 30 årene og prognosene frem mot 2030 er illustrert i Figur 2.1 og Figur 2.2 nedenfor.

Figur 2.1 viser befolkningsveksten fra 1980 til 2010 og fremskrivningene for 2030 i tradisjonelle befolkningspyramider. Befolkningsveksten over perioden illustreres ved at pyramidene blir tykkere. Aldringen av befolkningen illustreres ved at toppen av pyramidene blir mindre spiss.

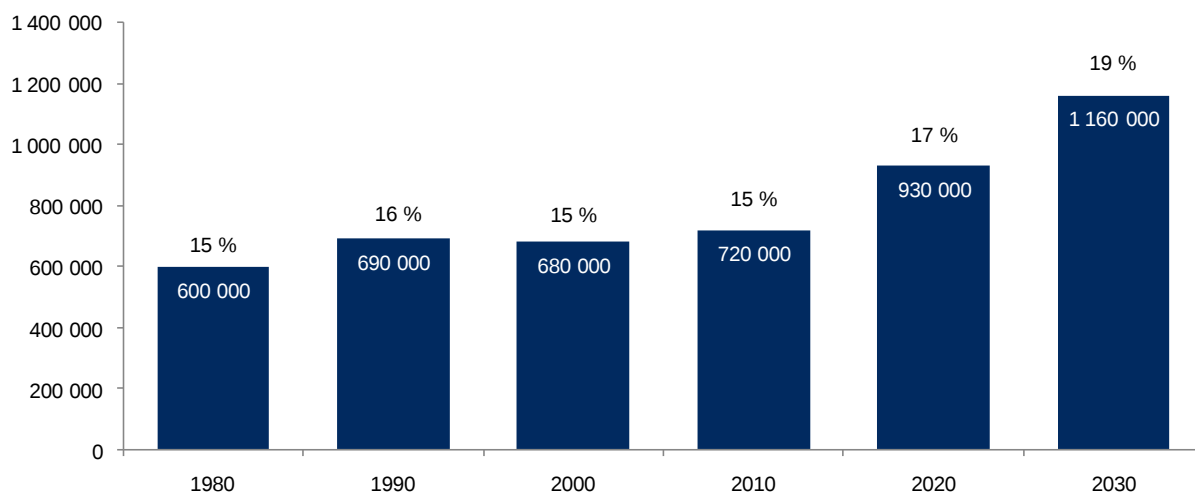
Figur 2.1 Befolkningspyramider. 1980, 2010 og 2030



Kilde: SSBs middelalternativ (MMMM), Econ Pöyry

Den faktiske økningen av antall personer 65 år og eldre er også vist i Figur 2.2 nedenfor. Høyden på stolpene viser antallet. Andelen eldre i forhold til befolkningen totalt er angitt over stolpene. Figuren illustrerer den såkalte eldrebølgen vi står ovenfor.

Figur 2.2 Personer 65 og eldre. Faktisk antall 1980-2009. SSBs fremskrivninger 2011-2030. Antall og andel. MMMM-alternativet



Kilde: SSB

2.1.2 Alternative fremskrivninger og usikkerhet

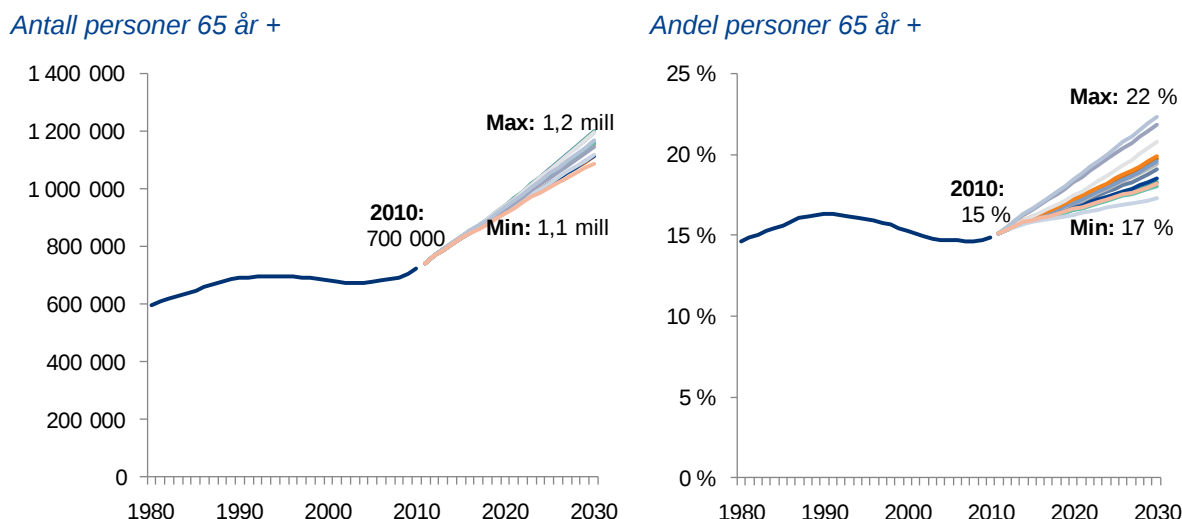
Det er stor usikkerhet rundt størrelsen på befolkningsveksten, veksten i antall eldre og veksten i andelen eldre. MMMM-alternativet for befolkningsveksten er kun ett av 14 ulike alternativer. De øvrige alternativene har andre forutsetninger med hensyn til fruktbarhet, levealder, aldring, innvandring og innenlands flytting. Implisitt i alle fremskrivningene ligger

det antagelser om aldersfordelingen i befolkningen. De ulike forutsetningene spenner ut en vifte av alternativer for befolkningsveksten, veksten i antall eldre og veksten i andelen eldre:

- Det mest forsiktige alternativet (MM00-Ingen flytting) tilsier at vi skal være 5,2 millioner mennesker i Norge i 2030 - en økning på 8 prosent. Det mest ekspansive alternativet (HHMH-Høy nasjonal vekst) tilsier at vi skal være 6,6 millioner - en økning på 35 prosent.
- I det mest forsiktige *eldrealternativet* (MKMM-Ingen vekst i levelader) predikeres det at antall personer 65 år og eldre vil utgjøre ca 1,1 millioner i 2030 – en økning på 51 prosent. I det mest ekspansive eldrealternativet (HHMH) predikeres det at antall personer 65 år og eldre vil utgjøre ca 1,2 millioner i 2030 – en økning på 66 prosent.
- Andelen eldre i de ulike alternativene varierer med de sentrale forutsetningene om fruktbarhet, levealder, aldring, flytting og innvandring. Andelen varierer fra 17 prosent i HLMH-Svak aldring, til 22 prosent i MMM0-Ingen nettoinnvandring. Lav fruktbarhet, høy levealder, sterk aldring og lav innvandring gir isolert sett en større andel eldre enn motsatsene.

Variasjonen i antall og andel eldre i de 14 alternativene er illustrert i Figur 2.3 nedenfor.

Figur 2.3 Personer 65 og eldre. Faktisk antall 1980-2009. SSBs fremskrivninger 2011-2030. Antall og andel



Kilde: SSB. Tabell 05839 og 08824

Antallet og andelen eldre kan bli høyere eller lavere enn i MMMM-alternativet. Men uansett hvilke sannsynlige forutsetninger som legges til grunn vil det bli flere eldre personer i samfunnet enn i dag. Hovedårsakene er de høye fødselskullene fra midten av 1940-tallet og fram til midten av 1970-tallet (Brunborg og Texmon, 2010). Disse kullene etterfølger langt mindre kull som ble født fra slutten av 1920-tallet og på 1930-tallet (Brunborg og Texmon, 2010). Kombinert med høyere levealder i dag enn for tidligere generasjoner får dette vesentlig betydning for befolkningssammensetningen.

Usikkerheten knyttet til antall og andel eldre skyldes at det på kort sikt er levealderen som har størst betydning for hvor mange eldre det blir, mens innvandring har størst betydning for den totale befolkningsveksten. På lang sikt vil også innvandringen ha betydning for antallet eldre. Men siden det først og fremst er unge mennesker som innvandrer til Norge, vil det ta tid før vi får en betydelig andel eldre med innvandrerbakgrunn. Usikkerheten er

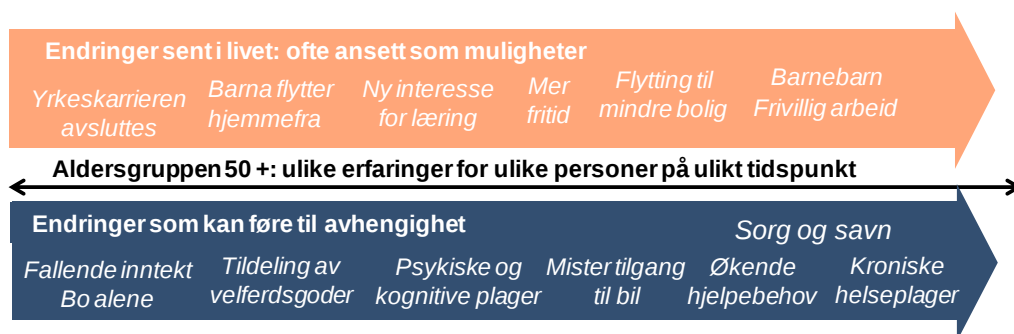
nærmere beskrevet i artikkelen Befolkningsframskrivninger 2010-2060 (Brunborg og Texmon, 2010).

2.2 MEN HVEM ER DE ELDRE ANNO 2030?

Eldre mennesker er ikke en ensartet gruppe. På samme måte som resten av befolkningen varierer eldregruppen med hensyn til blant annet kjønn, alder, seksuell legning, etnisk opprinnelse, helse, familiesituasjon og andre sosiale relasjoner, interesser, livssyn, politisk ståsted, inntekt, formue, utdanning og annen kompetanse, arbeidssituasjon, bolig og bosted. Dette fremheves i mye av litteraturen om aldring, enten fokus er transport som her, tilpasning av velferdstilbud, eller Eldres konsumvaner. Alderdommen preges av ulike hendelser for hver enkelt menneske og glidende overganger.

- The Audit Commission (2008) beskriver årene mellom 50 og 65 som en overgangsfase for mange, der livet endres på mange områder. Mange av endringene er positive og bringer med seg nye muligheter. Andre endringer er mindre positive og kan redusere valgfrihet og uavhengighet. Noen eksempler er listet opp i Figur 2.4 nedenfor.

Figur 2.4 Mangfoldet i aldersgruppen 50 +



Kilde: The Audit Commission (2008)

- Når og om hendelsene inntreffer avhenger av valg og hendelser tidligere i livet og personlige interesser og forutsetninger. Noen lever uavhengig til de blir 80 eller mer, mens en del yngre eldre trenger bistand tidlig. Hjorthol og Nordbakke (2008) skriver at livsløpet endres gradvis og at det sjelden er brå overganger. Raske endringer er som regel knyttet til sykdom, egen eller ektefelles/samboer, som kan medføre problemer med de daglige aktivitetene, både hjemme og for gjøremål som krever reiser. Vanligvis oppfattes aldringen som en glidende overgang med kontinuerlige, små tilpasninger av ulike slag.

Når vi skal analysere de Eldres transportvirkelighet og reisevaner er det nødvendig å ta hensyn til denne heterogeniteten i eldregruppen. Hvilke segmenter det er relevant å skille mellom avhenger av

- hvilke målbare egenskaper som faktisk varierer og
- hvilke målbare egenskaper som medfører variasjon i transportvaner

Informasjon om hvordan den eldre befolkningen varierer, har variert tidligere, og i noen grad hvordan utviklingen vil bli fremover vet vi mye om. SSBs befolkningsstatistikk, inntektsstatistikk, utdanningsstatistikk, levekårsundersøkelse og arbeidskraftundersøkelse (AKU) gir denne informasjonen. Reisevanene i befolkningen kartlegges jevnlig gjennom de nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU). Vågane m.fl. (2011) presenterer nøkkeltall fra RVU-2009 (den siste nasjonale reisevaneundersøkelsen). I denne og tidligere nøkkeltallsrapporter skilles det mellom ulike grupper av befolkningen: *kjønn, alder, familietype*,

utdanning, yrkesaktivitet, yrke, egen og husholdningens inntekt, samt bosted. Nordbakke (2011) presenterer reisevanene til personer med *varige fysiske problemer* med transportmidler. Vi tar utgangspunkt i at alle disse karakteristikaene også kan bety noe for reisevanene til personer over 65 år. Vi legger også til grunn at de kan ha betydning for eldres transportvirkelighet i 2030.

I Tabell 2.1 nedenfor har vi beskrevet egenskaper ved eldregruppen og oppsummert hovedtrekk ved utviklingen siden 1980, og antagelser om utviklingen mot 2030. SSBs befolkningsfremskrivninger (MMMM-alternativet) gir informasjon om mulig utvikling mot 2030 for mange av de aktuelle egenskapene. Når vi ikke kan hente informasjon der drøfter vi endringspotensialet på annet vis. En fullstendig oversikt over det statistiske grunnlaget for tabellen er gitt i vedlegg 1.

Tabell 2.1 *Egenskaper ved "de eldre" – personer 65 år og eldre*

Egenskap	Status i dag, utvikling fra 1980 og endringer mot 2030
Alder	Gruppen av personer 65 år + har blitt gradvis eldre siden 1980. Blant disse har andelen personer som 80 år + har steget fra 19 prosent i 1980 til 23 prosent i 1990, 29 prosent i 2000 og 30 prosent i 2010. Fremover antas det en forbigående nedgang i denne andelen mot 2020 (på grunn av små fødselskull på 1920- og 30-tallet), for så en økning til 30 prosent igjen rundt 2030.
Kjønn	Menn har tradisjonelt hatt en gjennomsnittlig lavere forventet levealder enn kvinner. Derfor er flere kvinner enn menn blant de eldre: knapt 60 mot vel 40 prosent. Denne kjønnsfordelingen har vært nokså stabil de siste 30 årene, men forventes å jevne seg ut frem mot 2030: til 53 prosent kvinner og 47 prosent menn. Ser vi kjønn og alder i sammenheng fremkommer en svært ujevn kjønnsbalanse. Kvinneandelen øker sterkt med økende alder. I aldersgruppen 65-69 år har, er og vil kvinneandelen være rundt 50 prosent, mens den blant 90+-åringene har økt mot 75 prosent de siste 30 årene. Den vil trolig avta til 68 prosent mot 2030.
Familiestatus	I aldersgruppen 30-69 år bor 25-33 prosent av befolkningen i par (gifte eller samboende). Hos de eldre avtar denne andelen raskt og blant 90+-åringene er andelen kun 10 prosent. Andelen aleneboere blant 67-79-åringene har vært nokså stabil siden 1980, mens andelen aleneboere blant 80+-åringene, har økt. Det har sammenheng med en økende kvinneandel i disse aldersgruppene og flere enker. Utviklingen er ikke fremskrevet. En jevnere kjønnsbalanse fremover tilsier isolert sett at andelen aleneboere ikke skal fortsette å øke fremover, men andelen kan ikke trendforlenges uten å ta andre forhold i betraktning. Andel aleneboere påvirkes av befolkningens normer og verdier, samt økonomiske stilling.
Helse	Levekårsundersøkelsene (1998-2008) viser at det er normalt å ha en eller annen sykdom, skade eller funksjonshemming (ca 60 prosent av voksne har et helseproblem), men det påvirker i liten grad oppfattelsen av egen helse (ca 80 prosent mener egen helse er god). Disse andelenene er stabile. De eldre (67+) er overrepresentert i gruppen med dårlig egenvurdert helse. Men eldregruppen ser ut til å bli sprekere. Siden 1998 har færre hatt vansker i forhold til aktivitet og deltakelse. Færre har problemer med å komme seg ut av boligen (fra 18 til 12 prosent), færre har problemer med å benytte offentlig transport (fra 19 til 14 prosent) i 2005.

Fortsettelse neste side.

Fortsettelse Tabell 2.1 Egenskaper ved "de eldre" – personer 65 år og eldre

Egenskap	Status i dag, utvikling fra 1980 og endringer mot 2030
Utdanning	Vi skiller mellom grunnskole, videregående, samt kort og lang høyskole/universitetsutdanning. Udanningsnivået blant de eldre (og andre voksne) har vært jevnt stigende fra 1980 til 2010, og en trendforlening tilsider en fortsatt økning. Andelen 67+ med høyskole/universitetsutdanning har steget fra 5 prosent i 1980 til 15 prosent i 2010, og vil trolig stige til 29 prosent i 2030.
Yrker	Vi skiller mellom 9 ulike yrkeskategorier. Forskjellene mellom ulike aldersgrupper er små og det har vært små endringer de siste 10 årene. Det er en viss overvekt av leder- og kontoryrker for de eldste og en viss underrepresentasjon av akademiske yrker og høyskoleyrker. Fra 2000 til 2010 har det vært en økning i akademiske yrker og høyskoleyrker totalt sett, og det er trolig her vi vil se en fortsatt økning, også for de eldre (jfr. omtalen av utdanning ovenfor). Men yrkesfordelingen avhenger også av hvilken type arbeidskraft som etterspørres, og den er ikke fremskrevet.
Inntekt	Norge er preget av relativt små økonomiske forskjeller, men forskjellene har økt noe siden 1980-tallet. Et forhold som kan føre til større økonomiske forskjeller mellom eldre er deres tilpasning til pensjonsreformen. De som går av tidlig vil få redusert pensjonsinntekt i forhold til de som står i jobb lenge. Dette er imidlertid forhold som ikke kan fremskrives, og usikkerheten er stor.
Bosted	Vi skiller mellom 7 kommunegrupper: (1) Oslo, (2) omegnskommuner til Oslo, (3) Bergen/Trondheim/Stavanger, (4) omegnskommuner til B/T/S, (5) resterende 6 største byer med omegn, (6) 52 mindre byer og (7) øvrige 310 kommuner. O/B/T/S med omegn har en relativt ung befolkning: snittalder 36/37 år i dag – øker til 37/40 i 2030. Likevel bor 35 prosent av personer 65+ i disse kommunene, andelen ventes å øke til 37 prosent i 2030 i tråd med sentraliseringen. De øvrige kommunene har en noe eldre befolkning: snittalder 39/40 år i dag – øker til 40/42 i 2030. 65 prosent av personer 65+ bor nå i disse kommunene, andelen ventes å synke til 63 prosent i 2030 i tråd med sentraliseringen. I de 310 distriktskommunene er aldringen påtagelig: Andelen 65+ er i dag 18 prosent, ventes å øke til 23 prosent i 2030. Trolig er denne tendens enda sterkere i de minste, mest griskrendte fraflyttingskommunene.

Kilde: SSB, NOU 2009:10 og Econ Pöyry

Det vi ser er hovedsakelig langsomme endringer, men som over tid fører til betydelige demografiske skift i befolkningssammensetningen.

3 ELDRES REISEVANER

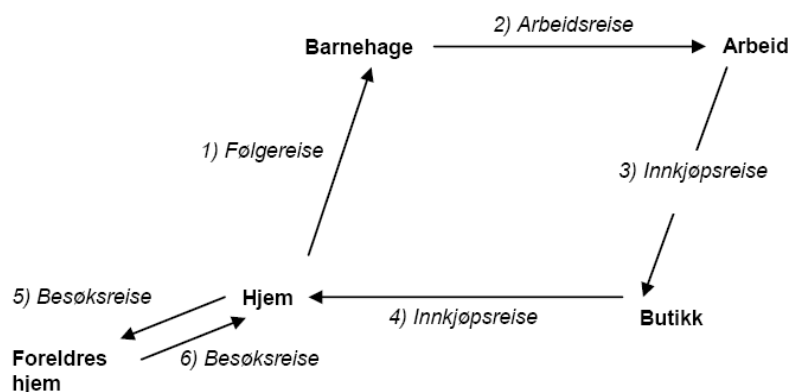
Vi har mye kunnskap om de eldres reisevaner i dag og utviklingen de siste årene. Denne kunnskapen har vi først og fremst fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU), se blant annet Vågane mfl.(2011). Men også annen litteratur og statistikk, spesielt fra TØI, tar for seg temaet aldring og transport. Disse kildene er nærmere omtalt senere.

3.1 ELDRES REISEVANER PÅ 2000-TALLET

Reisevaneundersøkelsene omfatter alle typer personreiser, både dagliglivets korte reiser og lengre reiser som gjennomføres sjeldnere, samt bruk av alle typer transportmidler, inkludert gange. En reise defineres som *enhver forflytning utenfor egen bolig, skole, arbeidsplass eller fritidsbolig, uavhengig av forflytningens lengde, varighet, formål eller hvilket transportmiddel som brukes*. Det gjøres det et skille mellom reiser som man har foretatt på en bestemt dag, og lange reiser (som er 100 km eller lengre én vei, eller reiser til/fra Norge).

Definisjonen av **daglige reiser** avviker fra den mer allmenne oppfatningen om hva en reise er. Dette kan best illustreres med et eksempel. Figur 3.1 nedenfor viser reise-mønsteret til en person som har foretatt seks reiser, og hvordan disse registreres i reisevaneundersøkelsene.

Figur 3.1 Avgrensningen av reiser i RVU



Kilde: Vågane mfl.(2011)

Personen er innom barnehagen for å levere barn på vei til jobben og drar videre til arbeidsplassen. Det regnes som to reiser etter definisjonen som brukes i reisevaneundersøkelsen; en følgereise (hjemmefra til barnehagen) og en arbeidsreise (fra barnehagen til arbeidsplassen). En mer alminnelig oppfatning er at man har gjort en arbeidsreise med et stopp i barnehagen. Den allmenne oppfatningen er knyttet til hva folk oppfatter som hovedformål med reisen, som i dette tilfellet dreier seg om å komme på jobb.

Daglige reiser defineres og avgrenses altså ut fra formålet på bestemmelsesstedet. Når man har kommet fram til stedet for formålet med reisen, regnes reisen som avsluttet. En reise til butikken en handlereise, en reise til arbeid er en arbeidsreise osv. Reiser som ender i eget hjem defineres ut fra formålet for foregående reise. En reise fra arbeidet og hjem er en arbeidsreise, mens en reise hjem fra et besøk hos en venn er en besøksreise. På én reise kan man bruke ett eller flere transportmidler. Gange og sykkel regnes som transportmidler på linje med motoriserte reiser med bil eller kollektive transportmidler.

Alle reiser innenlands som er 100 km eller lengre, samt alle reiser til/fra utlandet som er gjennomført siste måned defineres som **lange reiser**.

I denne rapporten har vi valgt å ta utgangspunkt i de tre siste reisevaneundersøkelsene: RVU-2009, RVU-2005 og RVU-2001. Data fra de tre første (RVU-1998, RVU-1992 og RVU-1985) er vanskeligere tilgjengelig. Det skyldes både at nøkkeltallsrapportene fra disse årene er bygget opp på en annen måte enn de tre siste, ikke presenterer de samme resultatene og at vektingen av utvalget er gjort annerledes. Vektingen innebærer at nøkkeltallene som går igjen i alle de seks rapportene ikke er helt sammenlignbare.

I Vågane mfl.(2011), Denstadli mfl.(2006), samt Denstadli og Hjorthol (2002) (RVU-2009/-2005/2001) er omfang, hensikt og reisemåte presentert for en rekke befolkningsgrupper blant annet personer i alderen 67-74 år og personer 75 år og eldre.

Vi har strukturert teksten i dette avsnittet etter formålet med reisevaneundersøkelse, nemlig:

- Omfanget av folks reiser
- Hensikten med folks reiser
- Hvordan folk reiser

Det er presentert fire typer indikatorer for de eldste aldersgruppene. Det er antall reiser, reiselengder (målt i kilometer), reisetider (målt i minutter) og fordelinger på formål og transportmidler (målt i prosent). Vi har gjengitt disse indikatorene i form av søylediagram. I de siste nøkkeltallsrapportene (Vågane m.fl, 2011, Denstadli m.fl, 2006, samt Denstadli og Hjorthol, 2002) er det stort sett gjengitt fem observasjoner for hele befolkningen; 1992, -98, 2001, -05 og -09. For de to eldste aldersgruppene er det kun tre observasjoner; 2001, -05 og -09.

3.1.1 *Omfang: færre reiser blant eldre*

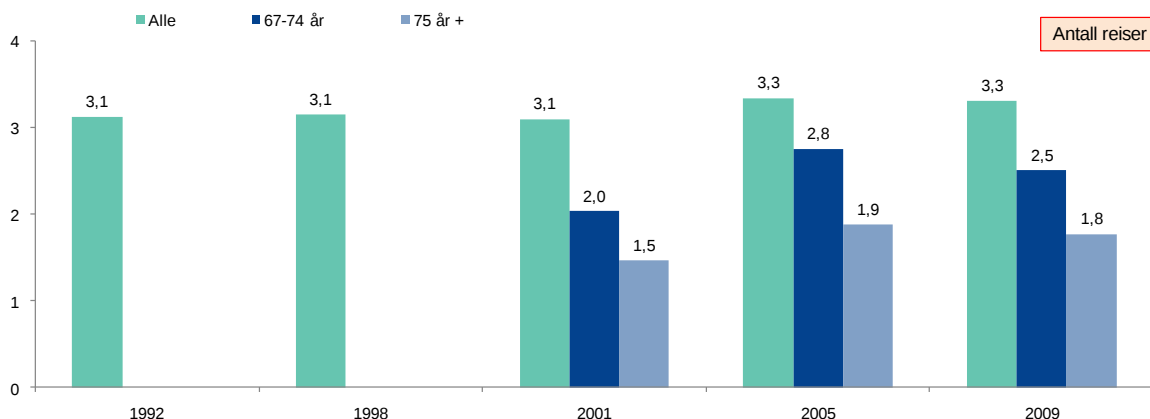
Følgende nøkkeltall beskriver befolkningens og de eldres reisevaner

- Gjennomsnittlig antall reiser per dag
- Reiselengde for daglige reiser, både per reise og totalt per dag
- Reisetid for daglige reiser, både per reise og totalt per dag
- Andel som har foretatt lange reiser
- Gjennomsnittlig antall lange reiser

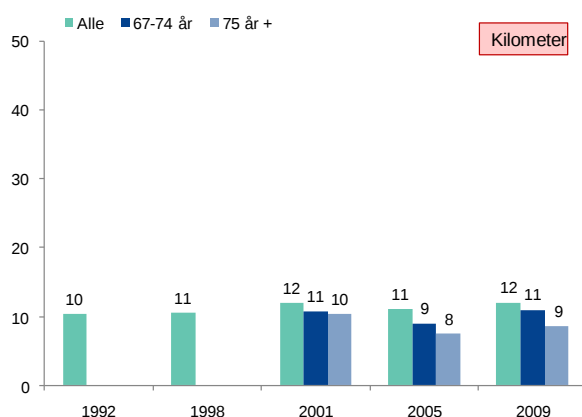
De fem delene av Figur 3.2 nedenfor viser **antall daglige reiser**, **reiselengder** (per reise og per dag), samt **reisetider** (per reise og per dag) i RVU-årene 1992 til 2009. Grønne søyler viser status for hele befolkningen (alle), mørkeblå søyler viser status for aldersgruppen 67-74 år og lyseblå søyler viser status for aldersgruppen 75 år +.

Figur 3.2 Daglige reiser; reiselengde, tidsbruk og antall. 2001, 2005 og 2009

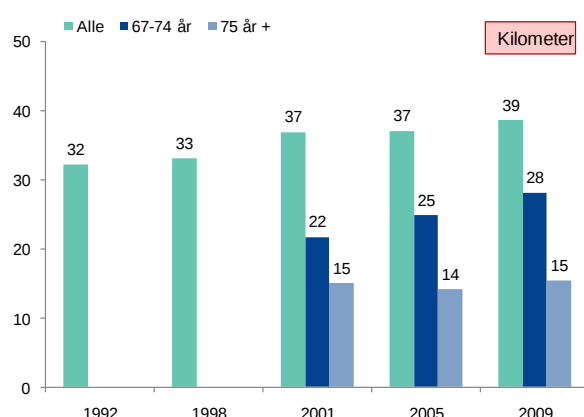
Antall reiser



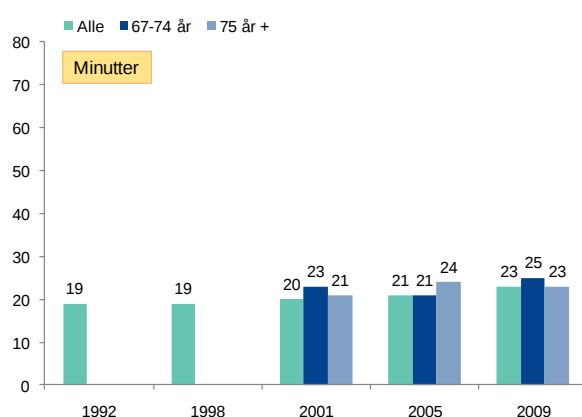
Reiselengde per reise. Kilometer



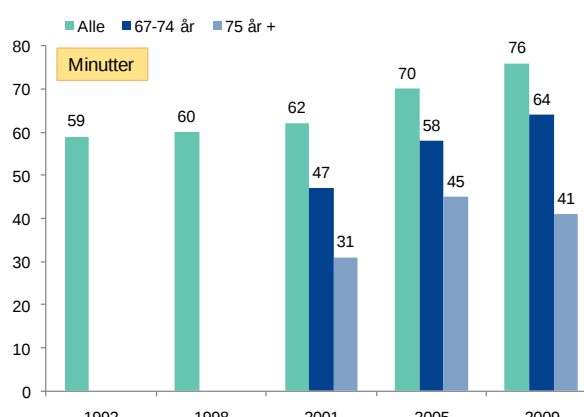
- per dag



Reisetid per reise. Minutter



- per dag



Kilde: Vågane mfl.(2011), Denstadli mfl.(2006), samt Denstadli og Hjorthol (2002)

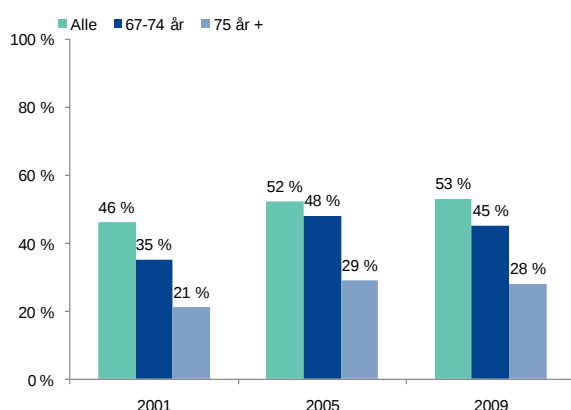
Det overordnede bildet er at antall reiser for hele befolkningen var stabilt på 90-tallet, og økte noe på 2000-tallet. Økningen gjenfinner vi i lengde og tid brukt per reise og per dag. Bildet av de eldres reisemønster skiller seg noe fra reisemønsteret til befolkningen som helhet. For det første foretar aldersgruppen 67-74 færre daglige reiser enn befolkningen som helhet. Aldersgruppen 75 år + foretar enda færre reiser. De eldres enkeltreiser er noe kortere enn enkeltreisene for hele befolkningen, men til bruker til gjengjeld noe mer tid på hver reise. Siden de foretar færre reiser blir reisetid og reiselengde per dag vesentlig

kortere for de eldre enn for hele befolkningen. Utviklingen i de eldres reisemønster på 2000-tallet gjenspeiler utviklingen for befolkningen totalt.

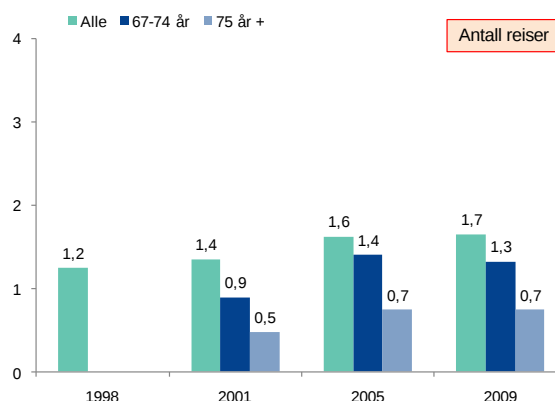
Figur 3.3 nedenfor viser omfanget av **lange reiser**; andel som har reist (den siste måneden før undersøkelsen ble foretatt) og antall reiser i RVU-årene 2001 til 2009. Det overordnede bildet er at det var en viss økning i lange reiser (både andel som har reist og antall reiser) i perioden fra 2001 til 2005, med en påfølgende stabilisering i 2009. De eldre (67-74 år) foretar færre reiser enn befolkningen som helhet, og de aller eldste (75 år +) reiser enda mindre. Endringene fra år til år følger noenlunde det samme mønsteret som endringene i befolkningen totalt.

Figur 3.3 Lange reiser og reiser til og fra Norge; reiselengde, tidsbruk og antall.
2001, 2005 og 2009.

Lange reiser – andel som har reist



Lange reiser – antall reiser



Kilde: Vågane mfl.(2011), Denstadli mfl.(2006), samt Denstadli og Hjorthol (2002)

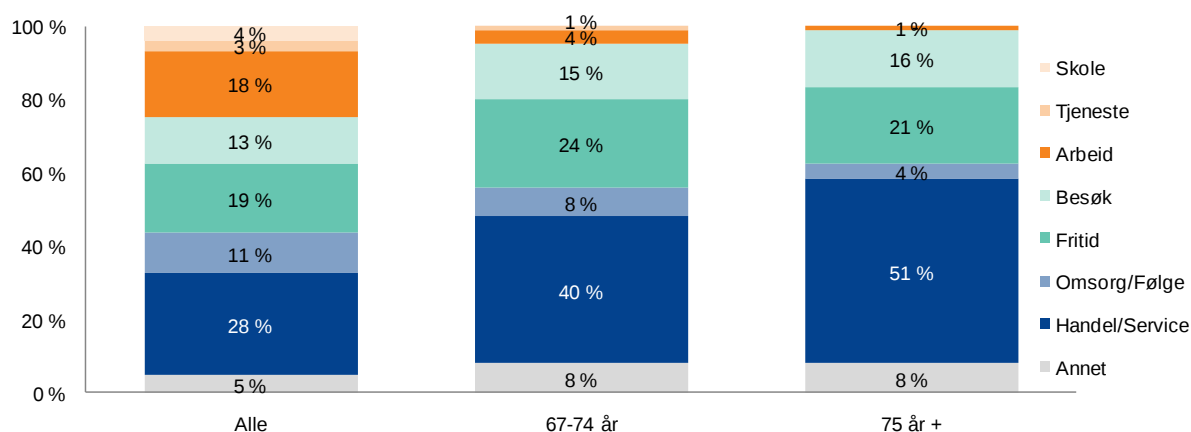
3.1.2 Hensikt: eldre handler og reiser på feire

Formålet med de daglige reisene kan deles i tre hovedområder: • reiser i forbindelse med lønnsarbeid og skole/utdanning • reiser i forbindelse med ubetalt arbeid for husholdningen • reiser i forbindelse med fritiden. Følgende nøkkeltall beskriver hensikten med befolkningens og de eldres reiser

- Daglige reiser etter formål: arbeid, skole, tjenestereiser, handels- og servicereiser, omsorgs- og følgereiser, fritidsreiser, besøk med mer.
- Lange reiser etter formål: til/fra arbeid, tjenestereiser, private ærend, organisert fritid, ferie/fritid, besøk med mer

Figur 3.4 nedenfor viser fordelingen av **ulike typer daglige reiser** for befolkningen som helhet og de to eldregruppene. Tilsvarende tall for tidligere år (1992-2009 for befolkningen som helhet, 2001-09 for de eldste aldersgruppene) er gjengitt i vedlegg 4. De historiske tallene viser at fordelingen av de ulike typene reiser er nokså stabilt over tid.

Figur 3.4 Daglige reiser etter formål. 2009. Prosent



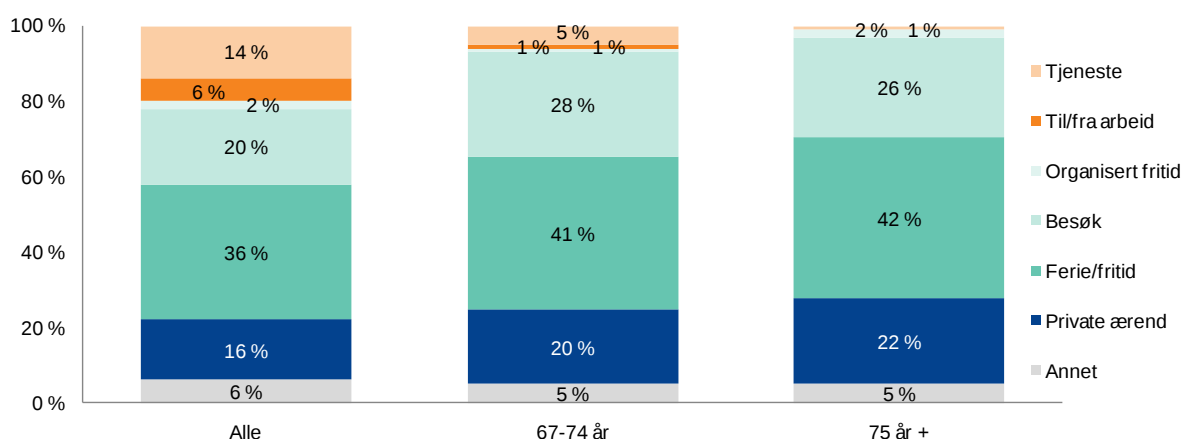
Kilde: Vågane mfl.(2011), Denstadli mfl.(2006), samt Denstadli og Hjorthol (2002)

Figuren viser at for befolkningen som helhet dominerer handels- og servicereiser (28 prosent av reisene), arbeidsreiser (18 %), fritidsreiser/besøksreiser (32 %). Andre typer reiser er sjeldnere, fordi de kun gjelder for spesielle grupper av befolkningen: skolereiser for barn, unge og personer under utdanning (4 %), tjenestereiser for personer i visse typer yrker (3 %) og omsorgs- og følgereiser, blant annet for personer med barn (11 %).

Bortfall av arbeids- tjeneste- og skolereiser for eldre - som hovedsakelig har avsluttet sin yrkeskarriere - innebærer at andre typer reiser utgjør en større andel: handels- og service-reiser (40/51 prosent av reisene) og fritidsreiser/besøksreiser (39/37 %). Unntaket er omsorgs- og følgereiser som også avtar med alderen

Figur 3.5 nedenfor viser fordelingen av **ulike typer lange reiser** for befolkningen som helhet og de to eldregruppene. Tilsvarende tall for tidligere år (1992-2009 for befolkningen som helhet, 2001-09 for de eldste aldersgruppene) er gjengitt i vedlegg 4. De historiske tallene viser at det er en viss variasjon i alle typer reiser over tid, men vanskelig å se noen bestemt trend i den ene eller den andre retningen.

Figur 3.5 Lange reiser etter formål; til/fra arbeid. 2009. Prosent



Kilde: Vågane mfl.(2011), Denstadli mfl. (2006), samt Denstadli og Hjorthol (2002)

For befolkningen som helhet dominerer ferie/fritidsreiser (36 prosent av reisene), og besøksreiser (20 %). På tredje og fjerde plass kommer private ærend (16 %) og tjenestereiser (14 %). Arbeidsreiser og reiser i forbindelse med organisert fritid betyr lite.

Bortfall av tjenestereiser for eldre påvirker fordelingen av de lange reisene noe for de eldre. Ferie/fritidsreiser får økt betydning (41/42 prosent av reisene), det samme gjør besøksreiser (28/26 %) og private ærend (20/22 %).

3.1.3 Reisemåte: gåing og påsitting mer vanlig blant eldre

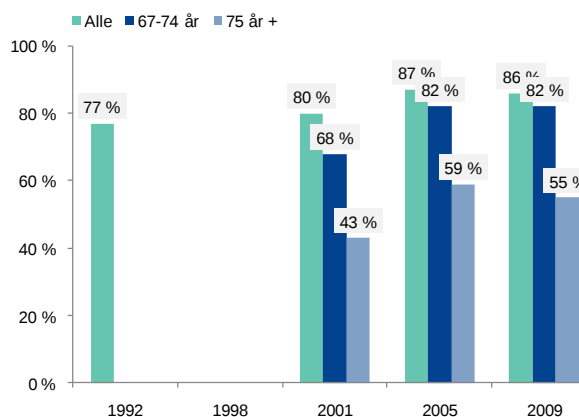
Følgende nøkkeltall beskriver hvilke transportmidler befolkningens og de eldre har tilgang til og bruker

- Andel med førerkort, tilgang til bil, sykkel og moped/MC
- Andel med (svært) godt kollektivtilbud ved boligen, (svært) dårlig og hverken eller
- Daglige reiser til fots, på sykkel, som bilfører, som bilpassasjer, med kollektiv transport med mer
- Lange reiser med bil, buss, tog, fly, ferge/båt med mer

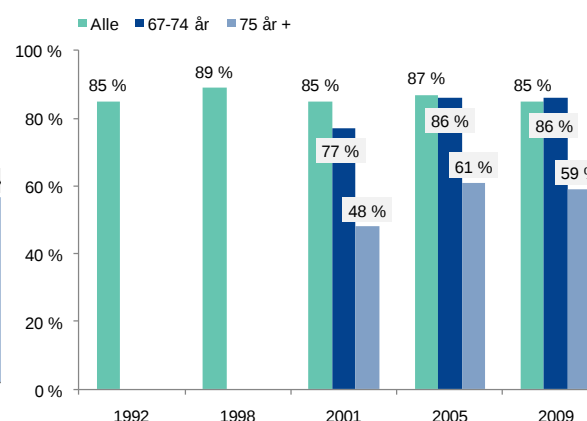
De fem delene av Figur 3.6 nedenfor viser andelen av den voksne befolkningen, andelen av 67-74-åringene og andelen av 75+-åringene som hadde førerkort i RVU-årene 1992 til 2009, andelen med bil i husholdningen, andel med tilgang til sykkel og moped/MC, og andel med god eller svært god tilgang til kollektiv transport ved boligen.

Figur 3.6 Andel med tilgang til ulike transportmidler. 1992, 1998, 2001, 2005 og 2009. Personer 18 år og eldre. Prosent

Med førerkort

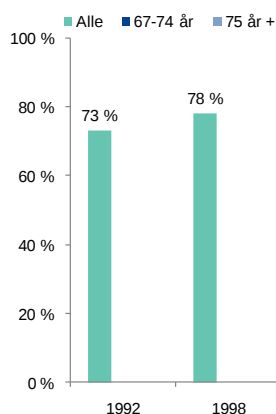


Med bil i husholdningen

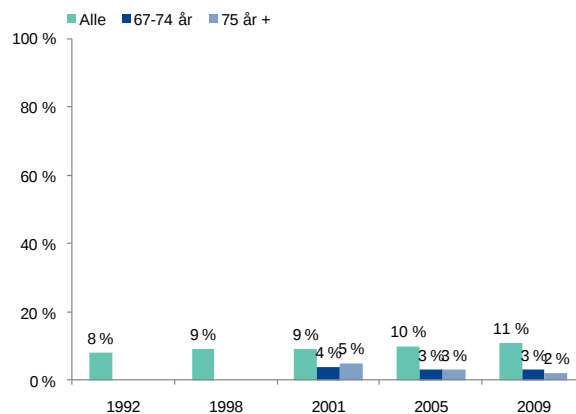


Frem til 2005 var det en jevn økning i andelen voksne med førerkort. Men i 2009 har denne økningen stoppet opp på 86 prosent. De eldste aldersgruppene har en lavere førerkortfrekvens enn resten av befolkningen, men det samme utviklingsmønsteret gjør seg gjeldende for de eldre. Andelen 67-74-åringene med førerkort stopper opp på 82 prosent i 2009 og andelen 75 år + stopper opp på 55 prosent. Andelen av befolkningen totalt med tilgang til bil har vært tilnærmet stabil i perioden 1992 til 2009 (85-90 prosent), mens en større andel eldre har fått tilgang til bil fra 2001 til 2009 (fra 77 til 86 prosent av 67-74-åringene og fra 48 til 59 prosent av 75+-åringene)

Tilgang til sykkel

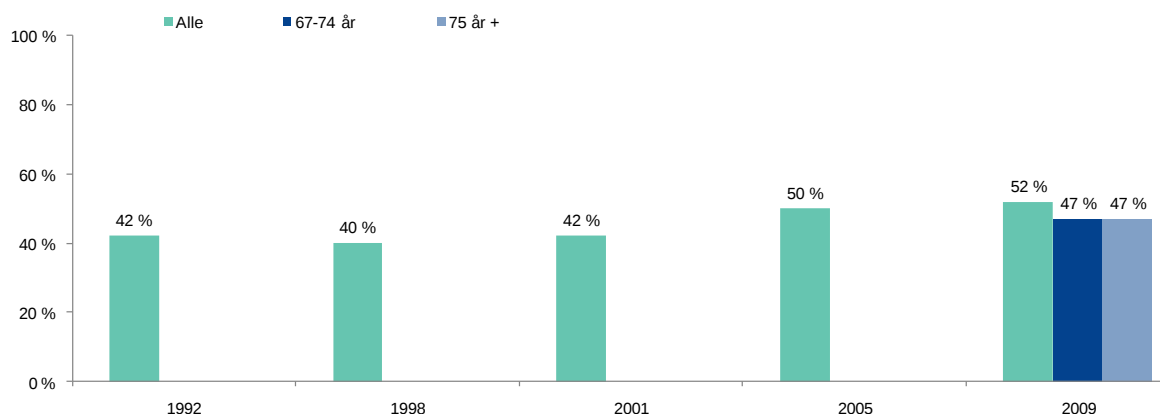


Tilgang til moped/MC



Det samme bildet ser vi for tilgangen til sykkel: Andelen av befolkningen totalt med tilgang til sykkel har vært tilnærmet stabil i perioden 1992 til 2009 (+/- 75 prosent), mens en større andel eldre har fått tilgang til bil fra 2001 til 2009 (fra 57 til 68 prosent av 67-74-åringene og fra 38 til 45 prosent av 75+-åringene). Tilgangen til moped er lav, men svakt stigende i hele befolkningen (fra 8 til 11 prosent) og enda lavere og avtagende i de eldste aldersgruppene (+/- 3 prosent).

Med god, eller svært god tilgang til kollektiv transport ved boligen. Prosent

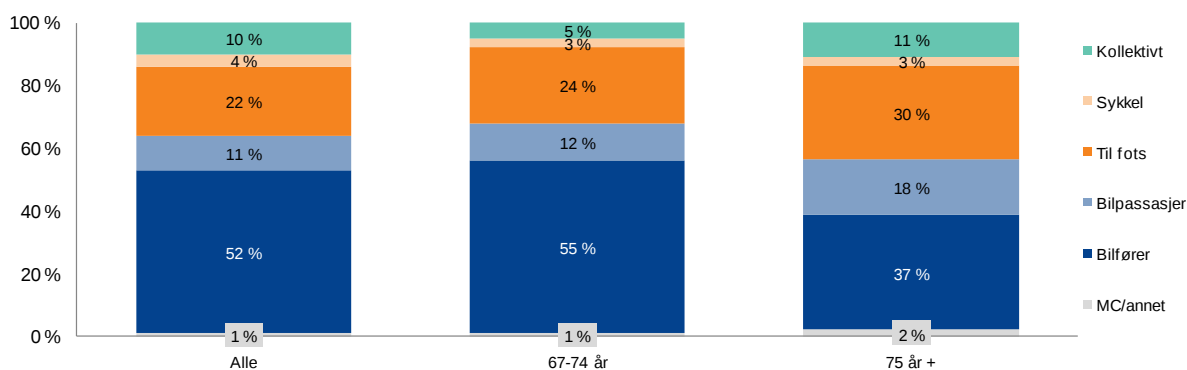


Andelen av befolkningen med god eller svært god tilgang til kollektiv transport ved boligen har økt fra 42 prosent i 1992 til 52 prosent i 2009. For de eldste aldersgruppene har vi kun informasjon om status i 2009: 47 prosent har god eller svært god tilgang til kollektiv transport ved boligen.

Kilde: Vågane mfl.(2011), Denstadli mfl.(2006), samt Denstadli og Hjorthol (2002)

Figur 3.7 nedenfor viser fordelingen av **ulike transportmidler på daglige reiser** i perioden 1992 til 2009 for befolkningen som helhet og de to eldregruppene. Tilsvarende tall for tidligere år (1992-2009 for befolkningen som helhet, 2001-09 for de eldste aldersgruppene) er gjengitt i vedlegg 4. De historiske tallene viser ikke tydelige trender opp eller ned i bruken av noen av transportmidlene. Det er imidlertid store forskjeller i bruken av hvert transportmiddel – og noe mindre forskjeller mellom de eldre og befolkningen totalt:

Figur 3.7 Daglige reiser til med ulike transportmidler. 2009. Prosent



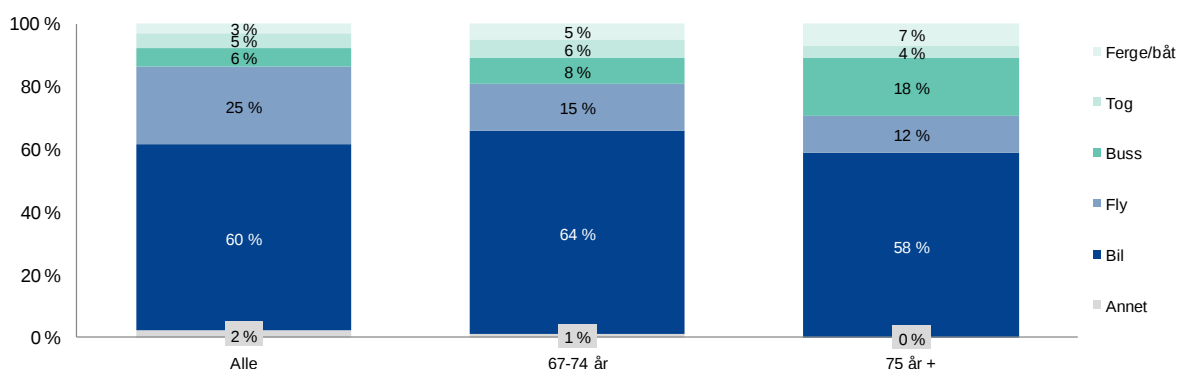
Kilde: Vågane mfl.(2011), Denstadli mfl.(2006), samt Denstadli og Hjorthol (2002)

Figuren viser at for befolkningen som helhet dominerer bil som transportmiddel på daglige reiser (52+11 prosent av reisene), dernest kommer spaserturer (22 %) og reiser med kollektiv transport (10 %). Andre typer transportmidler, inkludert sykkel brukes i liten grad.

Et nesten identisk mønster gjenfinner vi for personer i alderen 67-74 år, mens de aller eldste har et annet reisemønster: de kjører mindre bil selv (på 37 prosent av reisene), sitter mer på (18 %) og går mer (30 %).

Figur 3.8 nedenfor viser andel personer som har brukt **ulike transportmidler på lange reiser** i perioden 1998 til 2009. Det vil si med bil, buss, tog, fly og båt/ferge. Tilsvarende tall for tidligere år (1992-2009 for befolkningen som helhet, 2001-09 for de eldste aldersgruppene) er gjengitt i vedlegg 4. Også her viser de historiske tallene en viss variasjon i andelen som bruker hvert transportmiddel, men vanskelig å se tydelige trender opp eller ned i bruken av noen av transportmidlene. Det er imidlertid klare forskjeller i bruken av hvert transportmiddel og mellom de eldre og befolkningen totalt:

Figur 3.8 Lange reiser med ulike transportmidler. 2009. Prosent



Kilde: Vågane mfl.(2011), Denstadli mfl.(2006), samt Denstadli og Hjorthol (2002)

Figuren viser at for befolkningen som helhet dominerer bil også som transportmiddel på lange reiser (60 prosent av reisene), dernest kommer fly (25 %). Andre transportmidler som buss (6 %), tog (5 %) og båt (3 %) betyr lite.

De eldre (67-74 år) kutter først ned på flyreiser (som faller til 15 prosent av de lange reisene) og øker bilbruken (64 %). Når de ble enda eldre (75+) reduseres også bilbruken (til 58 %), og bussreisene blir mer dominerende (18 %). Tog (4 %) og båt (7 %) utgjør fremdeles små andeler.

3.2 STORE FORSKJELLER MELLOM ELDRE

For at vi skal kunne dele den eldre befolkningen inn i ulike segmenter er det nødvendig å finne ut hvilke egenskaper ved eldregruppen som medfører *variasjon* i transportvaner. Reisevanedataene gir et godt grunnlag for å analysere forskjeller innad eldregruppen fordi en rekke ytre egenskaper ved respondentene også er kartlagt.

Vi har tilnærmet oss denne variasjonsanalysen på tre måter.

- Vi starter med en gjengivelse av overordnede sammenhenger mellom *befolkningskarakteristika* og reisevaner.
- Dernest presenterer vi opplysninger om de *eldres* reisevaner direkte fra tallmaterialet som er publisert i forbindelse med RVU.
- Til slutt presenterer vi resultater fra fire TØI-rapporter der ulike aspekter ved eldres reisevaner, utfordringer og transportvirkelighet er beskrevet og analysert.

3.2.1 Befolkningskarakteristika og reisevaner

Det er store variasjoner i hvilke befolkningsgrupper som reiser ofte og langt, samt hvilke grupper som bruker ulike transportmidler og reisemåter mest. I beskrivelsen av omfanget av befolkningens reiser, hensikt med reisene og reisemåte har Vågane mfl.(2009) oppsummert hvilke reisevaner som karakteriserer ulike grupper. Disse oppsummeringene er gjengitt i Tabell 3.1 nedenfor.

Tabell 3.1 *Personer med ulikt reisemønster og tilgang til transport*

Nøkkeltall i RVU	Karakteristika ved personer som reiser mye og har god tilgang til transport
Gjennomsnittlig antall reiser per dag	De som har flest reiser er personer i aldersgruppen 35-44 år, enslige med barn, personer med høy husholdsinntekt, yrkesaktive, samt de som har førerkort og god tilgang til bil.
Reiselengde for daglige reiser	De som reiser lengst er menn, personer i aldersgruppen 35-54 år, par med barn, personer med høy utdanning og inntekt, administrative ledere, håndverkere og de som har lang arbeidstid, samt bosatte i områdene rundt Oslo.
Reisetid for daglige reiser	De som bruker mye tid på å reise er i hovedsak de samme gruppene som reiser langt.
Andel som har foretatt lange reiser Gjennomsnittlig antall lange reiser	De som har flest lange reiser er menn, personer i aldersgruppen 45-54 år, folk med høy utdanning og inntekt, administrative ledere og de som har lang arbeidstid, samt bosatte i Oslo og omegn.
Reisenes formål	Reisemønsteret avspeiler folks livsfase og aktivitetsmønster. De yrkesaktive har andelsmessig flest reiser i tilknytning til arbeid, de med barn flest følge- og omsorgsreiser, og de ikke yrkesaktive har mange fritidsreiser. De eldste har flest handle- og servicereiser.
Tilgang til bil	God tilgang til bil har menn, personer med høy inntekt og utdanning, i aldersgruppen 45-54 år, lever i par og har barn, samt bosatte i mindre tettsteder og i spredtbygde strøk.
Andel med godt og dårlig kollektivtilbud ved boligen	Kvaliteten på kollektivtilbudet , det vil si avstand til holdeplass og avgangshyppighet, er best for bosatte i Oslo (Bergen, Trondheim og Stavanger), mens de som bor i områdene rundt de store byene har et betydelig dårligere tilbud.

Fortsettelse neste side

Fortsettelse Tabell 3.1 Personer med ulikt reisemønster og tilgang til transport

Nøkkeltall i RVU	Karakteristika ved personer som reiser mye og har god tilgang til transport
Daglige reiser med ulike transportmidler	Bilbrukere: • har minst to biler i husholdningen • har alltid har tilgang på bil • har dårlig kollektivtilbud • er menn • er 35-54 år • er yrkesaktive Fotgjengere: • har ikke tilgang på bil • har et godt kollektivtilbud • er kvinner • er under 25 år eller over 75 år • er enslige • er ikke yrkesaktive • har lav inntekt • bor i de fire største byene Kollektivreisende: • har ikke førerkort eller bil • har god tilgang på kollektivtransport • er under 25 år • bor i Oslo • har lav inntekt
Lange reiser med ulike transportmidler	Bilbrukere: • har yrkesskole • bor i spredtbygde strøk eller omegnskommuner til Oslo • har alltid har tilgang til bil Bussreisende: • er under 25 år og over 75 år • er enslige uten barn • har grunnskole • har lav inntekt • har ikke førerkort og bil Flyreisende: • har høy utdanning og inntekt • jobber mer enn 40 timer pr. uke • er administrative ledere • bor i Bergen, Trondheim, Stavanger eller omegn • har ikke har bil

Kilde: Vågane mfl. (2011)

Det generelle bildet som fremkommer i tabellen ovenfor er at **de som reiser oftest og lengst** er personer som på ulike måter er privilegerte eller ressurssterke: de er midt i livet, de er yrkesaktive, de har ofte høy utdanning og inntekt, de har barn, de er ledere eller håndverkere og de har lang arbeidstid. I tillegg har de førerkort og tilgang på bil. Som regel har menn høyere transportaktivitet enn kvinner. Bosted varierer.

Den samme gruppen har også god **tilgang til bil og bruker bil oftest**: yrkesaktive menn, midt i livet ofte med høy utdanning og inntekt, samt barn. Bosted varierer. Når det gjelder **kvaliteten på kollektivtilbudet** er det definitivt best i de største byene. De som bruker kollektive transportmidler ofte er likevel gjennomgående mindre privilegerte eller ressurssterke: de enten veldig unge, eller veldig gamle, de har ofte lav utdanning og inntekt og de er enslige. I tillegg har de hverken førerkort eller tilgang på bil. Kvinner bruker kollektiv transport oftere enn menn. **Fotgjengere** har mange av de samme egenskapene.

Dette bildet tilsier at når vi skal dele eldregruppen inn i segmenter som er relevante for langsiktig transportplanlegging bør vi skille mellom kjønn, mellom personer med ulik grad av privilegert status og personer i ulike deler av landet.

3.2.2 Hvor mye reiser de eldre og hvem har tilgang på bil og kollektiv?

Fra listen med nøkkeltall som vi har presentert i de foregående avsnittene har vi valgt ut tre som fanger opp viktige trekk ved eldres reisevaner:

- **Antall daglige reiser** – som sier noe om de eldre faktisk kommer seg ut av boligen, om de har anledning til å foreta nødvendige ærend og om de kan opprettholde et sosialt liv.
- **Tilgang til bil** – som er det viktigste transportmiddelet både på daglige reiser og lange reiser
- **Tilgang til kollektiv transport nær boligen** – som er et alternativ for personer uten førerkort og bil, et scenario som høy alder uvegerlig medfører for de fleste

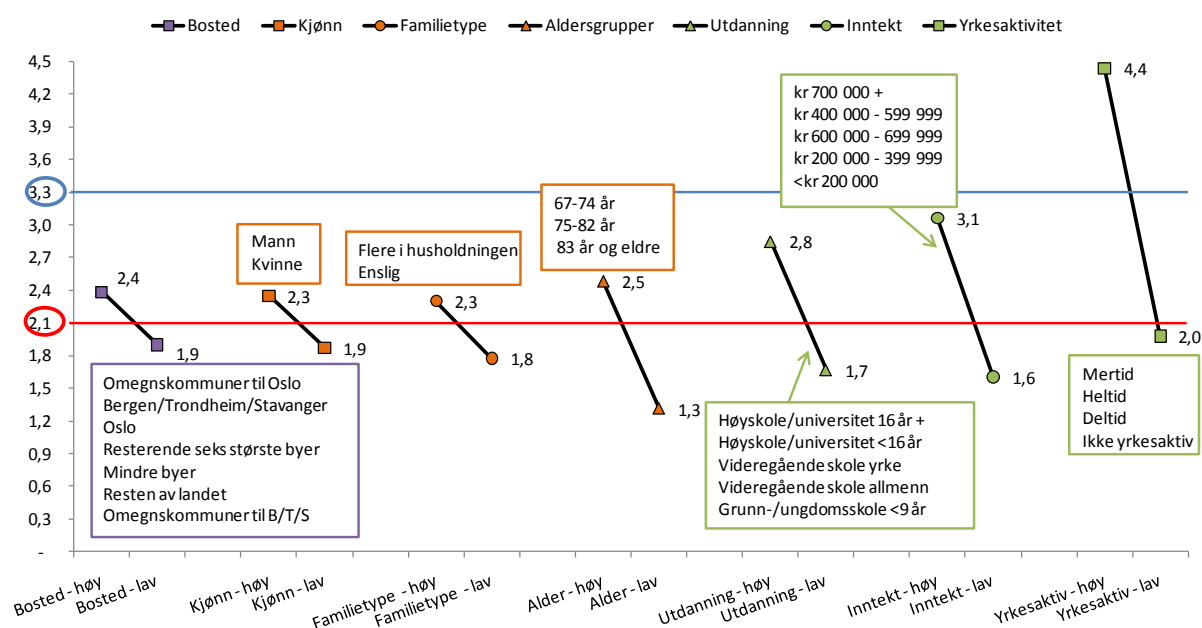
Disse valgene innebærer at vi har lagt mindre vekt på de lange reisene (som uansett er nokså sjeldne) og mindre vekt på reisemål (fordi det henger sammen med reiseomfanget).

De tre nøkkeltallene er presentert i tre figurer nedenfor (Figur 3.9, Figur 3.10 og Figur 3.11). Figurene er bygget opp etter samme mal:

- Gjennomsnittlig *antall daglige reiser, biltilgang og kollektivtilgang* for hele befolkningen er illustrert ved tverrgående blå linjer. Tilsvarende for alle 67 år og eldre er illustrert ved tverrgående røde linjer.
- De skråstilte linjene med to markerte ytterpunkter illustrerer hvordan de tre nøkkeltallene varierer med ulike egenskaper hos de eldre (bosted, kjønn, familietype, alder, utdanning, inntekt og yrkesaktivitet). Ytterpunktene viser høyeste og laveste verdi på nøkkeltallene.
- Tekstboksene i figurene viser rangeringen av egenskaper mellom ytterpunktene. Fargen på tekstboksene korresponderer med fargen på ytterpunktene. Orange illustrerer personlige egenskaper som kjønn, familie og alder. Lilla illustrerer bosted. Grønt illustrerer sosioøkonomisk status definert ved utdanning, inntekt, yrkesaktivitet og yrke.
- Rekkefølgen på de skråstilte linjene fra venstre mot høyre i hver figur er bestemt av avstanden mellom ytterpunktene innenfor hvert nøkkeltall.

Figur 3.9 nedenfor viser variasjonen i antall daglige reiser for befolkningen 67 år og eldre. Gjennomsnittlig antall daglige reiser i befolkningen i 2009 var 3,3. Gjennomsnittlig antall daglige reiser blant personer 67 år og eldre var 2,1. Innenfor eldregruppen er det betydelig variasjon rundt gjennomsnittet: eldre i omegn til Oslo reiser mer enn eldre i omegn til Bergen, Trondheim og Stavanger (2,4 mot 1,9), eldre menn reiser mer enn eldre kvinner (2,3 mot 1,9), eldre som bor sammen med noen reiser mer enn eldre som bor alene (2,3 mot 1,8), unge eldre reiser mer enn de gamle eldre (2,5 mot 1,3), eldre med høy utdanning reiser mer enn eldre med lav utdanning (2,8 mot 1,7), eldre med høy inntekt reiser mer enn eldre med lav inntekt (3,1 mot 1,6) og yrkesaktive eldre reiser mer enn ikke yrkesaktive eldre (4,4 mot 2,0).

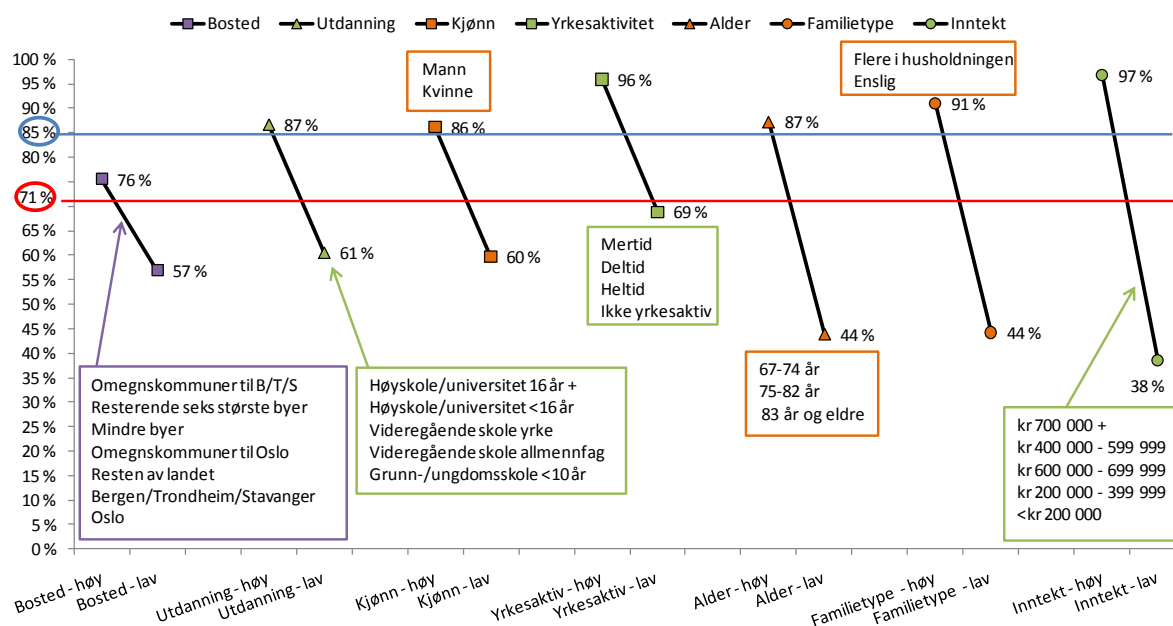
Figur 3.9 Antall daglige reiser. Gjennomsnitt og variasjon i ulike grupper



Kilde: RVU-2009 - datasett

Figur 3.10 nedenfor viser variasjonen i biltilgangen for befolkningen 67 år og eldre. I befolkningen totalt bor 85 prosent i en husholdning med bil. Blant den eldre befolkningen bor 71 prosent i en husholdning med bil. Innenfor eldregruppen er det betydelig variasjon rundt gjennomsnittet: I omegn Bergen, Trondheim og Stavanger er det flere som bor i en husholdning med bil enn i Oslo (76% mot 57%), eldre med høy utdanning har oftere bil enn eldre med lav utdanning (87% mot 61%), eldre menn har oftere bil enn eldre kvinner (86 % mot 60 %), yrkesaktive eldre har oftere bil enn ikke yrkesaktive eldre (96 % mot 69 %), unge eldre har oftere bil enn gamle eldre (87% mot 44 %), eldre som bor sammen med noen har oftere bil enn eldre som bor alene (91% mot 44%) og eldre med høy inntekt har oftere bil enn eldre med lav inntekt (97% mot 38%).

Figur 3.10 Med bil i husholdningen. Gjennomsnitt og variasjon i ulike grupper

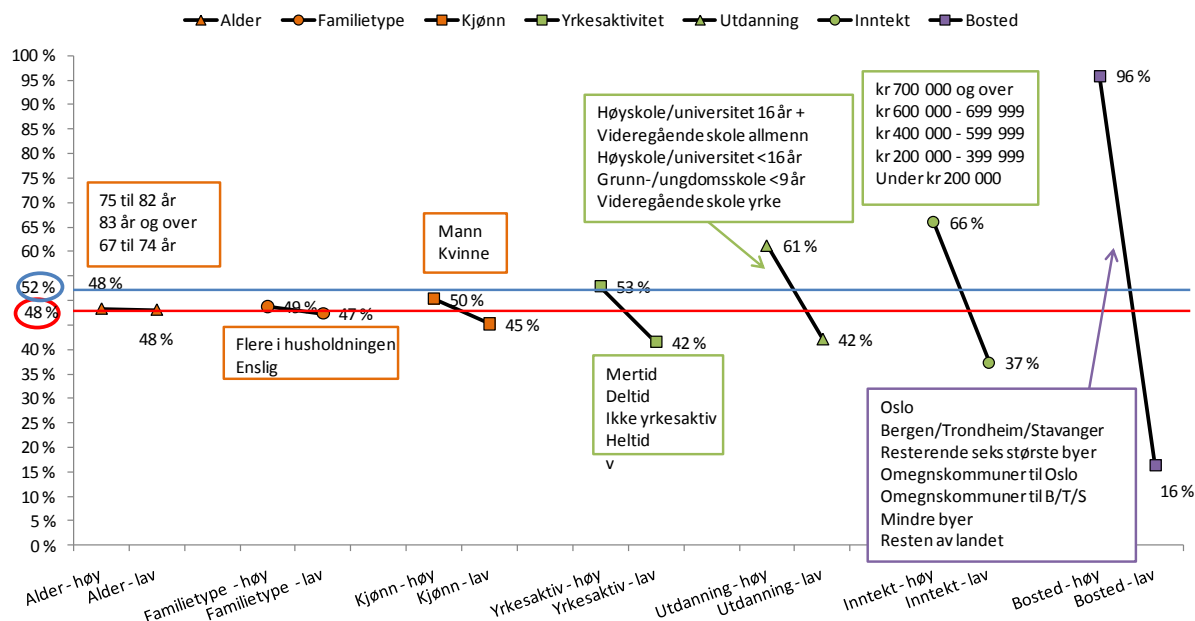


Kilde: RVU-2009 - datasett

Figur 3.11 nedenfor viser variasjonen i god tilgang til kollektivtransport ved boligen for befolkningen 67 år og eldre. I befolkningen totalt har 52 prosent god tilgang til kollektiv transport nær boligen. Blant den eldre befolkningen har 48¹ prosent god kollektivtilgang. Innenfor eldregruppen er det dels ubetydelig, dels meget stor variasjon rundt gjennomsnittet: God tilgang til kollektivtransport varierer nesten ikke med alder, husholdningsstørrelse eller kjønn. God tilgang varierer mye med yrkesaktivitet, utdanning og inntekt: yrkesaktive eldre reiser har oftere god kollektivtilgang enn ikke yrkesaktive eldre (53% mot 42%) eldre med høy utdanning har oftere god kollektivtilgang enn eldre med lav utdanning (61% mot 42%), og eldre med høy inntekt har oftere god kollektivtilgang enn eldre med lav inntekt (66% mot 37%). Og som tidligere er slått fast: bosted betyr svært mye for kollektivtilgangen. I Oslo har nesten alle god tilgang, mens i de 310 minste kommunene, "resten av landet" har svært få tilgang (96% mot 16%).

¹ I Vågane m.fl. (2011) er det oppgitt 47 prosent. Når vi har regnet ut dette på nytt kommer vil til 48 prosent. Avviket skyldes trolig en avrundsingsfeil i beregningene.

Figur 3.11 Tilgang til kollektiv transport nær boligen. Gjennomsnitt og variasjon i ulike grupper.



Kilde: RVU-2009 - datasett

I sum viser oppsplittingen av nøkkeltallene på egenskaper ved eldregruppen de samme tendensene som hovedresultatene for befolkningen gjengitt i Tabell 3.1 ovenfor.

De som **reiser mest** er på ulike måter privilegerte og ressurssterke: de er yngre eldre, de har høy utdanning og inntekt, de bor sammen med noen. Menn reiser mer enn kvinner, bosted varierer. Den samme gruppen har også god **tilgang til bil**: "yngre" eldre menn, med høy utdanning og inntekt, ikke enslige. Bosted varierer. Når det gjelder **kvaliteten på kollektivtilbudet** er det definitivt best i de største byene. Men også best for de med høy utdanning og inntekt.

Tallene bekrefter at når vi skal dele eldregruppen inn i segmenter som er relevante for langsiktig transportplanlegging bør vi skille mellom kjønn, mellom personer med ulik grad av privilegert status og personer i ulike deler av landet.

3.2.3 Nærmere om kjønn, bosted, biltilgang og funksjonsevne

Det er nettopp sammenhengen mellom de eldres kjønn, privilegiestatus (tilgang til bil og funksjonsevne), samt bosted på den ene siden og reisevaner på den andre siden TØI har analysert i fire utredninger. Utredningene er delvis basert på reisevaneundersøkelsene og delvis på annen litteratur og informasjon samlet inn gjennom de konkrete prosjektene.

I disse fire analysene av eldres reisevaner er det implisitt foretatt flere typer segmentering av eldregruppen. Segmenteringene er skjematisk listet opp i Tabell 3.2 nedenfor.

Tabell 3.2 Eldregrupper omhandlet i fire TØI-rapporter

	Bosted	Tilgang til bil	Funksjonsevne	Kjønn
Transportløsninger for eldre i distriktene (Hjorthol mfl, 2009)	Distrikter med dårlig kollektivtilbud	Med og uten tilgang til bil	God og dårlig førlighet	
Mobilitet blant yngre, eldre og funksjonshemmede – bilens rolle (Nordbakke, 2006)		Med tilgang til bil	Dårlig førlighet	
Fysiske problemer med å bruke transportmidler (Nordbakke, 2011)			Varige fysiske problemer	
Bilens betydning for eldre gruppers velferd og livskvalitet (Hjorthol og Nordbakke, 2008)	Storby Omegn Småby			Menn Kvinner

Kilde: Hjorthol mfl (2009), Nordbakke (2006), Nordbakke (2011), samt Hjorthol og Nordbakke (2008)

Samlet sett gir Hjorthol mfl (2009), Nordbakke (2006) og (2011) et bilde av reisevanene til eldre med og uten tilgang til bil - med god og dårlig førlighet/ingen eller varige fysiske problemer, samt disse gruppenes utfordringer.

- Hjorthol mfl (2009) skriver at opplevelse av transportsituasjonen avhenger av den enkeltes helse og tilgang til transportressurser. Analysene viser at det er førerkort, tilgang til bil og den enkeltes helsetilstand som er avgjørende for å forstå ulikehetene i transportmuligheter, tilpasninger og ønsker for framtida. Analysene er foretatt på grunnlag av intervjuer med eldre over 80 år og fokusgrupper med samme aldersgruppe i Vågå, Marker og Nes i Akershus. I fokusgruppene ble det lagt vekt på å få med kvinner, personer uten førerkort for bil, helseproblemer som gjør det vanskelig å bevege seg, bruke bil/vanlig kollektiv transport. Kommunene representerer tre ulike måter å organisere den offentlige transporten på. Hovedresultatene er gjengitt i de blå feltene i Tabell 3.3 nedenfor.
- Nordbakke (2006) har analysert internasjonal litteratur (publisert etter 1990) som omhandler bilens rolle for yngre, eldre (pensjonister) og funksjonshemmedes bevegelsesmuligheter. Eldres bilbruk har økt kraftig i de fleste vestlige land, og eldre bruker i mindre grad enn tidligere kollektivtransport. Samtidig avtar bilbruk med alder, kvinner er stort sett passasjer – mens eldre menn kjører bilen selv. I sum tyder litteraturen på at førerkort og høy grad av mobilitet er sentralt for eldres *tilfredshet* med sin egen mobilitet og dermed velferd: Eldre med førerkort foretar flere turer utenfor hjemmet enn eldre uten førerkort, uansett hvilken gruppe eldre man ser på. En finsk studie blant eldre viser at fravær av førerkort og det å bo på landsbygda er de viktigste faktorene som forklarer ikke oppfylte reisebehov. Et resultat som omhandler eldre med dårlig førlighet og tilgang til bil er gjengitt i det oransje feltet i Tabell 3.3 nedenfor.
- Nordbakke (2011) beskriver, drøfter og analyserer personer med varige fysiske problemer med transportmidler – *hvem* som har slike problemer, *hvor ofte* de foretar daglige og lange reiser, hvilke *reiseformål* de har, hvilke transportmidler de bruker og hvilke *problemer* de har med ulike kollektive transportmidler. Analysene er basert på RVU-2009 og en tilhørende postal spørreundersøkelse rettet mot personer som oppga at de hadde varige fysiske problemer som begrenset deres muligheter til å bevege seg utendørs eller bruke transportmidler.
- I RVU-2009 oppgav 9 prosent av respondentene at de hadde varige fysiske problemer som begrenset deres mulighet til å bevege seg utendørs eller bruke transportmidler. Problemer med bruk av ett eller flere typer transportmidler rammer

alle typer mennesker, men *eldre* er overrepresentert blant de som har slike problemer. Det er også andre grupper som er overrepresentert: kvinner, personer med lav utdanning, lav inntekt, personer som ikke er yrkesaktive, alderspensjonister, langtidssykmeldte. Disse karakteristikaene varierer noe med *hvilket* transportmiddel respondentene oppgir å ha problemer med. Selv om det også er slik at mange av de som har varige fysiske problemer med ett transportmiddel også har vanskeligheter med andre transportmidler. Et resultat som omhandler personer (herunder eldre) med dårlig førerlighet og tilgang til bil er gjengitt i det grønne feltet i Tabell 3.3 nedenfor.

Tabell 3.3 *Situasjonen til fire grupper eldre: med god og dårlig førerlighet – og med og uten bil. Tekst fra tre TØI-rapporter*

God førighet		God førighet		I K K E T I L G A N G
T I L G A N G T I L B I L	Eldre (menn) 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.	Eldre (kvinner) i denne gruppen er med på færre aktiviteter enn de med bil. Ting de gjerne skulle ha vært på, kan de ikke delta i fordi det er vanskelig med transport.		
	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.	Likevel kommer de ut på noe: En del med TT-kort 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-kortet når de skal hjem om kvelden.		
		På dagtid er det eksempler på at man gjør avtale med familie og naboer om å få sitte på hjemover når disse likevel skal hjem fra jobben. Slik unngår de lange dager på destinasjonsstedet, slik det ofte er hvis de bruker offentlig kommunikasjon begge veier.		
T I L G A N G T I L B I L	Det er lettere for eldre med helseproblemer og funksjonshemming å kjøre bil enn å bruke kollektivtransport. I en amerikansk studie hadde alle en funksjonshemming sterk nok til å påvirke deres reiseaktivitet utenfor hjemmet. Denne gruppen har relativt lavere mobilitet enn andre, men kjører likevel ofte bil selv. Dette er et eksempel på at bilen kan ha kompensatoriske kvaliteter	Eldre som har problemer med å gå uten hjelpemidler (for eksempel rullator), hadde så godt som alle TT-kort. Behovet for hjelp til å få utført daglige innkjøp var mye større enn blant de som ikke hadde store vansker med å benytte det vanlige kollektivtilbudet. Lokalisering av bolig er derfor av stor betydning for i hvilke grad disse eldre skal kunne utføre innkjøp og delta på sosiale arrangement. Alle har sluttet å bruke vanlige kollektivtransportmidler. Drosje, enten i form av TT-kjøring eller som egenbetalte turer er en løsning. Mange av disse fikk hjelp av familien til praktiske gjøremål og transport. Barn og barnebarn er viktigere hjelpere og stiller ofte opp, men flere av de eldre uttrykte at de helst ikke ville være til byr, og ønsket seg et offentlig tilbud i stedet.	I K K E T I L G A N G	
Dårlig førighet		Dårlig førighet		

Kilde: Hjorthol mfl (2009), Nordbakke (2006), Nordbakke (2011), samt Hjorthol og Nordbakke (2008)

Note: TT-ordningen fungerer stort sett som en taxibasert individuell dør-til-dør-transport. Formålet med er å gjøre funksjonshemmede mer mobile og således transportmessig mer likestilte med den øvrige befolkning. Brukergruppen er i all hovedsak eldre mennesker, da 86 % av TT- brukerne er eldre enn 60 år og mer enn halvparten er over 80 år. Om lag ¾ av brukerne er kvinner. Kilde: St. meld nr 25 (2005-06).

Resultatene som beskriver situasjonen og utfordringene til personer med dårlig førerlighet – egentlig varige fysiske problemer med å bruke transport midler - fra Nordbakke (2011) er også gjengitt i Tabell 3.4 nedenfor.

Tabell 3.4 Reisevaner til personer med og uten varige fysiske problemer.
Tekst fra én TØI-rapport

God versus dårlig førlighet/Med og uten varige fysiske problemer

Reiser: Reiseaktivitet avtar med fysiske problemer. Funksjonsfriske foretar i snitt 3,36 reiser per dag, mens de som har varige fysiske problemer har 2,48 reiser per dag. Forskjellen i reiseaktivitet opprettholdes når man kontrollerer for arbeidsreiser. Det stilles spørsmål ved om problemer knyttet til transport er en selvforsterkende prosess: når man opplever at det er vanskelig å reise, kan det bli en vane ikke å delta i aktiviteter utenfor hjemmet, og dermed vil man kanskje heller ikke oppleve at man har et behov for å reise. Også på lange reiser (mer enn 10 mil én vei) er det forskjeller: Funksjonsfriske foretar i snitt 1,26 lange reiser hver måned innen Norge og 0,47 lange reiser til og fra utlandet. Tilsvarende for personer med varige fysiske problemer knyttet til transport er 0,81 og 0,36.

Aktiviteter: Personer med varige problemer foretar færre reiser og har færre aktiviteter per dag enn de funksjonsfriske. Kun når det gjelder "gjorde innkjøp eller ærend" er det ingen forskjeller. Innkjøp og ulike ærend er gjerne av en nødvendig karakter, og det behøver derfor ikke bety at man ikke har problemer med transporten, men at man har overkommet barrierene for å få gjennomført slike aktiviteter. På den annen side, muligheten til å kjøpe inn dagligvarer er også gjerne å finne i nabolaget og innebærer dermed en kortere transportdistanse (man slipper å gå langt eller å bruke kollektive transportmidler), noe som kan bidra til å lette gjennomførelsen av slike reiser.

Transportmidler: De aller fleste reiser foretas med bil som fører, og her er andelen noe høyere blant dem med varige fysiske problemer enn blant de funksjonsfriske (55 prosent mot 51 prosent). Andelen reiser i bil som passasjer er også noe høyere blant de førstnevnte enn blant sistnevnte (13 mot 11 prosent). Til gjengjeld er andelen reiser til fots, med sykkel og med kollektivtransport signifikant lavere blant de med varige problemer enn de funksjonsfriske. Dette kan tyde på at bilen til en viss grad brukes som kompensasjon for eventuelle problemer man har med å bruke andre transportmidler.

Bruk av kollektiv transport avhenger blant annet av om man har problemer med å reise kollektivt eller ikke, av behov for hjelpemidler når man skal bevege seg utendørs, og også ofte av hvor godt kollektivtilbud man har eller hvor god kjennskap man har til tilbudet. De vanligste opplevde barrierene for bruk av buss, tog og trikk/t-bane blant dem med varige fysiske problemer, men som faktisk bruker slike transportmidler, er knyttet til avstander til holdeplass/stasjon, tilgjengelighet til holdeplass/stasjon og til på- og avstigning.

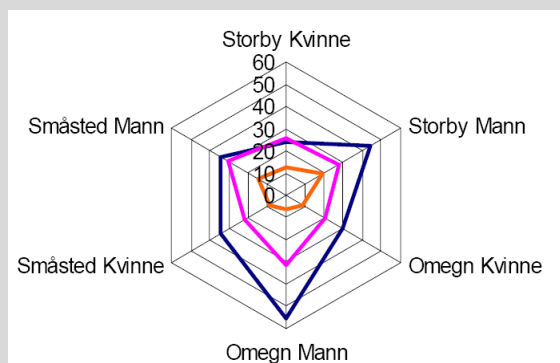
Kilde: Nordbakke (2011)

Hjorthol og Nordbakke (2008) har analysert reisevanene til eldre kvinner og menn bosatt på ulike steder i landet – spesielt deres bruk av bil. Analysene er basert på RVU-2005 og fem fokusgrupper: tre i Oslo blant kvinner 67-75 år, kvinner 76 år og eldre og menn 76 år og eldre, samt to i Stjørdal blant kvinner 76 år og eldre og menn 76 år og eldre.

Hovedresultatene er vist i Tabell 3.5 nedenfor med tilhørende figur som hvordan viser reiselengde avhenger av kjønn, alder og bosted. To fenomener kommer klart til uttrykk i figuren: Menn har lengre aksjonsradius (lengre daglige reiselenger) enn kvinner og rekkevidde for reisene krymper med alderen. Bosted ser derimot ikke ut til å bety mye for reiselengde.

Tabell 3.5 *Reisevaner til menn og kvinner i ulike aldersgrupper med ulikt bosted. Tekst og figur fra én TØI-rapport*

Reiselende per dag i km etter alder, kjønn og bosted



Kilde: RVU-2005

— 60-64 år — 80+ år

Kjønn: Både eldre kvinner og eldre menn har økt bruken av bil de siste 20 årene, og eldre kvinner har økt sin tilgang til bil. Mange har tatt førerkort i relativt høy alder, noen fordi mannen ikke kunne bruke bil lenger, og andre ble oppmuntret av sine barn. De tok førerkort i en periode da likestillingsdiskusjonen var intens (på 70-tallet)

Likevel er det fortsatt store forskjeller mellom kjønnene. Menn i alle eldregrupper (60-64/65-79/80+) har betydelig bedre tilgang til bil enn tilsvarende for kvinner. Selv om tilgangen avtar med alderen, også for menn. 60-64 år: M 90 % mot K 74 %, 65-79 år: M 87 % mot K 53 % og 80+ M 72 % mot K 16 prosent.

Alder: Arbeidsreisene blir borte og reiselengden blir borte med alderen. Antall daglige reiser for de eldre er nesten like høyt etter at de ble alderspensjonister som før. Det er først og fremst de arbeidsrelaterte reisene som forsvinner. Først etter at de eldre har passert 80 år, ser man tydelige reduksjoner i reiseaktiviteten i det statistiske materialet.

Det har sammenheng både med helseproblemer og redusert tilgang til transport, samt muligens mindre behov for å reise. Vi ser også at omfanget av reiseaktiviteten varierer med tilgang til bil. Det med bil reiser mer enn de uten.

Bosted: Bilens betydning varierer særlig etter hvor man bor. Bosatte i storbyen klarer dagliglivet stort sett uten bil, med de bruker den relativt mye likevel, særlig mennene. Bosatte på mindre tettsteder/spredtbygde strøk klarer mye av dagliglivets aktiviteter uten bil dersom de bor sentralt i tettstedet. De som bor perifert i kommunen klarer seg dårlig. Bilen gir mulighet for impulsive aktiviteter, kontroll over tilværelsen, opplevelse av frihet og mestring, samt at den bidrar til et positivt selvbilde. Den øker de eldres livskvalitet.

Kilde: Hjorthol og Nordbakke (2008)

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

3.3 ELDRE ANNO 2030 – HVA TROR DE IDAG?

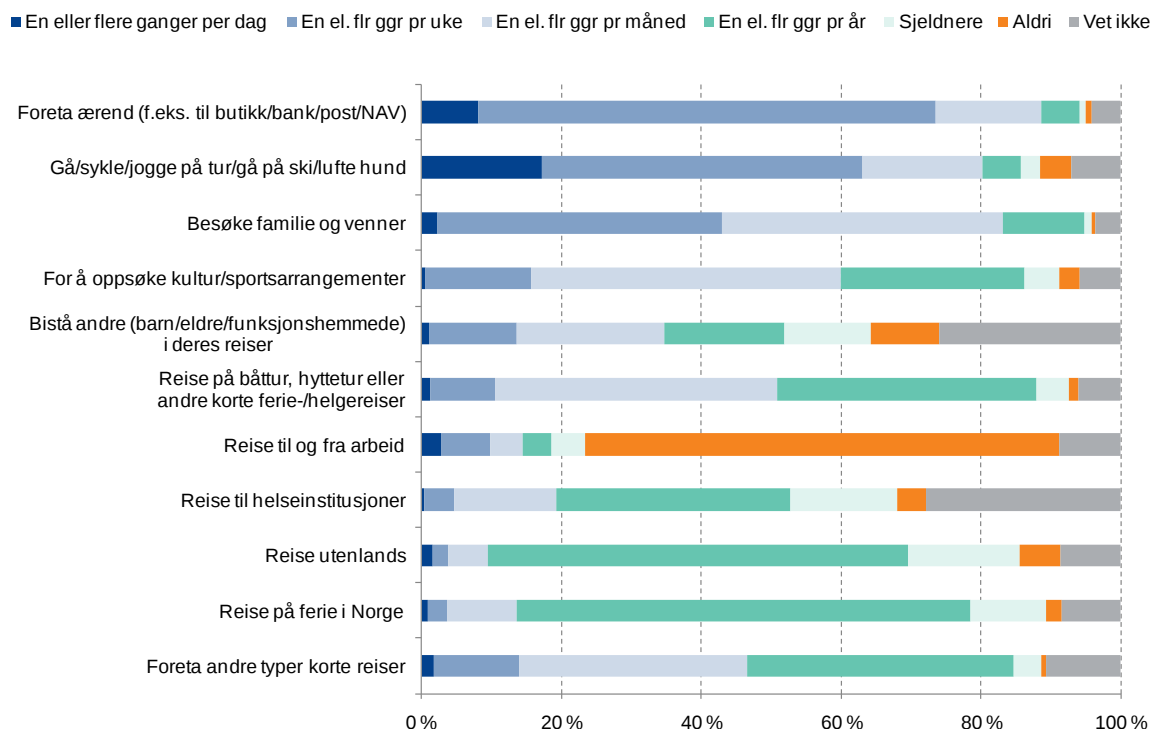
I spørreundersøkelsen rettet mot personer i alderen 48 til 63 år – "de middelaldrende" har vi spurt om forventninger til helse, økonomi, livsstil og transport i 2030. Mer konkret har vi spurt om de tror helsetilstanden vil gi problemer med transport, om tilgang til transportmidler, om antatt hyppighet av korte og lange reiser, samt antatt bruk av ulike transportmidler. I 2030 vil disse personene være i alderen 67 til 82 år, som tilsvarer de to yngste eldressegmentene vi har analysert i forrige avsnitt.

I dette avsnittet presenterer vi respondentenes antatte hyppighet av korte og lange reiser (Figur 3.12 og Figur 3.13), samt antatt bruk av ulike transportmidler (Figur 3.14).

3.3.1 ...om typer korte reiser?

Figur 3.12 nedenfor viser respondentenes antagelser om hvor ofte de vil foreta ulike typer kortere reiser i 2030. Reisetypene er i hovedsak de samme som det spørres om i RVU. Svaralternativene var en eller flere ganger daglig, ukentlig, månedlig og årlig, samt sjeldnere enn en gang per år og aldri. De kunne også kryss av for vet ikke eller la være å svare. I figuren er reisetypene rangert etter hvor stor andel som oppgir at de vil foreta reisene en eller flere ganger daglig/ukentlig.

Figur 3.12 *Hvor ofte tror du har du vil foreta følgende kortere reiser (< 10 mil) i 2030?*



Kilde: Econ Pöry, spørreundersøkelse

Note: Antall som har fått spørsmål: 1244 (alle). Antall ubesvarte: 2-15

Figuren viser et antatt fremtidig reisemønster som vi kjenner igjen fra RVU.

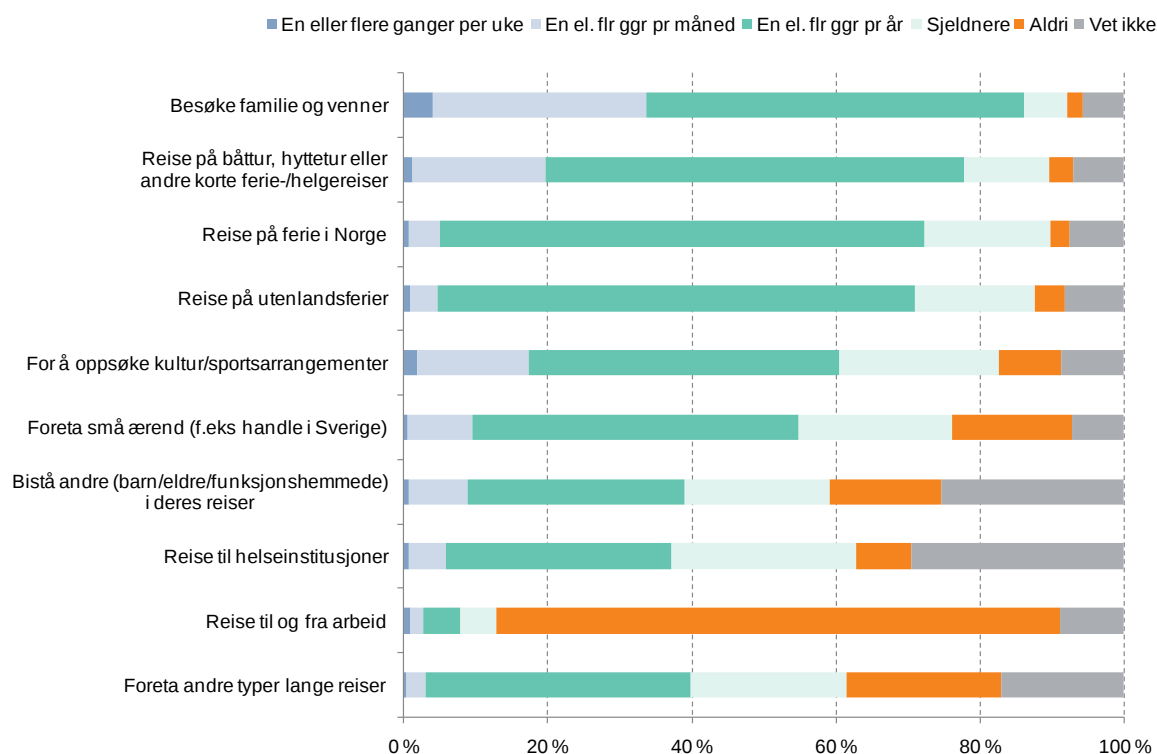
- Reiser i forbindelse med ærend, fritid og besøk dominerer forventningene: over 70 prosent forventer å foreta reiser i forbindelse med ærend ukentlig eller oftere, over 60 prosent forventer å gå, sykle, jobbe på tur eller lufte hund ukentlig eller oftere og over 40 prosent forventer å besøke venner eller familie ukentlig eller oftere.
- For andre typer reiser forventes første og fremst månedlig eller årlig aktivitet: nesten 80 prosent forventer å reise på korte ferie/helgeturer årlig eller oftere, over 70 prosent forventer å oppsøke kultur og sportsarrangementer årlig eller oftere, rundt 60 prosent forventer å reise på ferie i Norge og utlandet.
- Det er stor usikkerhet rundt eventuelle reiser til helseinstitusjoner, samt omsorgs- og følgereiser: rundt 30 prosent vet ikke hvor ofte de vil foreta denne typen reiser.
- Svært få forventer å foreta arbeidsreiser: nesten 70 prosent oppgir at de aldri vil foreta arbeidsreiser. Det er i tråd med at 71 prosent oppgir at de sannsynligvis vil være pensjonert i 2030.

Det er ikke mulig å sammenligne disse resultatene direkte med resultatene fra RVU. I RVU stilles det spørsmål om reiser én konkret dag og en tur/returreise teller som to reiser (jfr. reisedefinisjonen i RVU). I vår spørreundersøkelse har vi spurt om antatt hyppighet av ulike typer reiser 20 år frem tid, og vi har ikke kunnet spørre om reiser en spesiell dag og dermed ikke brukt reisedefinisjonen fra RVU. Vi kan likevel foreta en enkel sammenligning av rangeringen av vanlige og mer uvanlige reisetypene. En slik sammenligning viser at det også i RVU er reiser i forbindelse med handel og service, fritid og besøk som dominerer (jfr. Figur 3.4). og at omsorgs- og følgereiser og arbeids- og tjenestereiser og andre reiser forekommer langt sjeldnere.

3.3.2 ...om typer lange reiser?

Figur 3.13 nedenfor viser respondentenes antagelser om hvor ofte de vil foreta ulike typer lange reiser i 2030. Også disse reisetypene er i hovedsak de samme som det spørres om i RVU. Svaralternativene her var en eller flere ganger ukentlig, månedlig og årlig, sjeldnere enn en gang per år, aldri, vet ikke eller ubesvart. I figuren er reisetypene rangert etter hvor stor andel som oppgir at de vil foreta reisene en eller flere ganger ukentlig/månedlig.

Figur 3.13 *Hvor ofte tror du har du vil foreta følgende lengre reiser (> 10 mil) i 2030?*



Kilde: Econ Pöyry, spørreundersøkelse

Note: Antall som har fått spørsmål: 1244 (alle). Antall ubesvarte: 2-11

Også denne figuren viser et antatt fremtidig reisemønster som vi kjenner igjen fra RVU.

- Reiser i forbindelse med besøk, ferie/fritid og private ærend dominerer forventningene: nesten 90 prosent forventer å foreta besøksreiser årlig eller oftere, 70-80 prosent forventer å reise på korte feriereiser, ferie i Norge eller utlandet årlig eller oftere, over 60 prosent forventer å oppsøke kultur/sportsarrangementer årlig eller oftere og over 50 prosent forventer å foreta ærend årlig eller oftere.

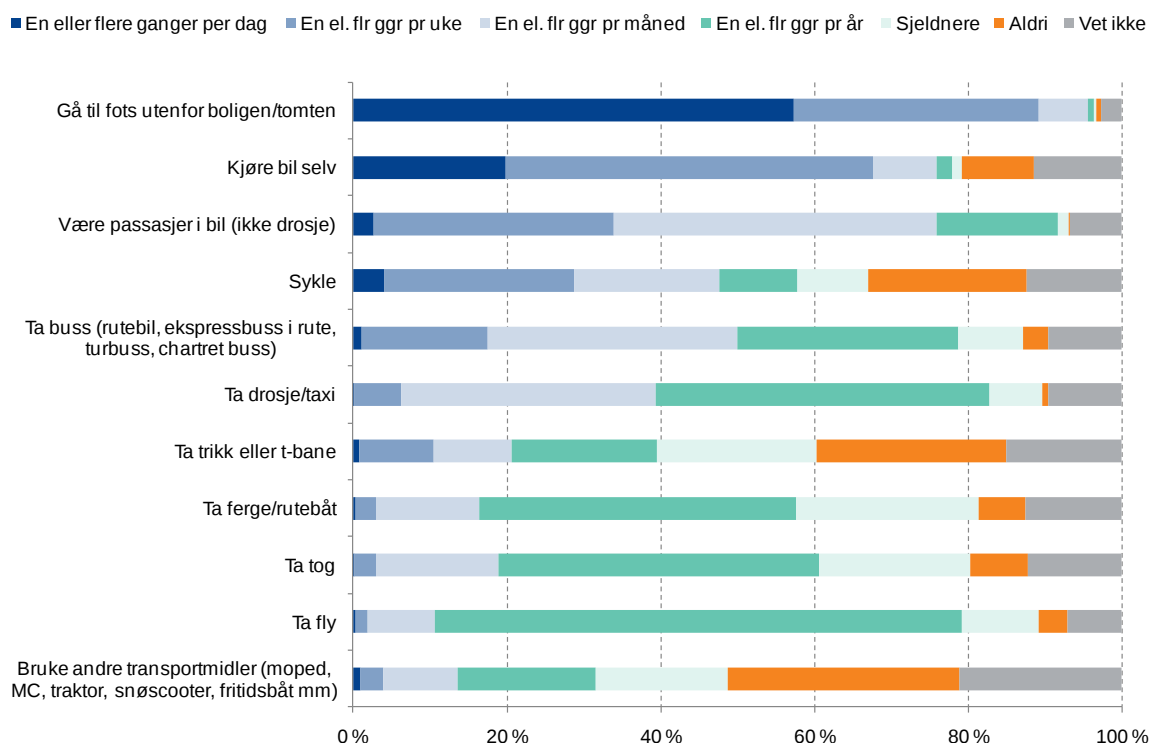
- Det er stor usikkerhet rundt eventuelle reiser til helseinstitusjoner, samt omsorgs- og følgereiser: rundt 30 prosent vet ikke hvor ofte de vil foreta denne typen reiser.
- Svært få forventer å foreta arbeidsreiser: nesten 80 prosent oppgir at de aldri vil foreta arbeidsreiser.

Heller ikke disse resultatene kan sammenlignes direkte med resultatene fra RVU. Når vi ser på rangeringen av reisetypene finner vi omtrent det samme mønsteret. Også i RVU er det reiser i forbindelse med ærend, fritid og besøk som dominerer (jfr. Figur 3.5). Omsorgsreiser er sjeldne og arbeids/tjenestereiser nesten fraværende.

3.3.3 ...om bruk av ulike transportmidler?

Figur 3.14 nedenfor viser respondentenes antagelser om hvor ofte de vil bruke ulike transportmidler i 2030. Transportmidlene er de samme som det spørres om i RVU. Og også her var svaralternativene en eller flere ganger daglig, ukentlig, månedlig og årlig, sjeldnere enn en gang per år, aldri, vet ikke eller ubesvart. I figuren er reisetypene rangert etter hvor stor andel som oppgir at de vil foreta reisene en eller flere ganger ukentlig/månedlig.

Figur 3.14 *Hvor sjelden eller ofte tror du at du vil bruke de følgende typer transportmidler i 2030?*



Kilde: Econ Pöry, spørreundersøkelse

Note: Antall som har fått spørsmål: 1244 (alle). Antall ubesvarte: 2-14

Også denne figuren viser et antatt fremtidig reisemønster som minner om RVU.

- Forventninger om gåing og bilkjøring dominerer: nesten 90 prosent forventer å gå til fots ukentlig eller oftere, over 70 prosent forventer å kjøre bil ukentlig eller oftere og mellom 30 og 40 prosent forventer å sitte på i bil ukentlig eller oftere.
- Mange forventer å sykle: nesten 30 prosent forventer å sykle ukentlig eller oftere.

- Derneft kommer forventninger om bruk av ulike kollektive transportmidler: nesten 50 prosent forventer å ta buss månedlig eller oftere. Nesten 40 prosent forventer å ta drosje månedlig eller oftere. Mellom 10 og 20 prosent forventer å ta trikk/ t-bane, båt, tog, fly eller annet månedlig eller oftere.

Vi har sammenlignet rangeringen av reisemåtene med rangeringen av reisemåter i RVU (Figur 3.7 og 3.8) på samme måte som vi har sammenlignet reiseformålene ovenfor.

- Også i RVU dominerer gåing og bilkjøring på de korte reisene: det er flest reiser som sjåfør, nest flest til fots og tredje flest som bilpassasjer. Også på lange reiser skjer flest reiser med bil.
- Sykling er derimot en sjelden foreteelse blant dagens eldre. Kun 3 prosent av korte reiser foregår med sykkel.
- Andre reiser følger samme rangering som i vår spørreundersøkelse: foruten sykkel er kollektive transportmidler minst vanlig på korte reiser. På lange reiser er buss vanligere enn fly, derneft er båt er noe mer vanlig enn tog.

Det er interessant å observere likhetene mellom resultatene i vår spørreundersøkelse og RVU. En nærliggende forklaring er at respondentene i vår undersøkelse har tatt utgangspunkt i sitt faktiske reisemønster i dag, og så tenkt rasjonelt på hvordan livssituasjonen vil være om 20 år. Respondentene vet selvfølgelig ikke mer om 2030 enn beslutningstakere og utredere, hverken samlet eller hver for seg. Likevel er resultatene interessante. De bærer bud om at vi ikke står foran brå skift i eldres reisevaner, men heller svært langsomme endringer som gjenspeiler de langsomme demografiske endringene beskrevet i avsnitt 2.2. Resultatene bærer bud om at forskjellene mellom ulike grupper av eldre trolig vil bestå. Det er sannsynliggjort i neste avsnitt.

3.4 FORSKJELLENE MELLOM ELDRE VIL TROLIG BESTÅ

For å få et innblikk i hvordan reisevanene kommer til å variere mellom ulike segmenter av eldre i 2030 har vi stilt respondentene en rekke spørsmål om helse, økonomi og livsstil. Vi har bedt dem vurdere sannsynligheten for

- å få god og dårlig økonomi, være yrkesaktiv eller ikke, ha en aktiv eller inaktiv fritid, bo på et sted med god eller dårlig kollektivt tilbud, bo sammen med noen eller alene, ha førerkort, samt bo i en husholdning med bil eller sykkel.
- å ha eller ikke ha bevegelseshemninger, ha godt eller dårlig syn, bo hjemme eller på institusjon, klare seg selv i det daglige eller ikke, at de kommer til å ha problemer med ulike transportmidler (gåing, bilkjøring, påsitting, kollektiv transport og fly)

Gjennomgående er respondentene ganske optimistiske med hensyn til alderdommen.

- Det er stort sett flere som anser det som sannsynlig at de vil ha *god økonomi*, *aktiv fritid*, bo på et sted med *godt kollektivt tilbud* og bo *sammen* med noen – enn de negative motsatsene. Mer enn to tredjedeler forventer imidlertid å være *pensjonert*. Det er også et flertall som tror de vil ha førerkort, samt bo i en husholdning med bil og sykkel.
- Det er stort sett flere som anser det som sannsynlig at de *ikke* ha bevegelseshemninger, ha *godt syn*, bo *hjemme*, og *klare seg selv* i det daglige. Et mindretall anser det som sannsynlig at de vil ha *problemer* med ulike transportmidler.

For å få et innblikk i hvordan reisevanene kommer til å variere mellom ulike segmenter av eldre i 2030 har vi stilt respondentene en rekke spørsmål om helse, økonomi og livsstil. Vi har bedt dem vurdere sannsynligheten for

- å få god og dårlig økonomi, være yrkesaktiv eller ikke, ha en aktiv eller inaktiv fritid, bo på et sted med god eller dårlig kollektivt tilbud, ha eller ikke ha bevegelseshemninger, ha godt eller dårlig syn, bo hjemme eller på institusjon, bo sammen med noen eller alene, klare seg selv i det daglige eller ikke.
- at de kommer til å ha problemer med ulike transportmidler (gåing, bilkjøring, påsitting, kollektiv transport og fly), ha førerkort, bo i en husholdning med bil eller sykkel.

Gjennomgående er respondentene ganske optimistiske med hensyn til alderdommen.

- Det er stort sett flere som anser det som sannsynlig at de vil ha *god økonomi, aktiv fritid, bo på et sted med godt kollektivt tilbud, ikke ha bevegelseshemninger, ha godt syn, bo hjemme, bo sammen med noen og klare seg selv i det daglige* – enn de negative motsatsene. Mer enn to tredjedeler forventer imidlertid å være *pensjonert*.
- Det er også et mindretall som anser det som sannsynlig at de vil ha problemer med ulike transportmidler og et flertall som tror de vil ha førerkort, bo i en husholdning med bil og sykkel.

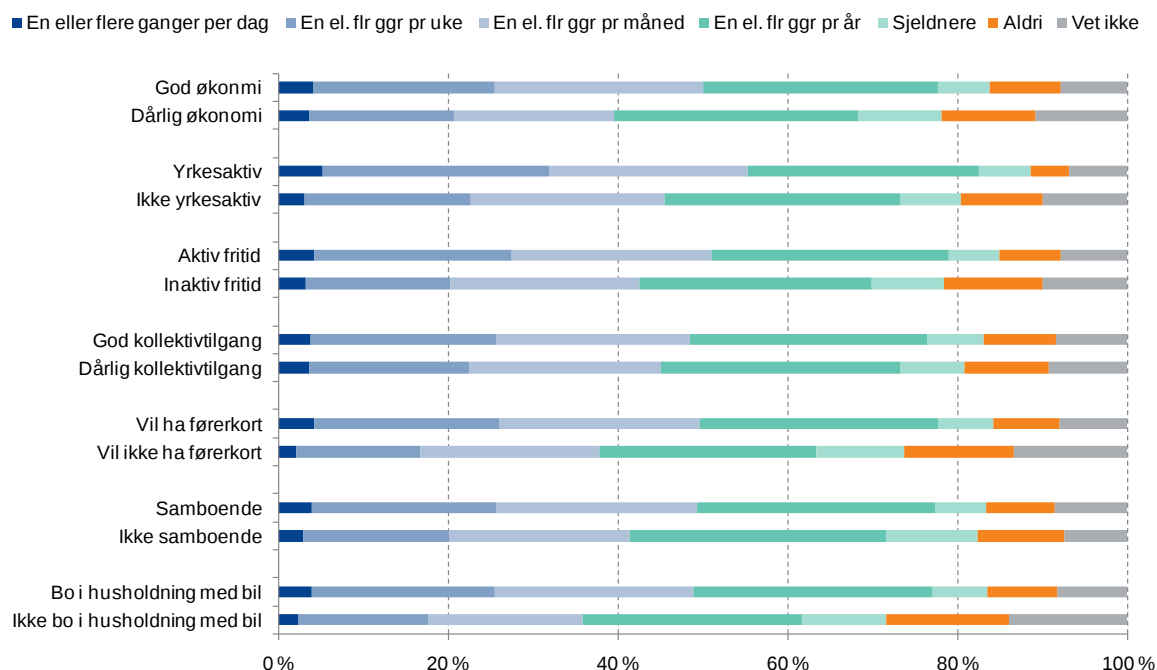
Det også en god del som er usikre og ikke har tatt stilling til om en fremtidig tilstand er sannsynlig eller ikke. Svarene på disse bakgrunnsspørsmålene er gjengitt i vedlegg 3.

Bakgrunnsspørsmålene om helse, økonomi og livsstil er koblet med svarene på spørsmål om antatte hyppighet av korte og lange reiser, samt antatt bruk av ulike transportmidler. Koblingen er foretatt ved å dele respondentene i to grupper på hvert bakgrunnsspørsmål: de som tror mest på de positive utfallene og de som tror mest på de negative. De som har oppgitt "vet ikke" er holdt utenfor analysen. Etter oppdelingen har vi talt opp svarfordelingen på spørsmålene i Figur 3.12 til Figur 3.14 ovenfor og sammenlignet de to gruppene. For å forenkle fremstillingen har vi så beregnet gjennomsnittlig andel som har oppgitt "en eller flere ganger daglig" på alle reisene i Figur 3.12, gjennomsnittlig andel som har oppgitt "en eller flere ganger ukentlig" på alle reisene og så videre. Det samme har vi gjort for reisene i Figur 3.13 og transportmidlene i Figur 3.14. Resultatene er vist nedenfor.

3.4.1 Flest korte reiser for de privilegerte og ressurssterke

Figur 3.15 nedenfor viser hvordan antagelsene om hyppighet av de korte reisene i Figur 3.12 varierer med forventet helse, økonomi og livsstil.

Figur 3.15 Ulike kortere reiser versus økonomi og livsstil. Gjennomsnitt

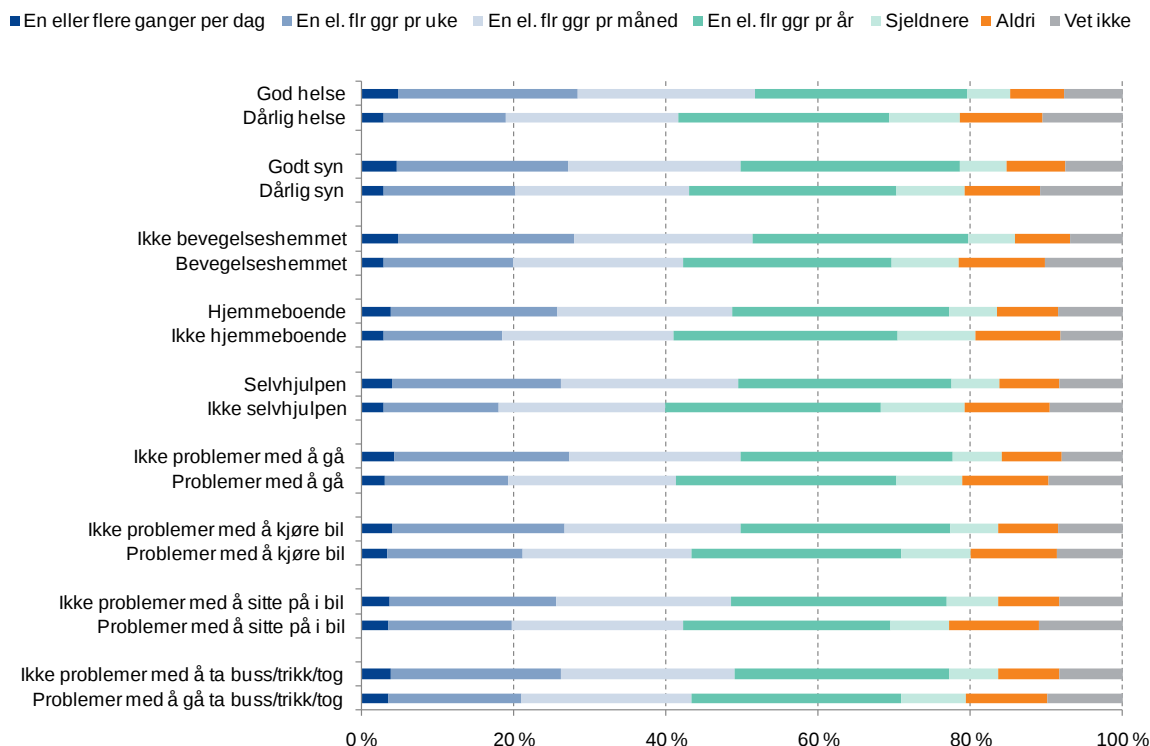


Kilde: Econ Pöyry, spørreundersøkelse.

På samme måte som vi har sett i avsnitt 3.2 om forskjeller mellom ulike grupper av dagens eldre viser figuren at det er de som forventer å være privilegerte og ressurssterke som også forventer å reise mest. De som forventer *god økonomi*, å være *yrkesaktive*, å ha en *aktiv fritid*, å ha *førerkort*, å være *samboende*, samt å bo i en *husholdning med bil* forventer flere korte reiser enn de som forventer *dårlig økonomi*, å være *pensjonert*, å ha en *inaktiv fritid*, å være *uten førerkort*, å bo *alene*, samt å bo i en *husholdning uten bil*. Forventet tilgang på kollektivtrafikk har liten effekt på forventet antall reiser.

Figur 3.15 nedenfor viser hvordan antagelsene om hyppighet av de korte reisene i Figur 3.12 varierer med forventet helse, økonomi og livsstil.

Figur 3.16 Kortere reiser versus helse og problemer med transport

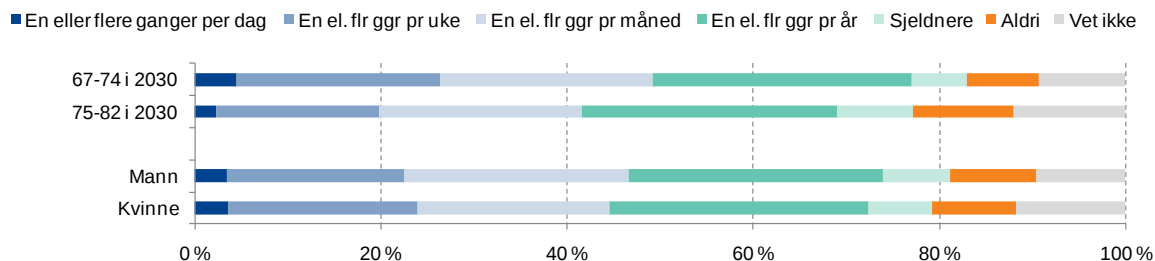


Kilde: Econ Pöyry, spørreundersøkelse

Forskjellen mellom ressurssterke og ressursvake kommer også tydelig frem når vi sammenligner forventet reisemønster med ulike helseindikatorer. De som forventer *godt helse, godt syn, ikke å være bevegelseshemmet, hjemmeboende, selvhjulpen, uten problemer med å gå, kjøre bil, sitte på i bil* eller *ta buss/trikk/tog* forventer flere korte reiser enn de som forventer *dårlig helse, dårlig syn, å være bevegelseshemmet, ikke å være hjemmeboende, ikke være selvhjulpen, ha problemer med å gå, å kjøre bil, sitte på i bil, samt ta buss/trikk/tog*.

Figur 3.17 nedenfor viser hvordan antagelsene om hyppighet av de korte reisene i Figur 3.12 varierer med kjønn og alder i 2030.

Figur 3.17 Kortere reiser versus kjønn og alder



Kilde: Econ Pöyry, spørreundersøkelse

Figuren viser at de yngre eldre forventer å reise oftere enn de middelaldrende eldre. Dette er også konsistent med resultatene i RVU. En større andel kvinner enn menn forventer å foreta korte reiser ukentlig eller oftere. Men en større andel menn enn kvinner forventer å foreta korte reiser årlig eller oftere. Med andre ord er det ikke lett å se de store

kjønnsforskjellene. Det bærer kanskje bud om at dagens kjønnsforskjeller mellom eldre vil viskes mer ut.

Forskjellen mellom ressurssterke og ressurssvake kommer også tydelig frem når vi sammenligner forventet reisemønster med ulike helseindikatorer. De som forventer *god helse, godt syn, ikke å være bevegelseshemmet, hjemmeboende, selvhjulpen, uten problemer med å gå, kjøre bil, sitte på i bil eller ta buss/trikk/tog* forventer flere korte reiser enn de som forventer dårlig helse, dårlig syn, å være bevegelseshemmet, ikke å være hjemmeboende, ikke være selvhjulpen, ha problemer med å gå, å kjøre bil, sitte på i bil, samt ta buss/trikk/tog.

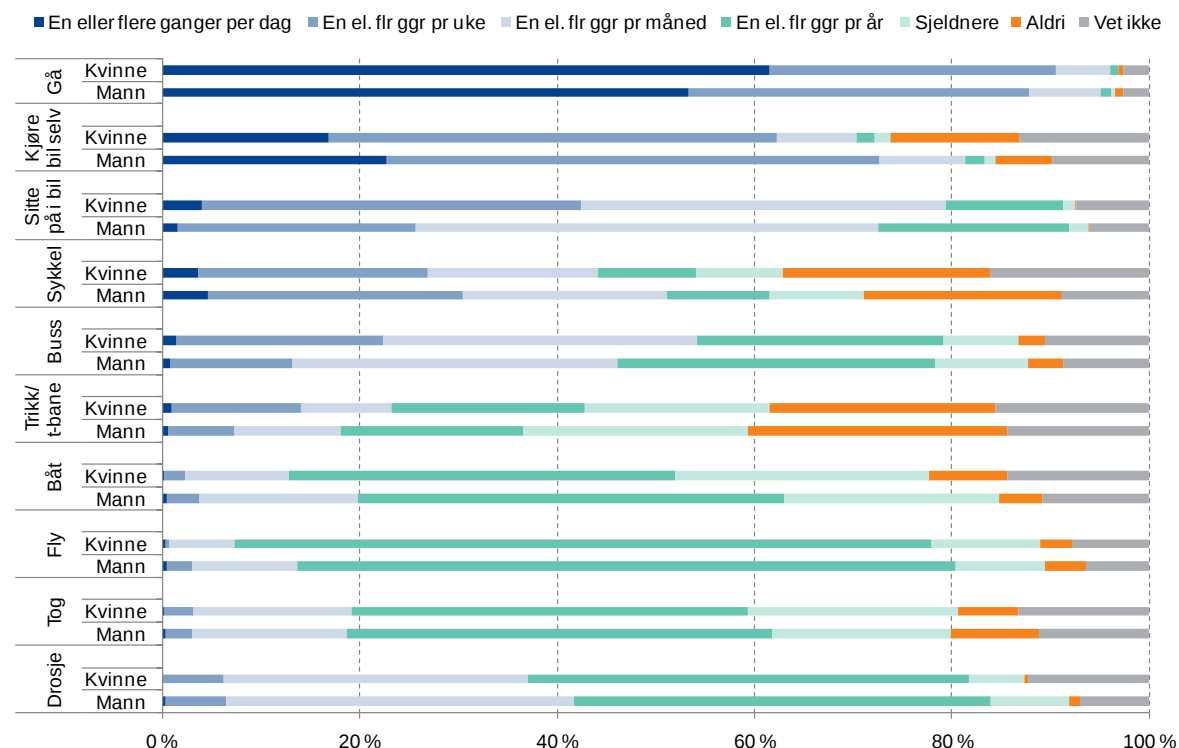
Tilsvarende figurer for de lange reisene er gjengitt i vedlegg 3. Vi tar de ikke med her fordi de ikke gir så mye ekstra. Vi går heller rett på sammenhengene med transportmidler.

3.4.2 Mest drosjekjøring for de mindre privilegerte og ressurssterke

Figur 3.18 til Figur 3.23 nedenfor viser sammenhengen mellom bruk av ulike typer transportmidler og bakgrunnsvariablene kjønn, alder, økonomi, tidsbruk, kollektivtilgang, bevegelseshemninger og bo/ikke bo i husholdning med bil. Vi har ikke tatt med øvrige bakgrunnsvariable fra Figur 3.15 og Figur 3.16 fordi det er stort sammenfall i svarene på alle spørsmålene som dreier seg om helse.

Figur 3.18 nedenfor viser hvordan antagelsene om bruk av ulike transportmidler varierer mellom menn og kvinner.

Figur 3.18 Bruk av ulike transportmidler og kjønn

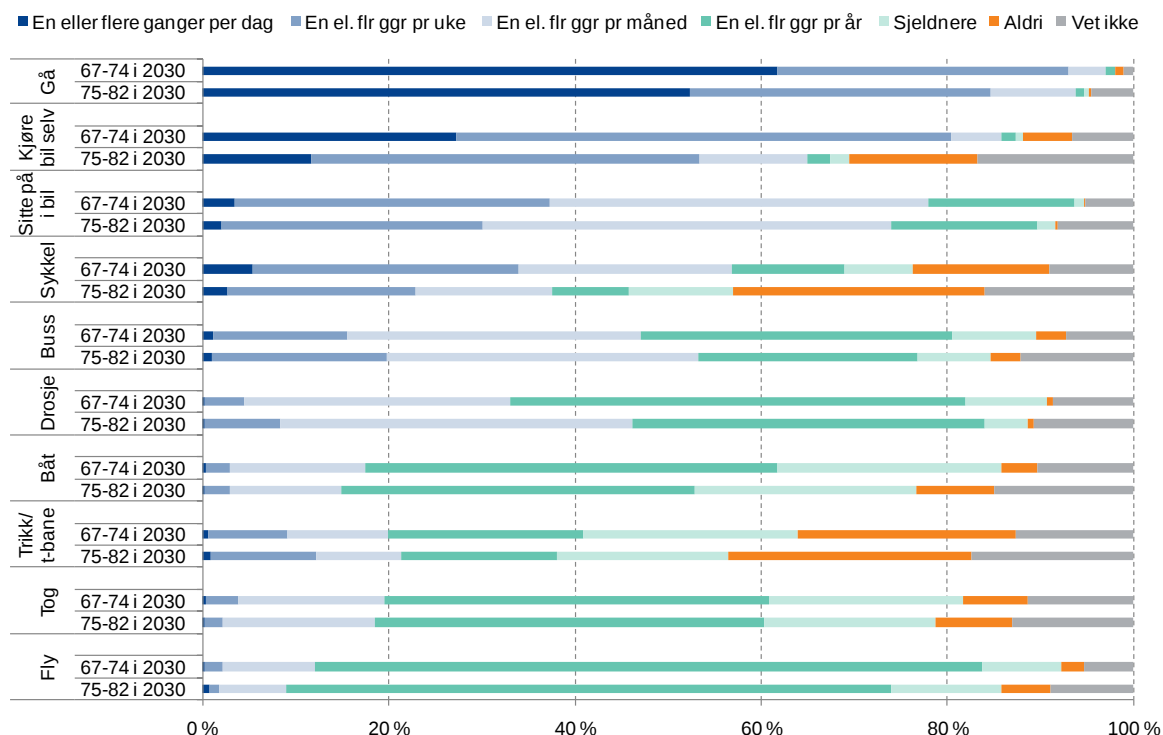


Kilde: Econ Pöyry, spørreundersøkelse

Figuren repeterer de tradisjonelle kjønnsforskjellene i bruk av ulike transportmidler. Menn forventer å gå *mindre*, kjøre *mer* bil, sitte *mindre* på i bil, ta *mindre* buss, ta *mer* båt, fly og drosje enn kvinner. Det er små forskjeller mellom menn og kvinner når det gjelder bruk av sykkel, trikk/t-bane og tog.

Figur 3.19 nedenfor viser hvordan antagelsene om bruk av ulike transportmidler varierer mellom de unge eldre (67-74 år) og de middelaldrende eldre (75-82 år).

Figur 3.19 Bruk av ulike transportmidler og alder

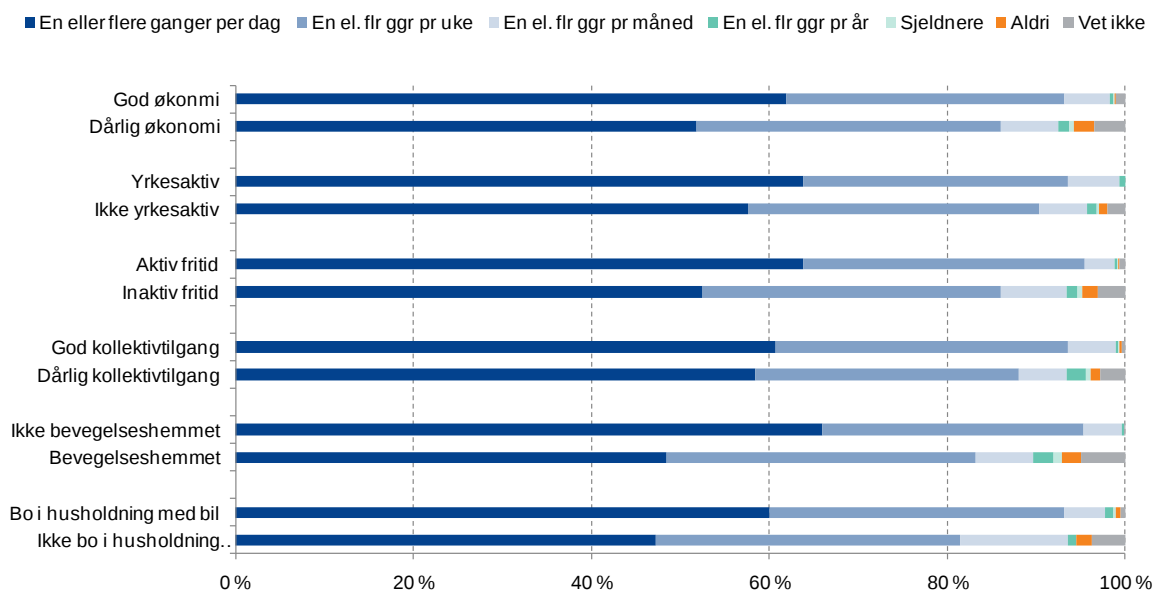


Kilde: Econ Pöyry, spørreundersøkelse

Figuren repeterer de tradisjonelle aldersforskjellene i bruk av ulike transportmidler. De unge eldre forventer å gå *mer*, kjøre *mer* bil, sitte *mer* på i bil, sykle *mer*, ta noe *mindre* buss, ta *mindre* drosje, ta noe *mer* tog, ta *mer* båt og fly enn de middelaldrende eldre. Det er små forskjeller mellom menn og kvinner når det gjelder bruk av trikk/t-bane.

Figur 3.20 nedenfor viser hvordan antagelsene om å gå til fots i Figur 3.14 varierer med forventet helse, økonomi og livsstil.

Figur 3.20 Gå til fots versus økonomi, helse og livsstil

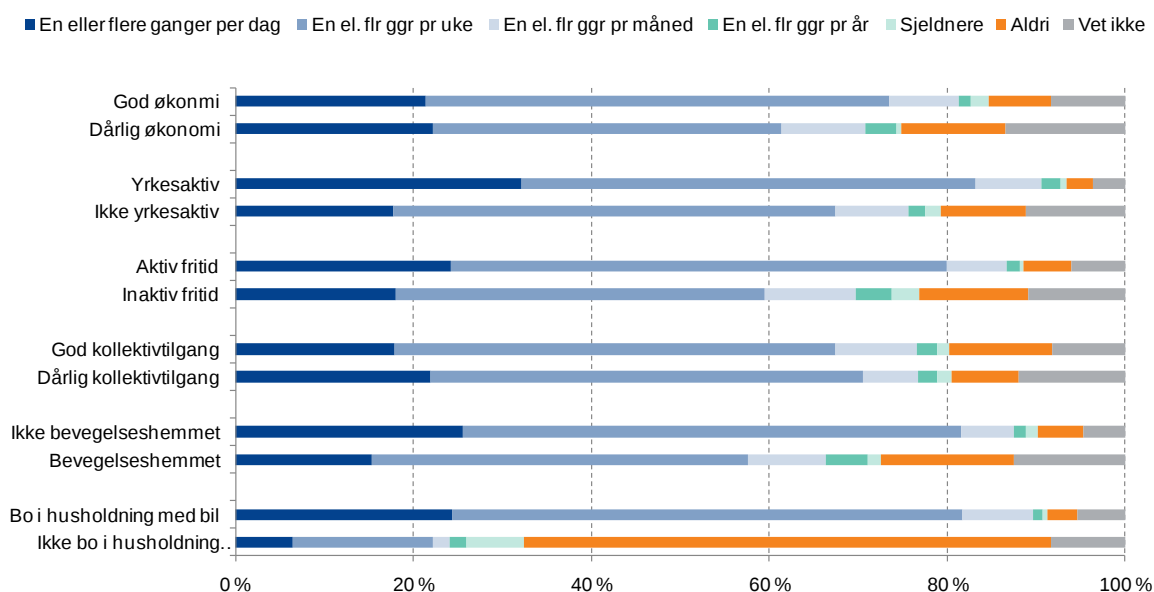


Kilde: Econ Pöry, spørreundersøkelse

Personer som forventer god økonomi, yrkesaktivitet, aktiv fritid, god bevegelse og tilgang til bil i husholdningen, forventer gjennomgående å gå til fots oftere enn personer som forventer dårlig økonomi, pensjonisttilværelse, inaktiv fritid, bevegelseshemninger, samt å være uten tilgang til bil i husholdningen forventer. Forskjellene er spesielt store for de som har ulike forventninger til bevegelse og biltilgang. God/dårlig forventet tilgang til kollektiv transport ser ut til å ha lite å si for forventningene til spasergang.

Figur 3.21 nedenfor viser hvordan antagelsene om bruk å kjøre bil i Figur 3.14 varierer med forventet helse, økonomi og livsstil.

Figur 3.21 Kjøre bil versus økonomi, helse og livsstil

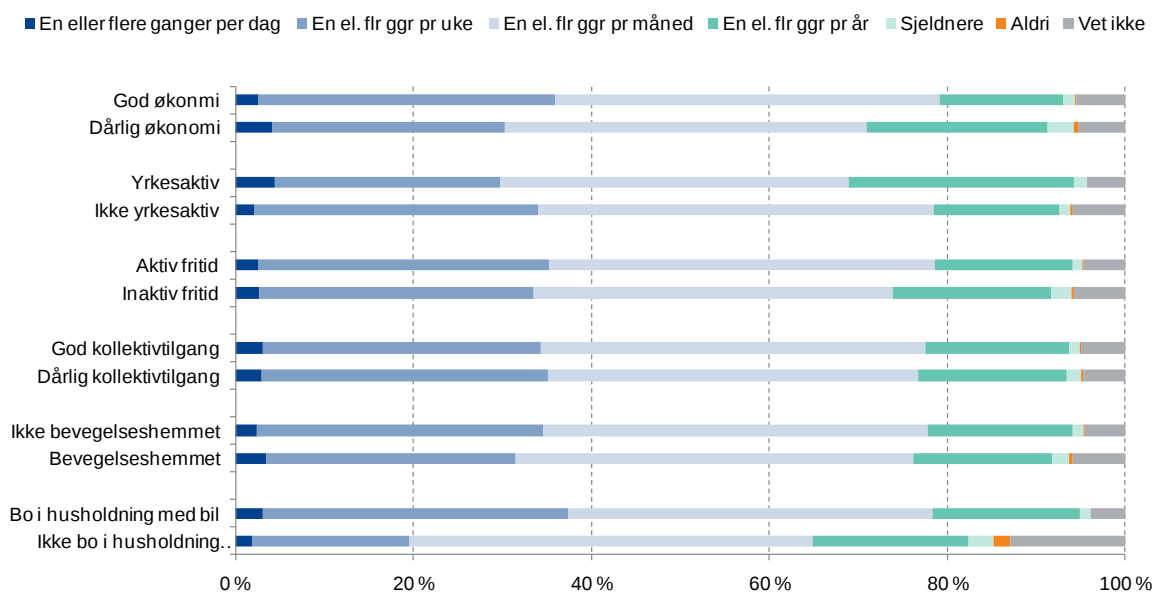


Kilde: Econ Pöry, spørreundersøkelse

Personer som forventer god økonomi, yrkesaktivitet, aktiv fritid, god bevegelighet og tilgang til bil i husholdningen, forventer gjennomgående å kjøre bil oftere enn personer som forventer dårlig økonomi, pensjonisttilværelse, inaktiv fritid, bevegelseshemninger, samt å være uten tilgang til bil i husholdningen forventer. Forskjellene er spesielt store for de som har ulike forventninger til biltilgang. God/dårlig forventet tilgang til kollektiv transport ser ut til å ha lite å si for forventningene til bilkjøring.

Figur 3.22 nedenfor viser hvordan antagelsene om å sitte på i bil i Figur 3.14 varierer med forventet helse, økonomi og livsstil.

Figur 3.22 Sitte på i bil versus økonomi, helse og livsstil

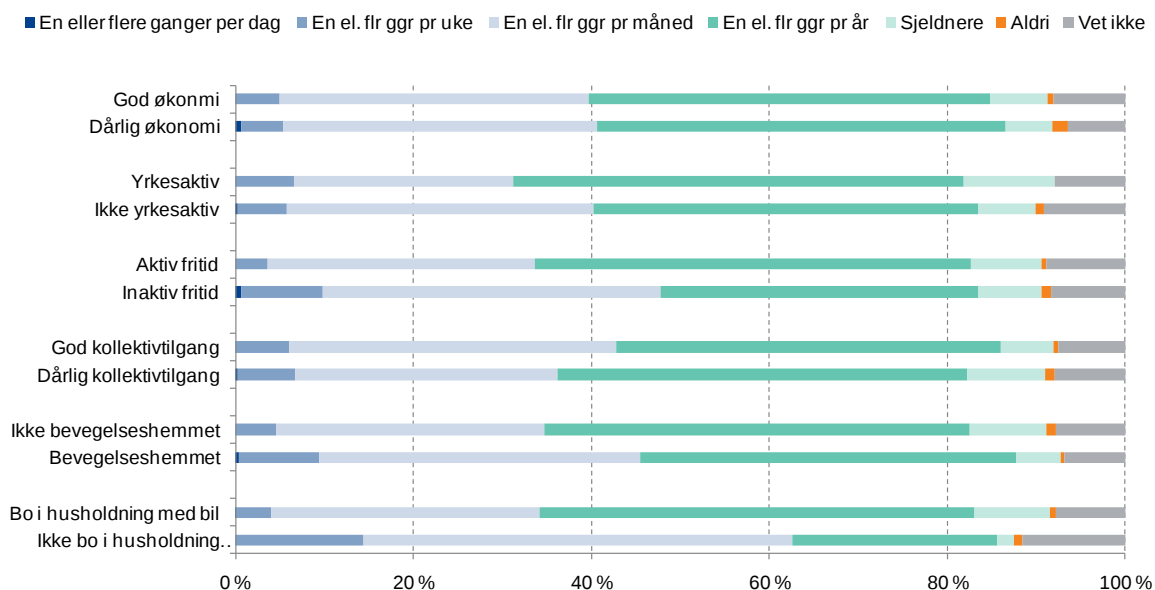


Kilde: Econ Pöyry, spørreundersøkelse

Figuren viser at bakgrunnsvariablene har mindre betydning på å sitte på i bil enn å kjøre selv. Likevel er det igjen personer som forventer god økonomi, aktiv fritid, god bevegelighet og tilgang til bil i husholdningen, forventer gjennomgående å kjøre bil oftere enn personer som forventer dårlig økonomi, inaktiv fritid, bevegelseshemninger, samt å være uten tilgang til bil i husholdningen forventer. Forskjellene er spesielt store for de som har ulike forventninger til biltilgang. Igjen har også god/dårlig forventet tilgang til kollektiv transport lite å si for forventningene til bilkjøring. Når det gjelder forventningene om yrkesaktivitet er sammenhengene motsatt. De som forventer å være yrkesaktive forventer å sitte mindre på i bil enn de som forventer å være pensjonister. Det har trolig sammenheng med at det å sitte på er en mer passiv handling enn å kjøre bil selv, mens det å være yrkesaktiv er en aktiv tilværelse.

Figur 3.23 nedenfor viser hvordan antagelsene om bruk av drosje i Figur 3.14 varierer med forventet helse, økonomi og livsstil.

Figur 3.23 Ta drosje versus økonomi, helse og livsstil



Kilde: Econ Pöyry, spørreundersøkelse

Forventningene til drosjebruk er høyest hos de som forventer en mindre privilegert og mer ressursvak alderdom. Personer som forventer dårlig økonomi, pensjonisttilværelse, inaktiv fritid, god tilgang til kollektiv transport, bevegelseshemninger, samt å være uten tilgang til bil i husholdningen, forventer gjennomgående å ta drosje oftere enn personer som forventer god økonomi, yrkesaktivitet, aktiv fritid, dårlig tilgang til kollektiv transport, god bevegelse og tilgang til bil i husholdningen forventer. Forskjellene er spesielt store for de som har ulike forventninger til biltilgang. Dette er et motsatt resultat av alle de øvrige reiseindikatorene vi ser sett på.

Tilsvarende figurer for alle transportmidler samlet er gjengitt i vedlegg 3. Vi tar de ikke med her fordi de ikke gir å mye ekstra.

4 DRIVKREFTER SOM PÅVIRKER ELDRES REISEVANER

I de to foregående kapitlene har vi beskrevet eldrebølgen og sannsynlige endringer i sammensetningen av de eldre frem mot 2030. Og vi har beskrevet reisevanene til dagens eldre og forventningene dagens middelaldrende har til reiser og transport i 2030, det vil si når deres generasjon er de "eldre".

I eldregruppen ser vi langsomme, men distinkte trender i retning av eldre "eldre", jevnere kjønnsbalanse, bedre helse, høyere utdanning og sentralisering. Eldres reisevaner har ikke endret seg mye på 2000-tallet, men de skiller seg fra reisevanene til den øvrige delen av befolkningen ved at arbeidsreisene faller bort når yrkeslivet avsluttes. Reisevanene internt i eldregruppen varierer også med egenskaper som kjønn, alder, familiestatus, utdanning, inntekt og bosted. Generelt er det slik at de mest ressurssterke: de unge eldre, de med høy utdanning og inntekt og de som bor sammen med noen reiser mest. De middelaldrenes forventninger til egen alderdom bærer ikke bud om store endringer i eldres reisevaner og utfordringer.

Spørreundersøkelsen fanger opp fremtidsvisjonene hver enkelt respondent. Vi vet ikke hvilke forutsetninger de har for, og hva de tenker om den generelle økonomiske utviklingen, utfordringer knyttet til miljø og tilgangen på drivstoff, mulighetene ny teknologi gir for bedre transportløsninger eller sentraliseringen som skjer i samfunnet. Dette er dessuten forhold ingen kan vite noe sikkert om. I noen tilfeller er det også forhold som kan endre seg raskt gjennom såkalte eksogene sjokk. Slike sjokk er det enda vanskeligere å forutse og tidsbestemme på forhånd, enn trendmessig utvikling.

I dette kapitlet har vi likevel forsøkt å si noe om hvilken vei utviklingen går med hensyn til velstandsutviklingen, transportkostnader, teknologisk utvikling og offentlige finanser. Disse fire drivkreftene vil alle ha betydning for eldres reisevaner og transportvirkelighet i 2030.

4.1 RIKE ELDRE MED KRAV TIL KVALITET OG TILGJENGELIGHET

Velstandsutviklingen i Norge er en viktig driver for eldres transportbehov mot 2030. Flertallet av eldre vil fram mot 2030 trolig både ha en solid pensjon etter et langt arbeidsliv og nedbetalt bolig. Dessuten vil mange ha arv fra egne foreldre, som tilhører en generasjon der mange nordmenn har formue. I dette kapitlet ser vi på langsiktige beregninger av den økonomiske utviklingen i Norge, og hvilke usikkerhetsfaktorer som finnes. Mye av diskusjonen vil ha utgangspunkt i St.meld. nr. 9 (2008-2009) *Perspektivmeldingen*.

4.1.1 Historisk økonomisk vekst i mange tiår

I tiden etter andre verdenskrig og fram til 1973 vokste verdensøkonomien mer enn den noensinne før hadde gjort. En nedgangsperiode på 1970 og 1980-tallet ble fulgt av ny høy vekst fra midten av 1990-tallet og fram til den globale finanskrisen i 2008. Norge er blant landene i verden som har opplevd størst økonomisk vekst. I perioden 1979 til 2007 ble BNP per innbygger mer enn tredoblet (St.meld. nr. 9 2008-2009). I 2007 lå Norge på andre plass i verden når det gjaldt BNP per innbygger, etter Luxembourg (Sørensen, 2008). Dette henger til en viss grad sammen med at lønnsomheten i petroleumsvirksomheten er høy, men også andre forhold har bidratt til en kraftig produktivitsvekst i fastlandsøkonomien (St.meld. nr. 9 2008-2009). Vedvarende vekst i næringslivets produktivitet og forbedret oppgaveløsning i samfunnet som helhet har løftet både bedriftenes lønnssevne og samfunnets velstand. De fleste grupper har som en konsekvens av dette hatt en betydelig økning i realinntekten (NOU 2009:10). Også i perioden etter den

globale finanskrisen har norsk næringsliv og norske husholdninger klart seg relativt bra. Høye priser på norske eksportprodukter, et velorganisert og fleksibelt arbeidsmarked og virksom økonomisk politikk har bidratt til det. Disse erfaringene styrker troen på at velstandsveksten i Norge fortsetter.

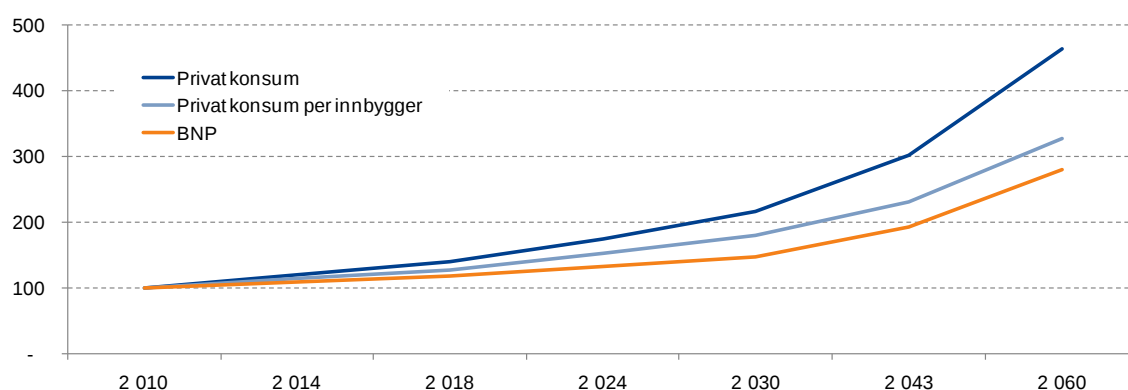
4.1.2 Perspektivmeldingen indikerer økt inntekt og forbruk mot 2050

Selv om det i Perspektivmeldingen advares med å si at det er "lite som kan sies med sikkerhet om utviklingen i det norske samfunnet de neste tiårene", viser rapporten til sentrale utviklingstrekk som med stor sannsynlighet vil ha betydning. Viktige utviklingstrekk er innenfor globaliseringsproblematikk, olje- og gassmarkeder, befolkningsutvikling, miljø- og klimautfordringer, drivkrefter bak utviklingen i verdiskaping og inntekt, drivkrefter bak utviklingen i utgifter i offentlig sektor og inntektsforskjeller i Norge.

Perspektivmeldingen har tallfestet *mulige forløp for norsk økonomi mot 2060*. Forfatterne legger vekt på at meldingen ikke er ment som et forsøk på nøyaktig å beskrive tilstanden for norsk økonomi de neste 50 årene, eller framstille politisk foretrukne forløp, men snarere et redskap for å klargjøre "viktige økonomisk-politiske utfordringer".

Ifølge referanseforløpet i Perspektivmeldingen vil inntektsnivået og forbruk per innbygger i Norge fortsette å øke kraftig fram mot 2060, se figuren nedenfor. Referanseforløpet bygger på en videreføring av dagens atferdsmønstre og dagens innretning av offentlige velferdsordninger. Det er lagt opp til en årlig gjennomsnittlig BNP-vekst på 1,4 prosent, som innebærer at verdiskapingen per innbygger nær dobles i denne perioden (se figur). Dette er 1,7 prosentpoeng lavere per år enn den gjennomsnittlige årlige veksten fra 1970 til 2007. Det skyldes blant annet at lavere olje- og gassutvinning bidrar til å dempe veksten i samlet BNP mot 2060. En annen viktig årsak til lavere vekst framover er at en lavere andel av befolkningen vil være i yrkesaktiv alder. Referanseforløpet innebærer en gjennomsnittlig årlig vekst i disponibel realinntekt per innbygger på 1,6 prosent fram mot 2060. Dette er altså litt høyere enn verdiskapingen per innbygger da dette inntektsmålet også inkluderer netto formues- og lønnsinntekter fra utlandet, herunder utbytte og renteinntekter i Statens pensjonsfond utland.

Figur 4.1 Utvikling i privat konsum, privat konsum per innbygger og BNP. Årlig vekst og indeksert utvikling (normert til år 2010 (2010=100))



Kilde: Madslien mfl.(2010) - basert på prognosene i Perspektivmeldingen

4.1.3 Men den økonomiske utviklingen framover er usikker

De langsiktige framskrivningene i Perspektivmeldingen er basert på den generelle likevektsmodellen MSG, som er utviklet av Statistisk Sentralbyrå (SSB). "Modellens tall-festede beskrivelse av økonomiens virkemåte er basert på observasjoner av historiske

sammenhenger og bidrar til økonomisk konsistens i framskrivningene”, skrives det. Mange viktige drivkrefter bak den økonomiske utviklingen er imidlertid angitt utenfor modellen og dermed har måttet bli anslått separat. Dette gjelder:

- Befolkningsutvikling
- Produktivitet
- Sysselsetting
- Internasjonal kapitalavkastning
- Petroleumsinntekter
- Antall stønadsmottakere
- Antall brukere av offentlige tjenester

Det er i hovedsak disse forutsetningene som legger grunnlag for framtidig økonomisk vekst, husholdningenes inntektsnivå og inndekningsbehov i offentlige finanser. Forfatterne understreker at valg av forutsetninger på disse områdene har stor betydning for resultatene. Det er usikkerhet rundt hvordan utviklingen blir innen hver av disse forutsetningene, og hvordan de spiller sammen. Det er ikke anledning til å gå inn på disse faktorene i detalj i denne rapporten, men vi vil diskutere noen viktige usikkerhetsfaktorer.

Innvandring

Det er for eksempel antatt i Perspektivmeldingens referanseforløp at nettoinnvandringen til Norge i løpet av 20 år vil halveres fra ca. 40.000 personer til 20.000 personer per år. Det er stor usikkerhet omkring dette. Dersom innvandringen skulle bli høyere, vil det bidra til økt tilgang på arbeidskraft, økt verdiskapning og økte skatteinntekter. Det vil imidlertid også gi økte offentlige utgifter, blant annet på grunn av økte utbetalinger til alderspensjon etter hver. Det er også stor usikkerhet knyttet til hvor stor yrkesdeltakelsen blant innvandrerne vil bli, og dermed også til antall stønadsmottakere blant innvandrerne som fortsatt er i yrkesaktiv alder. Vi har tidligere sett at yrkesdeltakelsen blant tidligere innvandrergupper har blitt redusert etter hvert som tiden har gått (se Bratsberg m.fl. 2010). På den annen side tar nå barn av innvandrergupper høyere utdannelse enn nordmenn, noe som etter hvert trolig bidrar til økt yrkesdeltakelse.

Markedsverdien i Statens pensjonsfond utland

Utviklingen i markedsverdien i Statens pensjonsfond utland er også svært usikker. Avkastningen i internasjonale finansmarkeder vil gjennom handlingsregelen for finanspolitikken påvirke handlingsrommet i finanspolitikken. Denne handlingsregelen sier at over tid skal fire prosent av fondets verdi brukes for å finansiere statens utgifter. Fire prosent er den anslåtte langsiktige realavkastningen på fondet. Det er usikkerhet om det er mulig å oppnå en så høy avkastning. Hittil har den vært en del lavere, og den internasjonale finanskrisen i 2007/2008 har synliggjort hvor sårbart det internasjonale finansielle systemet er. Dersom avkastningen blir lavere enn fire prosent, og vi holder fast ved handlingsregelen, vil fondet etter hvert bygges ned og handlingsrommet i offentlige finanser vil bli svekket sammenliknet med det som legges til grunn i Perspektivmeldingen.

Global økonomisk utvikling

Tilgangen på kreditt i USA og Europa har lenge vært god på grunn av særlig høy sparing i Kina, men flere land sliter nå med høy statsgjeld. Også den private gjelden har vokst betydelig i lang tid. Den akutte finanskrisen ble løst ved å øke offentlige pengebruk og redusere skattene for å holde hjulene i gang i økonomien, og ved å overta mye av den

private gjelden gjennom redningsaksjoner overfor konkurstruede banker. Både USA og Storbritannia hadde budsjettunderskudd på over 10 prosent i 2010, og statsgjelden øker hurtig. I eurolandene økte budsjettunderskuddet fra 0,6 prosent av BNP til 6,6 prosent fra 2007 til 2010, mens statsgjelden har økt til 85 prosent av BNP.

Hellas, Spania, Portugal, Italia og Irland er alle truet av konkurs, da renten på nye statslån har steget til nivåer som er langt høyere enn deres statsfinanser kan tåle. Hittil har IMF, den europeiske sentralbanken og andre euroland hindret at landene går konkurs, men når denne rapporten skrives er det enorm usikkerhet rundt internasjonale finansmarkeder. Det er kraftige globale børsfall, frykt for at den europeiske valutaunionen kan kollapse, frykt for resesjon og langvarig økonomisk stagnasjon i Europa og USA. I et 20-års perspektiv kan dette vise seg å være en vanskelig periode, som går over. Men det kan også vise seg å være begynnelsen på en langvarig nedgangsperiode for de fleste land i den vestlige verden. Det er også mulig at verden går inn i et proteksjonistisk spor, slik vi har sett etter andre finanskriser. Dette påvirker ikke bare den økonomiske veksten til Norge som har stor utenrikshandel, men det påvirker også investeringsmulighetene og avkastningsmulighetene til Statens pensjonsfond utland.

Petroleumsinntekter

Det er også stor usikkerhet rundt utviklingen i olje- og gassprisene i årene som kommer. Petroleumsvirksomheten er Norges største næring og i 2010 stod sektoren for 21 prosent av den samlede verdiskapingen i landet (se Olje- og energidepartementet og Oljedirektoratet, 2011). Det er i tillegg en betydelige meravkastningen på kapitalinvesteringene i denne næringen. Denne meravkastningen søker staten å skattlegge, og de deltar aktivt i selve virksomheten gjennom Petoro. Dermed er petroleumsvirksomheten svært viktig for utviklingen i statsfinansene. Vedvarende høye olje- og gasspriser vil gi betydelig økte inntekter til Norge og til staten.

Den internasjonale etterspørselen etter energi er økende. Dette skyldes i stor grad veksten i fremvoksende økonomier. Verdens befolkning ventes å øke fra 7 milliarder mennesker i 2011 til 9,2 milliarder i 2050, noe som vil gi enda større behov for energi. Disse forholdene peker på fortsatt høy olje- og gasspriser i årene framover. Høyere energipriser kan føre til at det blir lønnsomt å utvinne petroleumsressurser som er mer utilgjengelige enn det som tidligere har vært normalt. Det vil i så fall kun bidra til å dempe prisveksten. På den annen side kan klimaproblemene innebære at fossilt brensel som olje og gass blir skattelagt hardere, noe som vil redusere etterspørselen og presse prisnivået ned.

I referanseforløpet til Perspektivmeldingen er det lagt til grunn en gjennomsnittlig råoljepris på 400 kroner per fat fra og med 2010 målt i 2009-priser. Det er betydelig høyere enn den prisen som ble lagt til grunn i de langsiktige fremskrivningene i Perspektivmeldingen 2004 og i Nasjonalbudsjettet i 2007, og reflekterer utviklingen i oljemarkedene siden da. Usikkerheten omkring oljeprisanslaget illustreres i perspektivmeldingen ved at det også er gjennomført virkningsberegninger med en langsiktig oljepris på 500, 300 og 200 kroner per fat.

Perspektivmeldingen understreker imidlertid at olje og gass er ikke-fornybare ressurser. I Norge er det til nå produsert rundt 43 prosent av det en regner med er de totale utvinnbare ressursene på den norske kontinentalsokkelen. Det neste tiåret er det ventet at produksjonen av olje vil synke, mens salget av gass vil øke (Olje- og energidepartementet og Oljedirektoratet, 2011). Inntektene fra å utvinne petroleum vil gradvis synke og til slutt falle helt bort.

4.2 ELDREBØLGEN GIR UDEKKET FINANSIERINGSBEHOV

Den forventede økningen i produktivitet og verdiskapning, gir høyere levestandard for de fleste. Det bedrer imidlertid ikke uten videre de offentlige finansene. Årsaken er at når lønningene øker i privat sektor, følger både lønnsnivået i offentlig sektor og alle trygde og stønader etter. I utgangspunktet følger også offentlig sektors skatteinntekter lønnsutviklingen. Viktigere for den offentlige budsjettbalansen er derimot utviklingen i grunnlagene for utgiftene, det vil si utviklingen i antall offentlig ansatte og antall trygde- og stønadsmottakere, relativt til antall privat ansatte.

Kombinasjonen av mer bruk av oljeinntekter og at det har vært en økende andel yrkesaktive i befolkningen, har gjort det mulig å tilby flere velferdsgoder uten å øke skatte- og avgiftssatsene de siste årene. Perspektivmeldingen gjengir imidlertid framskrivninger fra SSB som viser at andelen av befolkningen over 67 år vil øke fra rundt 20 prosent i 2007 til rundt 40 prosent i 2060. Aldring av befolkningen vil dermed føre til at de offentlige utgiftene øker mer enn veksten i verdiskapning og skattegrunnlag de neste tiårene. Årsaken er for det første at en større andel av befolkningen blir pleietrengende og trenger helsetjenester. For det andre øker trygde- og pensjonsutbetalingene mer enn skatteinntektene. I tillegg reduseres veksten i Statens pensjonsfond utland, slik at de ekstra oljeinntektene som kan tas inn over statsbudsjettene reduseres.

Allerede fra 2020 vil statens utgifter vokse raskere enn inntektene. Perspektivmeldingen peker derfor på et udekket finansieringsbehov dersom dagens velferdsordninger og skatte- og avgiftsnivå skal opprettholdes.

Dersom det ikke blir mulig å øke skatte- og avgiftsnivået – er spørsmålet hva som vil kuttes. Vil det på sikt bli mulig å opprettholde dagens nivå på pensjoner og offentlige tjenesteproduksjon? Erfaring fra andre europeiske land har vist at det kan komme store kutt i offentlige lønninger og pensjoner dersom den økonomiske situasjonen blir prekær.

Offentlige finanser har betydning for hvilket tilbud det er mulig å gi befolkningen, og den private velstanden påvirker behovene og kravene de eldre stiller. Også de eldres helse-tilstand, omsorgstilbud og bosettingsmønster er viktig. Forholdet mellom ulike segmenter av eldre vil være av stor betydning for å planlegge framtidens transportbehov. Dersom det for eksempel er snakk om en marginal gruppe som vil ha behov for et tilpasset kollektivtilbud krever det en annen type planlegging enn om flertallet av eldre har behov for samme type tilbud.

4.3 STØRRE BEHOV, MEN MINDRE TILGANG PÅ FOSSIL ENERGI

Olje er, og vil i mange år framover trolig fortsette å være det dominerende drivstoffet innen transportsektoren. Stor tilgang på olje har de siste tiårene gitt verden billige og fleksible transportløsninger. Samtidig er olje en ikke-fornybar ressurs som kan være i ferd med å bli uttømt. Uten tilsvarende nedgang i forbruket, må man i så fall forvente betydelig økt oljepris i årene framover. Dersom vi opprettholder dagens transportløsninger, vil prisøkninger i oljemarkedene gjøre dem langt mer kostbare i framtiden. Det får både betydning for hvilke transportløsninger det satses på og for reisevanene til befolkningen.

Det er imidlertid ikke bare økt verdensmarkedspris på olje som vil bidra til omlegginger i transportsektoren framover. Det høye forbruket av fossilt brensel innebærer også miljøutfordringer. Forbruket av olje, som en svært karbonintensiv energikilde, bidrar til store CO₂-utslipp til atmosfæren, noe som trolig er i ferd med å endre det globale klimaet. For å redusere utslippene, vil antakelig karbonbasert drivstoff bli langt mer avgiftsbelagt i årene framover, enten eksplisitt gjennom direkte avgifter, eller implisitt gjennom krav til rensing, kjøp av kvoter eller lignende.

Forbruket av olje vil således trolig komme til å bli redusert framover, enten som følge av virkemidler i miljøpolitikken eller som følge av at knapphet på olje øker prisen på oljebasert drivstoff betraktelig. Uansett årsak vil befolkningen da enten måtte belage seg på inngripende reguleringer i transportmulighetene eller til dels store økninger i transportkostnadene framover.

Det er to viktige grunner for at forbruket av fossilt brensel vil måtte reduseres framover. For det første innebærer karbonutslippene til å forsterke de globale klimaendringene. Globalt står 97 prosent av drivstofforbruket i transportsektoren av fossilt brensel (se Figur 4.2). Det er antakelig ikke svært annerledes i Norge der transportsektoren står for over 30 prosent av de totale CO₂-utslippene. Gjennom Klimaforliket er det satt mål om at klimagassutslippene i Norge skal reduseres med 15 til 17 prosent innen 2020 (Klima- og forurensningsdirektoratet m.fl., 2010). Det vil derfor trolig tas i bruk et bredt spekter av virkemidler for å redusere bruken av fossilt brensel til transport i årene som kommer. Samtidig ser vi at offentlige planlegging tar lang tid, og at det hittil ikke er blitt satt i verk tiltak verken i Norge eller andre land som bidrar vesentlig til å endre energietterspørselen knyttet til transport.

For det andre er fossilt brensel ikke-fornybart, og ressursene er i ferd med å tappes ut. Dersom vi ikke er i stand til å redusere bruken av dem som følge av virkemidlene i miljøpolitikken, kan vi i stedet komme til å få "hjelp" av energimarkedene. Siden 1950 er folketallet i verden mer enn fordoblet, og passerte høsten 2011 7 milliarder mennesker (UNFPA, 2011). Befolkningsveksten har økt behovet for energi. Det samme har den økonomiske veksten gjort. Etterspørselsveksten etter fossilt brensel har de senere årene vært spesiell sterk i framvoksende økonomier, som Kina og India. Hittil har oljeproduksjonen holdt noenlunde tritt med etterspørselsveksten. Det er imidlertid fortsatt sterk befolkningsvekst i verden, og blant annet Kina og India har fortsatt et forbruksnivå av fossilt brensel som ligger langt under nivået i OECD-området. De siste befolkningsprognosene til FN viser at verdens befolkning kommer over 10 milliarder i 2100 dersom det legges til grunn at fruktbarheten i alle land konvergerer mot reproduksjonsnivået. Både forbruksveksten og befolkningsveksten taler således for fortsatt sterk etterspørselsvekst etter energi og drivstoff.

Oljebasert drivstoff er en svært anvendelig energikilde i transportsektoren. Det høye energiinnholdet i flytende form gjør nemlig at det lett kan medbringes i transporten. Muligheten for redusert etterspørsel etter fossilt brensel ligger i utviklingen av alternative, fornybare energikilder som samtidig også egner seg til dette. Økt oljepris vil smitte over i økt pris på energi generelt, noe som vil gjøre alternative energikilder mer lønnsomme og vil være en spore til utvikling av ny teknologi. Det er imidlertid stor usikkerhet om andre energikilder i det hele tatt kan komme til å erstatte olje som hovedenergikilde i transportnæringen uten vesentlig økte kostnader. Ifølge IEA (2010) vil fornybare energikilder bare stå for 14 prosent av energimiksen i 2035.

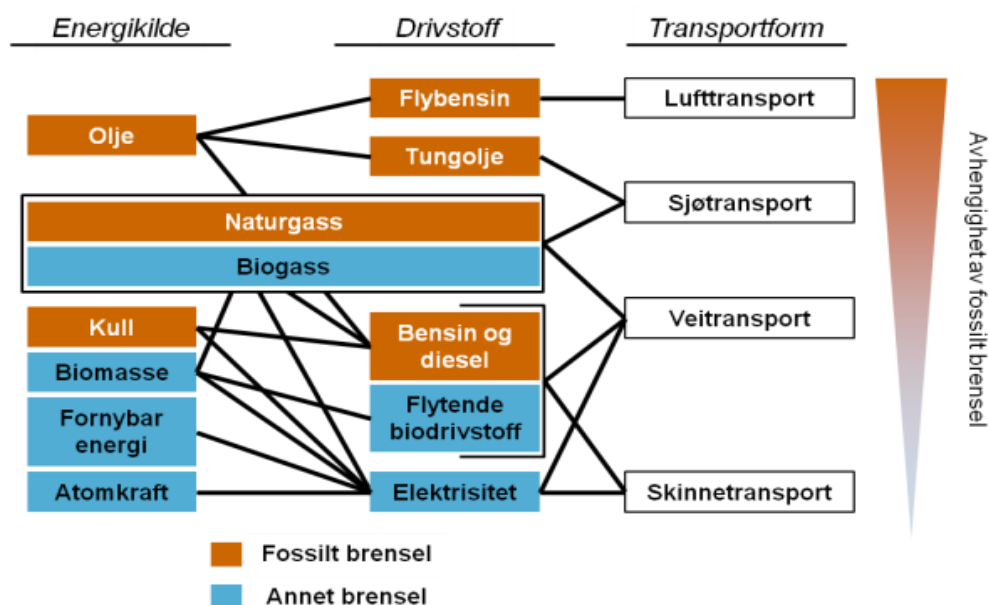
Utvinningen av olje kan på global basis allerede ha nådd en topp (*Peak Oil*). Den globale produksjonen har ikke steget siden 2006. Det er imidlertid uenighet om hvor mye olje som fortsatt ikke er oppdaget, og om teknologiske framskritt i utnyttelsesgraden i oljefunnene kan utsette tidspunktet for "*Peak Oil*". Uansett vil trolig eventuelle nye funn og økt utvinningsgrad medføre økte utvinningskostnader, blant annet som følge av at oljeselskaper må flytte produksjonen fra dagens modne felt til mer krevende områder.

IEA (2010) har utarbeidet langsiktige scenarioer for verdens energisituasjon. Hovedscenarioet, som kalles New Policies Scenario, tar utgangspunkt både i dagens politikk og hva politikere har erklært er deres intensjoner. Global energiforbruk er i dette scenarioet ventet å vokse med 36 prosent fra 2008 til 2035. Etterspørselen etter fossilt drivstoff (olje, kull og naturgass) står for 53 prosent av økningen i energietterspørselen, og vil stå for 74

prosent av verdens energimiks i 2030. Etterspørselen etter olje vil med dette scenarioet øke fra 85 million fat per dag i 2008 til 99 millioner fat per dag i 2035.

Rapporten legger til grunn at denne etterspørselsøkningen vil øke prisen på fossilt drivstoff, og at dette kommer i tillegg til prisøkninger til sluttbrukere som følge av diverse politiske tiltak for å oppmuntre til energisparing og å erstatte fossilt brensel med fornybare energikilder.

Figur 4.2 Energimiks, konseptuelt fordelt



Kilde: Econ Pöyry (2010)

4.4 TEKNOLOGIUTVIKLING - ET MIDDEL FOR BEDRE LØSNINGER

Utviklingstrender innen to teknologiområder er særlig viktige for å forstå hvordan eldres transportvirkelighet vil endre seg i årene som kommer: Den teknologiske utviklingen som gjør systemene for persontransport mer tilgjengelige og enklere å bruke for en større andel av befolkningen, og utviklingen av personlige, teknologiske hjelpemidler som reduserer effekten av nedsatte fysiske funksjoner for det enkelte individ. Disse to områdene dekker et vidt spekter av fagdisipliner som må spille sammen for at gode løsninger ser dagens lys og blir tatt i bruk.

Teknologisk innovasjon og fremtidig utviklingsarbeid er generelt vanskelig å forutse, og vurdering av konsekvensene av ny teknologi er en ennå mer kompleks oppgave. Det vi vet er knyttet til dagens situasjon: Hvilke utfordringer har eldre personer i dag, hvilke utfordringer ville oppstå i dagens system hvis opp mot en fjerdedel av befolkningen var "eldre", hvilken teknologiutvikling har vi hatt historisk sett og hvilke utviklingsområder er i fokus i dag. Denne kunnskapen fungerer som bakteppe for den drøftingen av utviklingstrender innen teknologi fram mot 2030 som vi gir her.

4.4.1 Praktisk problem søker teknologisk løsning

Sagt på en enkel måte er teknologi læren om teknikker og problemløsning. Teknologiutvikling er dermed ikke en drivkraft i seg selv, men ofte et resultat av prosesser som har som mål å løse praktiske oppgaver og et viktig element i nyskappings- og innovasjonsarbeid. Det er utfordringen som er selve drivkraften. Selv om ikke

teknologiutvikling er en drivkraft har løsningene den kan føre til potensial til å være en utløsende faktor i situasjoner som krever radikal endring. Det er derfor interessant å følge med på trender innen teknologiutvikling og vurdere tiltak og virkemidler som kan påvirke retningen denne utviklingen tar.

For å kunne tilrettelegge for bruk av teknologiske løsninger, er det på den ene siden nødvendig å ha en formening om hvilke eksisterende teknologier som har potensial til å bidra til løsning av eksisterende og framtidige utfordringer. På den andre siden ønsker man også å forstå hvordan teknologi som ennå ikke eksisterer kan bidra til å løse utfordringer man har i dag eller som man ser at kommer. Eksisterende og fremtidig teknologi benyttet på eksisterende og framtidige utfordringer skaper fire forskjellige situasjoner. Disse er skjematisk listet opp i Tabell 4.1 nedenfor.

Tabell 4.1 *Hvordan teknologi møter utfordringer over tid*

	Eksisterende Utfordring	Fremtidig Utfordring
Eksisterende Teknologi	Hvis ikke teknologien er tatt i bruk for dette formålet kan tiltak i verksettes for å få dette til å skje.	Når utfordringen oppstår har man en løsning tilgjengelig og kan tilrettelegge for det så snart man anser det som riktig.
Fremtidig Teknologi	Utfordringen eksisterer og man ser at teknologiutvikling kan gi brukbare løsninger og bruker derfor ressurser på det.	Hvis man kan forutse utfordringen kan man iverksette tiltak for å søke mot en fremtidig løsning.

Kilde: Econ Pöyry

Innen transport er noen av utfordringene knyttet til at det i fremtiden vil være flere eldre trafikanter. Med trafikanter mener vi blant annet bilførere, syklistene og fotgjengere. En større andel av brukerne av offentlige og private persontransporttjenester vil på samme måte være eldre. I mange tilfeller vil utfordringene være forbundet med å opprettholde eldres mobilitet ved å legge til rette for trygge, komfortable og effektive kombinasjoner av transportmidler (multimodalitet). Denne tilretteleggingen må ta hensyn til at aldring er en naturlig prosess som blant annet innebærer at bevegeligheten gradvis minsker, og at syn, hørsel og reaksjonsevne svekkes over tid.

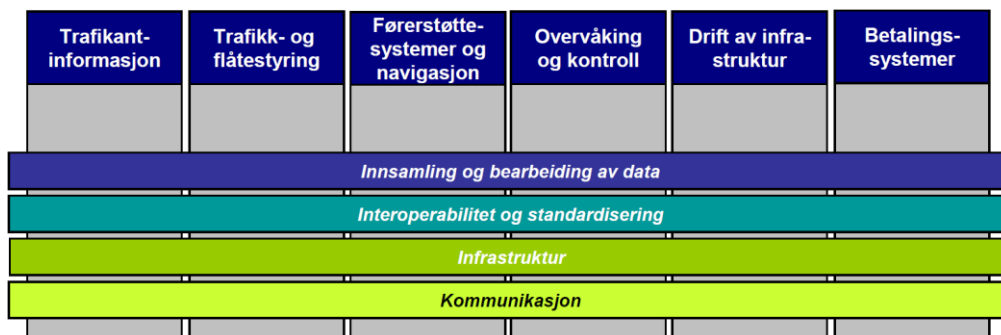
I de neste avsnittene vil vi se nærmere på teknologi som middel for å løse noen av disse utfordringene. Sentrale fagdisipliner er blant annet materialteknologi, konstruksjon, sensorteknologi, algoritmedesign, kommunikasjonsteknologi, IT, databaser og visualisering. Også såkalte "human factors" er et multidisiplinært fagfelt som står sentralt når fremtidige transportløsninger utvikles. Denne studien vil ikke gå inn i utviklingstrender innenfor hver enkelt fagdisiplin, men gi en oversikt over vesentlige, helhetlige utviklingstrender innen transport- og hjelpemiddelteknologi. Utviklingstrender for teknologi i personbil, teknologi for brukere av offentlig transport, teknologi for fotgjengere og teknologisk utvikling av infrastruktur vil bli drøftet i neste underkapittel.

4.4.2 *Sikrere og mer effektiv persontransport med informasjonsdeling*

Generelt foregår utviklingen av ny transportteknologi innen områdene ledelse eller styring av transportsystemet, transportmidler og fremdriftssystemer. Drivere for denne teknologiutviklingen er blant annet ønsket om økt sikkerhet og pålitelighet, bedre produktivitet, samt andre miljømessige, økonomiske og sosiale forbedringer. Såkalte Intelligente Transportsystemer (ITS), der informasjons- og kommunikasjonsteknologi benyttes i samspillet mellom trafikanter, ulike transportmidler og infrastruktur, er et område som har fått mye oppmerksomhet de siste årene og som det stilles store forhåpninger til i fremtiden.

Innen ITS kan bruk av informasjons- og kommunikasjonsteknologi være knyttet til transportmidler, til trafikanten eller til infrastrukturen gjennom overvåkings-, styrings- og driftssystemer. Figuren under er lånt fra Sintef og viser de viktigste anvendelsesområdene for ITS som seks vertikale bokser. Teknologiområdene som utgjør hovedbygggesteinene for ITS er vist som fire horisontale bokser. Fram mot 2030 vil utviklingen med stor sikkerhet ha gått videre innen alle disse boksene, både horisontalt og vertikalt.

Figur 4.3 Bruksområder for Intelligente transportsystemer og –tjenester (ITS)



Kilde: Sintef

En forventning til utviklingen av ITS-anvendelser i transportsystemet fram mot 2040 er beskrevet av Avinor mfl. (2010) i rapporten for utredningsfasen av NTP 2014-2023. Der pekes det blant annet på følgende systemer og tjenester:

- Full sanntidsinformasjon til alle brukere om alle transporttilbud på mobile enheter som støtter alle aktuelle språk
- Integrerte betalingssystemer som alltid er oppdatert med brukerprofiler, og som gir brukerne riktig pris både i vegnettet og kollektivt
- Full førerstøtte og autopilotløsninger for alle transportformer som overvåker infrastrukturen og alle aktører innen definerte interaksjonsområder
- Integrering av byenes trafikkstyring og næringslivets logistikkssystemer som gir økt fremkommelighet og reduserte miljøproblemer for næringstrafikken.
- Mange av de teknologiske nyvinningene vi forventer fram mot 2030 forutsetter økt villighet til informasjonsdeling. Terskelen for å dele personlig informasjon har gått kraftig ned de siste årene, blant annet på grunn av utviklingen innen sosiale medier. Dette åpner opp for nye løsninger, der informasjon om hvor man befinner seg og hvor man skal, kan benyttes for å dekke individuelle transportbehov. Når vi fokuserer på persontransport og eldre er utvikling av avanserte støttesystemer for bilførere og kollektivreisende, det vil si førerstøttesystemer, trafikantinformasjon og betalings-systemer, de mest sentrale områdene innenfor ITS-utviklingen. De andre anvendelsesområdene i Figur 4.3 vil i liten grad ha forskjellige konsekvenser for eldre og yngre trafikanter og omtales derfor ikke her.

Bil – førerstøttesystemer og navigasjon

Personbilen er globalt og nasjonalt et svært viktig fremkomstmiddel og flere eldre enn i dag kommer til å ha førerkort i fremtiden. Samtidig som det forventes at eldre med førerkort ønsker å kjøre selv viser ulykkesstatistikkene de siste årene at eldre har en økt risiko for å bli alvorlig skadet i forbindelse med trafikkulykker (se Levin m.fl, 2009). Dette skyldes delvis at eldre gjennomsnittlig er skrøpeligere enn yngre, men undersøkelser viser også at eldre bilførere er overrepresentert blant bilførere som viser høyrisikoadferd i enkelte trafikksituasjoner.

Det er viktig å være klar over at det er stor variasjon innen gruppen eldre, og at det ikke nødvendigvis er slik at sannsynligheten for høyrisikoadferd øker med alder alene. Teknologistøtte i bilen og i bilens interaksjon med veien gjør det enklere og sikrere for alle å være sjåfør, og kan bidra til at eldre sjåfører beholder førerkortet sitt lengre. Bilprodusentene har kommet langt når det gjelder å utvikle teknologi som støtter bilføreren i hans eller hennes avgjørelser underveis og det er forventet at denne teknologien vil utvikle seg videre framover.

Det eksiterer blant annet mange førerstøttesystemer i dag som er forbeholdt de som har råd til kostbare bilmodeller med mye ekstrautstyr. Disse systemene vil etter hvert gå ned i pris og bli tilgjengelige i rimeligere bilmodeller og som standardutstyr. En del av disse systemene vil også få økt brukbarhet etter hvert som de i større grad kan kommunisere ved hjelp av internett og GPS med trafikksentraler, teknologistøtte langs veien og andre kjøretøy. OECD/MIT (2003) avholdt et symposium der transportteknologi man mente hadde spesiell relevans for eldre ble kartlagt. Dette er teknologi som vi i dag ser installert som sikkerhetssystemer i mange nye biler. Vi gir noen eksempler her:

- *Intelligent fartstilpasning* hjelper føreren til å holde sikker avstand til bilen foran selv om denne endrer fart. Systemet kan interagere med føreren og bilen på forskjellige måter: enten ved å advare føreren som aktivt må endre hastigheten selv, ved å regulere drivstofftilførselen til motoren eller ved å aktivisere bilens bremses.
- *Nattsynsstøtte* hjelper sjåfører som merker at svekket nattsyn påvirker evnen til å kjøre bil. Ved hjelp av spesialiserte kameraer og "Heads up display" projeksjoner et bilde av landskapet foran bilen i bilens frontrute. De spesialiserte kameraene ser lengre enn friske, unge sjåfører og gir slik bedre sikkerhetsmarginer. Prosjekterte bilder i frontruta gir også mulighet for å legge til informasjon eller bruke ikonisk framstilling som hjelper sjåføren til å raskere tolke det han ser.
- *Navigasjonssystemer* hjelper folk i alle aldre og kan være en særlig støtte til eldre i å finne veien effektivt og sikkert. De kan også stilles inn slik at de søker å unngå bestemte situasjoner, slik som sterkt trafikkerte veier, kompliserte ruter eller vanskelige kryss. Navigasjonssystemer kan forberede sjåføren på avkjøringer eller svinger som kommer lenger frem på veien. Denne typen systemer krever imidlertid gode grensesnitt mellom menneske og maskin for at flest mulig skal kunne betjene dem og holde dem oppdatert med de nyeste kartene og den ferskeste trafikkinformasjonen.
- *Støtte til estimering av avstanden mellom biler* hjelper sjåføren til å vurdere fart og avstand for møtende trafikk slik at det å svinge av veien over et kjørefelt med møtende trafikk kan gjøres med større sikkerhetsmarginer. Eldre sjåfører er overrepresentert i ulykker i kryss der den eldre sjåføren må krysse felt for møtende trafikk og rapporterer oftere at de ikke har sett andre kjøretøy. Teknologistøtte vil kunne øke sjåførens selvtilit i disse situasjonene og gjøre dem til tryggere trafikanter for seg selv og andre².
- Det utvikles også systemer som skal begrense personskade om ulykken først har vært ute. Denne typen beskyttelsessystemer kan være særlig relevante for eldre som er mer skjøre og blir lettere alvorlig skadet i trafikkulykker. Et eksempel på andre nyttige hjelpemidler er at informasjon som man i dag får via skilting og merking (for eksempel fartsgrenser) også blir tilgjengelig via bilens instrumenter. Utformingen av selve bilen, betjeningen av bilens funksjoner og instrumentpanelet er relevant for å

² Sammenhengen mellom risikoreduserende tiltak og risikokompenserende adferd kan utredes nærmere enn vi gjør her. Vårt fokus er først og fremst om eldre kommer til å (ønske å) ta i bruk nye teknologiske løsninger som kommer mot 2030 og ikke trafikksikkerhetsmessige konsekvensene av at de faktisk gjør det.

sikre at flest mulig kan betjene bilen og kjøre den i trafikken på en sikker og trygg måte.

Teknologiutviklingen innen førerstøtte går stadig videre og mye av det som i dag er på utprøvnings- og pilotstadiet vil trolig være standardutstyr innen 2030. Det er vanskelig å spå akkurat hva som vil være tilgjengelig av gode og brukbare førerstøttesystemer for eldre i 2030, men man kan anta at fokus vil være på systemer som gjør det enklere og tryggere å kjøre bil for alle med førerkort. Et større antall potensielle kjøpere av systemene vil gjøre det lettere for produsentene å få tilbake utviklingskostnadene og så lenge man ikke innfører reguleringer eller økonomiske virkemidler som subsidier, er det sannsynlig at kommersielle drivere vil ha stor innvirkning på hvilke teknologiske utviklingsprosjekter som blir prioritert.

Kollektivreisende og fotgjengere – universell utforming, trafikantinformasjon og betalingssystemer

Reiser man kollektivt er problemstillingene litt annerledes. Det kreves ofte en kombinasjon av transportmidler for å nå bestemmelsesstedet og dermed innebærer det å være kollektivreisende også at man i større grad er fotgjenger enn når man bruker (egen) bil. Generelt kan man si at universell utforming kombinert med teknologi som ITS blir viktigere framover, både for sikkerheten og for fremkommeligheten til kollektivreisende og fotgjengere.

Universell utforming defineres som "utforming av produkter og omgivelser på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpassing og en spesiell utforming". Loven om tilgjengelighet og universell utforming kom i 2008 og har ført til en positiv utvikling ikke bare innen kollektivtransporten, men også for den infrastrukturen fotgjengere og andre trafikanter benytter (veier, gangstier, fotgjengerfelt, etc.). Universell utforming står sentralt når holdeplasser, påstigningssystemer og busser, trikker, tog designes eller fornyes. Dette er en utviklingsprosess som går over tid og hvor resultatene merkes først i sentrale strøk. Ettersom universell utforming er lovpålagt for offentlige prosjekter er det rimelig å anta at utviklingen innen dette området vil gå i takt med offentlige investeringer i transportsektoren.

Framover vil en økende mengde sanntidsinformasjon gjøres tilgjengelig for passasjerene, enten på holdeplasser og stasjoner eller via brukerterminaler som pc eller mobiltelefoner. Dette krever blant annet videre utvikling av informasjonskanaler, universelt utformede systemer for formidling av trafikantinformasjon og ruteinformasjon, publiseringssystemer og fysiske terminaler for visning av trafikantinformasjon ("informasjonssøylor", skjermer, etc.). Mange steder i landet har denne utviklingen kommet ganske langt, men fremdeles gjenstår mye før man har et godt, landsdekkende tilbud. Utviklingen innen dette området går raskt og henger delvis sammen med utviklingen innen teknologiområdene innen ITS (se Figur 4.3 ovenfor), men også så vidt forskjellige drivere som utvikling av skjermteknologi, utrulling av bredbånd i Norge og investeringsvilje i kollektivtransportsektoren generelt vil påvirke hvor langt man har kommet innen dette området i 2030.

Løsningsrommet for organisering av transporttilbudet øker med evne til å gjøre bruk av informasjons- og kommunikasjonsteknologi. Dette gjelder både for transporttilbydere og for passasjer eller bruker. Bestillingstransport er én måte å organisere offentlig transport på i enkelte geografiske områder og man kan se for seg at bestilling av transport blir gjort med relativt korte tidsfrister fra håndholdte terminaler som mobiltelefoner. Dette kan gi et mer fleksibelt og effektivt transporttilbud til flere brukere. Allerede i dag finnes det GPS-baserte løsninger som gir informasjon til fotgjengere om hvor man er, og i hvilken retning man skal gå for å komme frem. Kombinert med informasjon om holdeplasser, avganger, billetterterminaler og lignende vil kollektivreiser bli mer tilgjengelige. Igjen er dette et område hvor ut-

viklingen går fort og hvor retningen vil avhenge av de kommersielle og offentlige aktørene som engasjerer seg i utviklingen.

Betalingsteknologi er et annet område som kan påvirke de eldres reiseopplevelse. Integrerte elektroniske betalingsløsninger kan inkludere for eksempel vegprising, billetter for kollektivreiser og adgangskontroll i samme tekniske løsning og formidle disse gjennom håndholdte terminaler som mobiltelefoner. Sannsynligvis vil denne typen løsninger være knyttet til en personlig ID og man ser for seg at brukerprofil, tidspunkt på døgnet, type transportmiddel og andre faktorer som kan registreres elektronisk sørger for at man til enhver tid får en riktig prising av den gjeldende tjenesten. Beløpet kan trekkes rett fra brukerens konto – gjerne en dedikert reisekonto. Denne typen teknologi kan benyttes av den reisende, men det offentlige kan også bruke teknologien i sine behovsprøvde tjenesteleveranser innen transport – for eksempel innen TT-tjenesten.

4.4.3 Personlige hjelpemidler - fra "kjekt å ha" til forutsetning for å kunne reise

Mange eldre benytter i dag teknologi for å oppnå større trygghet, selvstendighet og mobilitet mens de fortsatt bor hjemme. Dette er også et område hvor stadig nye løsninger vil se dagens lys. De teknologiske løsningene spenner fra fokuserte hjelpemidler som gjør at den eldre kan beholde sanser og førlighet lenger, til avansert omsorgsteknologi som smarthusteknologi, kroppssensorer og roboter som utfører arbeidsoppgaver i hjemmet. Teknologiske hjelpemidler er på samme måte en del av hverdagen for de som bor på institusjon.

Sammenhengen mellom teknologiutviklingen innen personlige hjelpemidler og eldres reisebehov er klar i den forstand at bruk av teknologi kan utsette tidspunktet for når en person ikke lenger kan kjøre egen bil, ikke lenger kan gå til bussen eller ikke lenger kan benytte seg av det generelle kollektivtilbudet. Med andre ord vil denne typen teknologi være en forutsetning for enkelte til å kunne reise på egenhånd.

4.4.4 Politiske prioriteringer og individuell betalingsvilje bestemmer retningen på utviklingen

Spekteret av teknologi av betydning for eldre og utviklingen av deres transportbehov fram mot 2030 er svært vidt. Mye av teknologiutviklingen vil være rettet mot å gjøre persontransport mer effektiv for alle – noe som også vil komme mange eldre til gode. Mange nye tekniske løsninger tenderer til å falle fort i pris. Dette peker mot at dagens dyre tilleggsutstyr på biler vil være morgendagens standardløsninger og at noe av det vi ser i dag av gode pilotprosjekter innen infrastruktur og kollektivtrafikk med høy sannsynlighet vil bli tilgjengelig teknologi i store deler av landet. etterhvert Akkurat hvilke løsninger som vil være tilgjengelige i 2030 vil avhenge både av politiske prioriteringer, individuell betalingsvilje og mer eller mindre forventede teknologiske gjennombrudd.

5 MULIGE IMPLIKASJONER AV DRIVKREFTENE

I de tre foregående kapitlene har vi beskrevet eldrebølgen, eldres reisevaner og drivkrefter som kan påvirke eldres reisevaner og transportvirkelighet fram mot 2030. Blant drivkreftene er det noen som trekker i retning av økt reisevirksomhet for alle, både unge og eldre, og noen som trekker i retning av redusert reisevirksomhet. I dette kapitlet forsøker vi å si noe om implikasjoner av de ulike drivkreftene på transportaktiviteten i samfunnet generelt og for ulike segmenter av eldre.

5.1 GENERELLE IMPLIKASJONER AV DRIVKREFTENE

For å forstå hvordan ulike segmenter av eldre vil respondere på de fire drivkreftene vi har skissert i forrige kapittel er det viktig å forstå hvordan drivkreftene påvirker transportaktiviteten i samfunnet generelt. Selv om eldre har et noe annet reisemønster enn befolkningen forøvrig, vil de trolig påvirkes på samme måte. Styrken i påvirkningen kan imidlertid variere. Vi kan oppsummere slik:

- Økonomisk vekst vil føre til **økt** etterspørsel etter transport
- Økte drivstoff- og transportkostnader vil føre til **redusert** etterspørsel etter transport
- Den teknologisk utviklingen vil gjøre systemene for persontransport mer tilgjengelige og enklere å bruke, og det vil utvikles personlige, teknologiske hjelpemidler som reduserer konsekvensen av nedsatte fysiske funksjon. Det vil føre til et **bedre** tilrettelagt transporttilbud
- Press på offentlige budsjetter vil føre til et **dårligere** offentlig transporttilbud og transportinfrastruktur, **dyrere** kollektivtransport og **færre** individuelle rettigheter til tilrettelagt transport

Disse fire generelle konklusjonene er nærmere utdypet nedenfor.

5.1.1 Økonomisk vekst → økt etterspørsel etter reiser og transport

I kapittel 3.2 *Store forskjeller mellom eldre* ovenfor har vi vist at nesten all reiseaktivitet øker med økende inntekt. Det gjelder blant annet antall reiser, reiselengde, reisetid, omfanget av lange reiser, tilgang til bil og flyreiser. Dette bekreftes av Røed Larsen og Aasness (2002) som har estimert sammenhengen mellom forbruk av ulike transportgoder og inntekt (total forbruksutgift). Sammenhengen mellom inntekt og forbruket av et gode måles ved en såkalt inntektselastisitet. Inntektselastisiteten for et forbrugsgode er lik den prosentvise forbruksendringen når inntekten øker med én prosent, gitt at ingen andre forhold endrer seg.

- Hvis inntektselastisiteten er større enn 0, vil forbruket av godet øke når inntekten øker (såkalt normalt gode). Hvis inntektselastisiteten er mindre enn 0, vil forbruket falle når inntekten øker (såkalt mindreverdige gode).
- Hvis inntektselastisiteten er større enn 0, men mindre enn 1, vil forbruket av godet øke med mindre enn 1 prosent når inntekten øker med 1 prosent. Hvis inntektselastisiteten er større enn 1 vil forbruket øke med mer enn 1 prosent når inntekten øker med 1 prosent (såkalt luksusgode).

Tabell 5.1 nedenfor viser estimerte inntektselastisiteter for fly, bil (bensin og bompenger), taxi, tog, buss, MC, scooter, moped og sykkel.

Tabell 5.1 Inntektselastisiteter. Disaggregerte transportgoder. Snitt 1986-1994.

Transportgode	Elastisitet	Transportgode	Elastisitet	Transportgode	Elastisitet
Flyreiser	2,0	Togreiser	1,1	Bussreiser	-0,0
Bomavgift	2,0	MC og scooter	1,0	Moped	-1,7
Taxi	1,7	Sykkel	0,9		
Bil	1,6	Bensin og olje	0,7		

Kilde: Røed Larsen og Aasnes (2002). Datakilde: Forbruksundersøkelsen 1986-1994

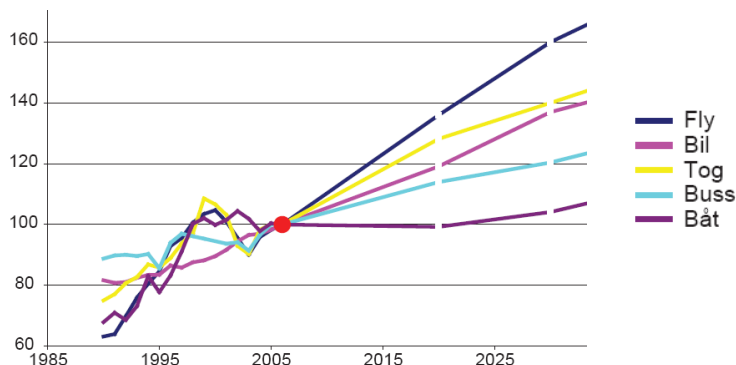
Resultatene i tabellen viser at når inntekten øker med 1 prosent vil forbruket av (luksusgodene) flyreiser, bompenger, taxi og bil øke mer enn 1 prosent. Forbruket av (de normale godene) togreiser motorsykkel/scooter, sykkel og bensin vil øke med +/- 1 prosent. Forbruket av bussreiser vil være omtrent uendret. Mens forbruket av (det mindreverdige godet) moped vil falle med 1,7 prosent. Studier utført på andre datasett (andre land, andre tidsperioder) kan vise en annen rangering av transportgodene, men i hovedsak vil resultatet at forbruket av ulike transportgoder øker når inntekten øker ligge fast.

Både resultatene i 3.2 og i Røed Larsen og Aasness (2002) gjelder på individnivå. Men det er grunn til å regne med at hovedtrekkene ligger fast også når vi summerer de opp på samfunnsnivå, slik at økonomisk vekst må antas å gi økt reise- og transportvirksomhet. I St. meld nr 16 (2008-09), *Nasjonal transportplan 2010-2019*, slås det også fast at økonomisk vekst blant annet fører til økt persontransport. I tillegg fører økonomisk vekst til økt verdsetting av tid, slik at det fører til en favorisering av raskere transportmidler, som personbil og fly.

Sammenhengen mellom økonomisk vekst og persontrafikk som det refereres til i meldingen er blant annet basert på historisk statistikk og modellberegninger for 2006, 2010, 2014, 2020 og 2030. I beregningene er det blant annet brukt en økonomisk vekstbane som så langt det har vært praktisk mulig svarer til det som er brukt i St.meld. nr. 9 (2008-2009) *Perspektivmeldingen*. Videre er det lagt til grunn at enkelte nye infrastrukturprosjekter realiseres. Prognosene er nærmere dokumentert i Hovi (2008) og Norconsult (2009).

Figur 5.1 nedenfor viser den historiske og fremskrevne utviklingen i bruken av ulike transportmidler. For perioden 1990 til og med 2005 er det årlig statistikk som ligger til grunn. For perioden etter 2006 er det de strukturelle underliggende drivkreftene i reiseetterspørselen i tillegg til effekten av visse infrastrukturprosjekter og tilbudsforbedringer som er fanget opp i prognosen.

Figur 5.1 Utvikling i transportmiddel fordelt persontransportarbeid på norsk område. Historisk utvikling fram til 2006, prognose etter 2006. Indeks 2006 = 100



Kilde: St.meld. nr. 16 (2008-2009) NTP/Norconsult (2009)

I perioden 1990 til og med 2005 har vært store svingninger i reiseetterspørselen for de kollektive transportmidlene fly, tog, buss og båt, mens persontransportarbeidet med privatbil har hatt en forholdsvis jevn vekst. Konjunktursvingninger og liknende vises ikke i prognosene for årene etter 2005. Dette kombinert med at modellberegningene bare er gjennomført for noen år, med forutsatt jevn vekst mellom, gjør at det derfor vil vises relativ jevn utvikling. I virkeligheten har det selvfølgelig forekommet svingninger i reiseetterspørselen etter 2006 også.

Økonomisk vekst og velstandsøkning trekker altså i retning av økt reisevirksomhet for alle: økt sysselsetting gir flere arbeidsreiser, bedre råd i befolkningen gir større muligheter for utfoldelse på fritiden både i form av aktiviteter i nærmiljøet og ferier. Hvordan en velferdsøkning fordeles vil bestemme hvilke typer reiser og transport som øker mest og hvilke grupper i befolkningen som får økt reisevirksomhet.

5.1.2 Økt pris på drivstoff → redusert etterspørsel etter reiser og transport

Konsekvensene av den generelle økningen i kjøpekraft må imidlertid avveies mot fordelingskonsekvensene av en forventet kostnadsøkning på transporttjenester. Vi tror kostnadene ved transport vil øke relativt til andre goder og tjenester, og kanskje også relativt til inntektene. Årsaken er økt avgift på fossilt brensel som følge av klimaendringene, høye kostnader for å utvikle og tilgjengeliggjøre fornybare energikilder og uttappingen av de ikke-fornybare energikildene. Teknologiutviklingen vil isolert sett trolig bidra til reduserte kostnader, og vil således kunne trekke i motsatt retning. Det hindrer imidlertid neppe at transporttjenester vil bli relativt sett dyrere i framtiden.

Dersom all bensindreven transport øker i pris, blir denne isolert sett mindre attraktiv enn annen transport drevet av andre energiformer. Dermed vil også andre energiformer oppleve økt prispress. Således vil ingen transportmidler være upåvirket av prisøkningene på fossilt brensel. Unntaket er gange og sykkel som ikke krever annen energi enn det den reisende selv kan yte. Når transporten øker i pris vil etterspørselen avta. Det viser en rekke undersøkelser.

Sammenhengen mellom etterspørselen etter et gode og prisen på dette godet måles ved hjelp av priselastisiteter. Man skiller gjerne mellom:

- Uelastisk etterspørsel: når en prisnedgang på én prosent fører til en økning i etterspørselen på mindre enn én prosent. Dette er typisk for nødvendighetsgoder, samt goder med lav budsjettandel.
- Elastisk etterspørsel: når en prisnedgang på én prosent fører til en økning i etterspørselen på mer enn én prosent.

I følge Dybedal m.fl. (2003) varierer priselastisiteter for de ulike transportmidlene bil, buss, fly, tog og båt fra studie til studie. Rimelige intervaller for priselastisiteter fordelt på de ulike transportmåtene er oppstilt i Tabell 5.2 nedenfor. Samlet viser priselastisitetene at etterspørselen etter alle typer transport faller når prisen øker.

Tabell 5.2 Intervaller for priselastisiteter for ulike transportmidler

	Transportmåte	Intervall		
Bil	Kort sikt	-0,10	til	-0,30
	Lang sikt	-0,30	til	-0,85
	Uspesifisert tidsperiode	-0,20	til	-0,75
Buss	Kort strekning/lokaltransport	-0,10	til	-0,35
	Lang strekning/fjerntransport	-0,20	til	-0,70
Fly	Innenriks	-0,25	til	-3,00
	Internasjonale og blandet	-1,00	til	-2,00
Tog	Kort strekning/lokaltransport	-0,20	til	-1,10
	Lang strekning/fjerntransport	-0,35	til	-1,50
	Uspesifisert strekning	-0,80	til	-1,50
Båt	Egenpriselastisitet	-0,25	til	-1,95

Kilde: TØI

Hvor elastisk etterspørselen er, varierer fra transportmiddel til transportmiddel. I tabellen er det forsøkt å rangere transportmidlene etter hvor prisfølsomme de er. Rangeringen viser at bil er minst prisfølsom (noe som reflekterer at dette er et nødvendighetsgode for mange), deretter følger buss og tog, mens fly og båt som de mest prisfølsomme transportmåtene. Men unntak av flyreiser er forbrukerne mer prisfølsomme overfor lange reiser enn korte. De korte reisene inkluderer i de aller fleste analysene daglige reiser til og fra arbeid, og disse reisene kan man ikke like enkelt substituere. At korte flyreiser er mer prisfølsomme enn lange kan forklares med at substituttene er bedre på korte strekninger, mens man på lange strekninger oftest ikke har så mange alternative transportmåter å velge blant.

I Figur 5.1 ovenfor har vi argumentert for at etterspørselen etter alle typer transport vil øke mot 2030. Den økonomiske velstandsveksten og befolkningsveksten bidrar til økt transportbehov i lang tid framover. Om kostnadsveksten for transporttjenester øker så mye at transportbehovet til tross for dette faktisk går ned er tvilsomt. I omtalen av figuren i St. meld nr 16 (2008-09) er forutsetninger om transportkostnader ikke nevnt. Fokuset ligger på sammenhengen mellom økonomisk vekst og transportaktivitet. Vi legger til grunn at for de neste 20 årene er det mer sannsynlig at kostnadsveksten kun begrenser veksten i transportbehovet, og fører til vridninger bort fra de mest petroleumsintensive transportløsningene til mindre petroleumsintensive løsninger.

Redusert flytrafikk - kan tog bli en erstatning?

Flytrafikken rammes særlig av økende olje- og karbonpriser, da det er vanskelig å se for seg alternative teknologier å drive en flymotor på. Flytransporten må derfor antas å øke kraftigere i pris i framtiden, sammenliknet med andre transportformer. I tillegg kan kamp om ressurser og klimaendringer føre til mer konflikt og utrygghet i utsatte områder av verden. Disse endringene kan vise seg også å ramme lufttransporten særlig hardt på grunn av at terrorfaren og behovet for nasjonal kontroll over egne luftrom gjør lufttransporten mindre tilgjengelig.

Mange steder i verden bygges det høyhastighetsbaner, som et alternativ til flytransporten. Det utredes også om høyhastighetstog kan bygges mellom de største byene i Norge, Sverige og Danmark. Med hastigheter opp mot 300-400 km/timen har høyhastighetstog potensial for å erstatte mye av flytrafikken i Sør-Norge og sentrale Skandinavia.

Vi kan altså forvente at fly etter hvert vil måtte prioriteres til interkontinentale reiser for de med god råd. Det er også mulig å se for seg en løsning der alle får en viss kvote i året, eller må fylle visse vilkår for å få reise med fly.

Den relative nedgangen i flytransport til ferieformål, vil trolig ha innvirkning på hvor både unge og eldre ferierer. Det innebærer i så fall en relativ forskyvning fra reisemål langt unna, til reisemål med større geografisk nærhet til hjemstedet. Samtidig vil velstandsveksten øke etterspørselen etter eksotiske ferier. Cruisetrafikken framstår da som spesielt attraktivt. Dersom det også blir utviklet flere hurtigtog, med overkommelige priser for forbrukere, kan man se for seg at toget vil overta en betydelig del av dagens regionale ferie- og reisemarked.

Redusert bilbruk – kan kollektiv transport bli en erstatning?

Utviklingen av et fullverdig alternativt drivstoff til bensin og diesel for privatbilismen er trolig langt frem. Restriksjoner på utslipp og høyere priser på CO₂ vil derfor også ha konsekvenser for alles bilbruk, også de eldres. Dersom bensin og diesel blir dyrere, og om dette skjer i kombinasjon med bedre kollektivtilbud, kan vi se for oss en vridning fra eldres bruk av egen bil til kollektivtransport. For at de eldre skal kunne nyttiggjøre seg av tilbudet og ikke bli isolert, vil det sannsynligvis føre til krav om at kollektivtransporten får høyere standard, blir lettere tilgjengelig og bedre tilpasset de eldre.

En annen viktig faktor er om befolkningen og de eldres holdninger og transportbehov vil bidra til å fremme eller hemme miljøvennlige transportløsninger. I hvilken grad vil for eksempel eldre bruke kollektivtransport selv om de har førerkort? Vi har ennå ikke sett en generell endring i reisemønsteret som følge av miljøproblemene. Spørsmålet er da *når* dette vil inntreffe internasjonalt og nasjonalt, og i hvilken grad eldre vil være en del av en slik endring. Eksempelvis kan det tenkes at eldre er mindre villige til å investere i ny bilteknologi eller nye vaner. Da må de nødvendigvis heller være villig til å bære de økte transportkostnadene selv, eller de blir nødt til å redusere sin transportetterspørsel.

5.1.3 Forenklende og kompenserende teknologi → bedre tilrettelagt tilbud

Teknologisk utvikling som gjør systemene for persontransport mer tilgjengelige og enklere å bruke, og utviklingen av personlige, teknologiske hjelpemidler som reduserer effekten av nedsatte fysiske funksjoner, vil innebærer et bedre tilrettelagt tilbud. Sammenhengen mellom teknologisk utvikling og økt reiseaktivitet er imidlertid kompleks, og hvilken retning den teknologiske utviklingen tar vil avhenge av politiske beslutninger og (transport)-teknologibrukernes adferd:

- En del tekniske nyvinninger innen transportsektoren vil bli innført basert på politiske beslutninger og offentlig investeringsvilje og ha effekt for alle trafikanter (for eksempel trafikkstyring). Andre produkter og tjenester krever større eller mindre grad av individuell investeringsvilje eller evne til å ta i bruk den teknologiske løsningen. Om teknologien tas i bruk for og av de eldre avhenger av om teknologien oppfyller visse kriterier. Eksempler på slike kriterier er at teknologien:
 - Har et riktig *kostnadsnivå* for den enkelte og for samfunnet
 - Har et *brukervennlig* grensesnitt som er tilpasset eldre reisende og deres hjelpere
 - Ivaretar eldres behov for *fremkommelighet*
 - *Kan tilpasses* til individuelle behov og preferanser
 - Er *tilgjengelig* der brukeren befinner seg
 - Er *aksepterbar* for brukeren.

- Teknologivaner endres ikke dramatisk ved fylte 65 år, men terskelen for å ta i bruk ny teknologi øker med alderen. Selv om bruken av pc, mobiltelefon, internett og e-post stadig øker blant eldre, ligger de eldre etter resten av befolkningen i bruken av ny teknologi. De eldre behersker i stor grad "gårsdagens teknologi" – det vil si teknologi de kjenner fra før – men har liten kjennskap til nyutvikling og "det som kommer". Holdninger og tillit til ny teknologi kommer til å spille en sentral rolle når eldre skal ta nye løsninger i bruk. Det er rimelig å forvente at forskjellene som gjør seg gjeldende på grunn av digitale skillelinjer vil være større blant eldre enn i resten av befolkningen en god stund framover.
- Ser vi fram mot 2030 betyr dette at dagens teknologiorienterte 50-åringer i stor grad vil være vant til å håndtere løsninger som baserer seg på teknologi som enten er moden og i vanlig bruk i dag eller som blir det i løpet av de neste årene. Det er imidlertid vanskelig å si hvordan fremtidige løsninger som tar i bruk helt ny teknologi eller bruker eksisterende teknologi på en ny måte blir mottatt av de eldre i 2030. Det er en risiko for at radikale endringer innen transporttilbudet og tilhørende teknologiske løsninger vil virke fremmedgjørende på enkelte grupper og på den måten redusere mobiliteten til eldre. Vi tror likevel at dagens fokus på universell utforming og det faktum at eldre i 2030 vil være en attraktiv gruppe for kommersielle interesser, vil gi nye teknologiske løsninger som vil føre til at flere vil kunne benytte seg både av egen bil og offentlig kommunikasjon lengre enn de gjør i dag.

Dersom forutsetninger om politisk vilje og menneskelig brukeradferd oppfylles vil de teknologiske nyvinningene vi har beskrevet i avsnitt 4.4 føre til et økt tilbud av transportløsninger som er tilpasset de eldres behov og dermed økt etterspørsel etter reiser og transport. En påfølgende økning i reise- og transport aktivitet vil trolig først og fremst gjelde for marginale grupper. Førerstøttesystemer for bil kan føre til at spesielt eldre med noe svekket funksjonsevne kan kjøre bil lenger. Universell utforming, trafikantinformasjon og gode betalingssystemer kan gjøre kollektiv transport mer attraktiv å bruke og dermed øke etterspørselen. Nye og bedre teknologiske løsninger kan også ha en etterspørselsvridende effekt, uten at det endrer nivået på reiseaktiviteten vesentlig. Men dersom vi skal velge retning på sammenhengen mellom ny teknologi og reiseaktivitet, så er den helt klart positiv.

5.1.4 **Press på offentlige finanser → dårligere tilbud - transportsektoren skvises**

Et økt press på offentlige finanser vil føre til økt konkurranse om "gode formål". Transportsektoren generelt vil trolig i økende grad måtte konkurrere om offentlige bevilgninger. Sektoren vil måtte konkurrere med overføringer gjennom pensjonssystemet, overføringer gjennom øvrige deler av trygdesystemet, bevilgninger til helse- og omsorgssektoren, andre velferdsformål, skole, utdanning med mer. Det er variabelt i hvilken grad de alternative anvendelsene for offentlige ressurser kan justeres av politikere og myndigheter på kort sikt. Mange typer overføringer er knyttet til individuelle rettigheter og dermed vanskelig å nedskalere når antall personer med disse rettighetene øker og utbetalingene stiger. Transportsektoren er i hovedsak ikke en slik rettighetsbasert sektor og kan dermed komme i en skvis i forhold til andre gode formål.

Politiske "hvileskjær" er et kjent begrep og kan benyttes i økende grad. Det vil alltid være mulig å utsette infrastrukturinvesteringer. Det gjelder både investeringer i nye veier, tog- og t-banelinjer, samt vedlikehold disse. Subsidiert av kollektivtransport er også et virkemiddel som kan skaleres opp og ned i henhold til politiske prioriteringer. Per i dag gjelder det også for individuelle rettigheter som transporttjenesten for personer som vanskelig kan bruke ordinære kollektive transportmidler (TT-ordningen). Ordningen organiseres av

fylkeskommunene, og prioriteres ut fra lokale forhold og innen rammen av fylkeskommunale budsjettene. Tilbudet varierer allerede i dag mellom fylkene.

5.2 IMPLIKASJONER FOR ULIKE SEGMENTER AV ELDRE

En stadig rikere befolkning vil etterspørre flere reiser og forvente et stadig bedre transportsystem: veikvalitet og – kapasitet, hyppighet, regularitet, komfort, trygghet og generell pålitelighet i den kollektive transporten, samt individuelle rettigheter til ulike former for tilrettelagt transport for personer med funksjonsnedsettelse og eldre som ikke klarer å benytte seg av det ordinære transporttilbudet. Stadig nye teknologiske muligheter som forenkler hverdagen og potensielt reise- og transportaktivitet vil bidra til høye forventninger.

Økte transportkostnader kan bidra til å dempe etterspørsel og forventninger. Press på offentlige budsjetter kan imidlertid føre til et økende mismatch mellom forventninger og realiteter. En mismatch mellom forventninger og realiteter vil trolig ramme noen grupper mer enn andre. I de neste avsnittene drøfter vi hvordan de fire drivkreftene kan slå ut for ulike grupper av eldre. Vi drøfter hvordan drivkreftene påvirker eldre med ulik inntekt, utdanning, helse/funksjonsevne, alder, familiestatus, kjønn og bosted.

I Tabell 5.3 nedenfor har vi oppsummert implikasjonene av de fire drivkreftene på de ulike segmentene av eldre. I den øverste raden er drivkreftene listet opp. I den andre raden har vi oppsummert de generelle effektene slik de er beskrevet i de foregående avsnittene. I kolonnen til venstre har vi listet opp de ulike segmentene. Inne i tabellen har vi på stikkordsform oppsummert mulige implikasjoner av drivkreftene på de ulike segmentene. Ikke alle rutene er fylt ut med stikkord. Det skyldes at ikke alle drivkreftene påvirker alle segmentene på en unik måte. Hvert segment og alle stikkordene er nærmere utdypet i de neste avsnittene.

Tabell 5.3 Drivkrefter og eldresegmenter

Drivkrefter→	Økonomisk vekst	Økte drivstoffpriser	Nye teknologi	Stramme budsjetter
Generell effekt→	Økt etterspørsel etter transport	Redusert etterspørsel	Bedre tilbud	Dårligere tilbud
Høy inntekt		Kan betale seg ut	Kan ta i bruk tidlig	Kan betale seg ut
Lav inntekt	Henger kanskje ikke med	Rammes hardest	Henger kanskje ikke med	
Høy utdanning			Kan ta i bruk tidlig	Finner frem til rettigheter
Lav utdanning			Henger kanskje ikke med	Sårbare
God helse	Flere fritidsreiser	Finner substitutter	Kan ta i bruk tidlig	
Dårlig helse	Sårbare	Mangler substitutter	Kan forlenge mobil periode	Avhengige
Unge	Flere fritidsreiser	Finner substitutter	Kan ta i bruk tidlig	
Gamle	Sårbare	Mangler substitutter	Henger kanskje ikke med	Avhengige
Samboere			Kan hjelpe hverandre	
Aleneboere	Sårbare	Sårbare	Sårbare	Mer avhengige

Fortsettelse neste side.

Fortsettelse Tabell 5.3 Drivkrefter og eldresegmenter

Drivkrefter→	Økonomisk vekst	Økte drivstoff-priser	Nye teknologi	Stramme budsjetter
Generell effekt→	Økt etterspørsel etter transport	Redusert etterspørsel	Bedre tilbud	Dårligere tilbud
Menn	Må finne substitutt til bil			
Kvinner				
Sentralt	Finner substitutter			
Usentralt	Mangler substitutter			
	Avhengige			

Kilde: Econ Pöyry

5.2.1 Eldre med høy og lav inntekt

Inntekt skaper viktige transportmessige skiller både i befolkningen som helhet og i den eldre befolkningen. Når den økonomiske velstanden er forventet å øke, vil høyst sannsynlig eldre i alle inntektsgrupper samlet sett få det bedre, men noen vil trolig få det mye bedre, fortere enn andre. De som har hatt høy inntekt lenge og gode pensjonsordninger vil også i 2030 ha det langt romsligere økonomisk enn de som har hatt lav inntekt og/eller lav yrkesdeltakelse, for eksempel som følge av uføretrygding eller tidlig pensjoneringstidspunkt. Vi diskuterer ikke om forskjellene øker eller avtar her, men konstaterer at inntektsforskjeller i samfunnet vil vedvare. Det er derfor relevant å drøfte nærmere hvordan eldre høy og lav inntekt vil påvirkes av økonomisk vekst, økte transportkostnader, ny teknologi og press på offentlige budsjetter.

I Tabell 5.3 ovenfor har vi splittet opp de generelle sammenhengene mellom drivkreftene og eldre med høy og lav inntekt. Oppsplittingen nyanserer de generelle effektene. Så selv om

- økonomisk vekst fører til økt etterspørsel etter reiser og transport vil kanskje noen lavinntektsgrupper ikke henge med
- økte drivstoffpriser fører til redusert etterspørsel etter reiser og transport vil kanskje noen høyinntektsgrupper kunne betale seg ut av problemene, mens lavinntektsgrupper rammes uforholdsmessig hardt
- ny teknologi kan forenkle transporthverdagen for eldre vil det først være til gagn for de med god råd, som kan ta teknologien i bruk tidlig. Lavinntektsgruppene vil kanskje ikke klare å henge med.
- press på offentlige budsjetter forringer all form for transport vil høyinntektsgrupper kunne betale seg ut av problemene og finne løsninger for sitt transportbehov

Dette er drøftet nærmere nedenfor.

Eldre med høy inntekt har et større mulighetsrom for å utfolde seg enn de med lav inntekt. Slik er det i dag og slik vil det være i en situasjon med generelt høyere inntektsnivå, økte transportkostnader nye teknologiske muligheter og press på offentlige budsjetter.

Eldre med god inntekt har et større mulighetsrom enten de er spreke og vitale og vil reise jorden rundt eller de har helseproblemer som gjør all form for transport vanskelig, eller de bor langt fra viktige knutepunkt og ikke kan gå eller sykle til viktige destinasjoner. De vil i større grad kunne betale for den typen transport som de foretrekker å bruke, enten det er fly, privat bil som de kjører selv eller drosje i de tilfellene egen bil, kollektive transportmidler eller gange ikke er tilgjengelig eller mulig å benytte.

I en situasjon med økte drivstoffkostnader vil den enkeltes inntekt naturlig nok ha mye å si for hvordan kostnadene kan møtes. Jo høyere inntekt en person eller husholdning har desto enklere blir det å kjøpe seg ut av problemene. Og jo høyere inntekt desto større mulighet vil personen eller husholdningen ha for å beholde valgmulighetene. De mest velstående kan komme til å opprettholde sine vaner selv om det vil koste mer. Det kan likevel være slik at de som i utgangspunktet har god råd og har prioritert dyr transport og spesielt feriereiser høyt vil merke en kostnadsøkning relativt godt. Mange av disse kan bli nødt til å legge om vaner.

Trolig vil inntekt ha mye å si for hvem som tar i bruk ny teknologi tidlig. Det skyldes både en inntekts- og en priseffekt. Jo bedre råd en person har desto lettere vil det være å anskaffe seg nye gjenstander uten at det går ut over andre ting. Det er også vanligvis slik at ny teknologi faller i pris etter hvert som den ikke lenger er så ny, og etter som den erstattes av enda nyere teknologi. Jo bedre råd en person har desto mindre avhengig er denne av å vente på prisfall.

I en situasjon der offentlige budsjetter er under press og det skjæres ned på kollektivtransport i områder med dårlig trafikkgrunnlag eller kuttet i TT-ordningen el.l. vil de med best råd likevel finne kunne løsninger. De kan i større grad betale for privat transport selv.

Eldre med lav inntekt vil i mindre grad kunne ta del i økt reiseaktivitet som følger av en generell inntektsvekst. De vil i større grad måtte se på at flere reiser mer og utfolder seg, mens de selv har begrensede reisemuligheter både lokalt og globalt. Lav inntekt begrenser ikke bare mulighetene til å reise, men også vitsen med å reise. Lite penger vil for mange innebære at handling må begrenses til det mest nødvendige, at de ikke kan oppsøke kultur- og sportsarrangementer, eller delta i andre typer fritidsaktiviteter som koster penger, at de ikke har råd til å feriere og så videre. Selv om den generelle inntektsveksten vil være såpass stor at lavinntektsgruppene i 2030 vil ha mye bedre råd enn mange grupper har i dag vil det også i 2030 være de relative forskjellene i 2030 som betyr noe. Behov, vaner og forventninger avhenger av hvordan andre har det. De minst velstående kan bli mer isolerte.

De vil også ha færre forutsetninger for å ta i bruk ny teknologi tidlig. dårligere råd en person har, desto mer tilbøyelig vil trolig han eller hun være til å vente på et prisfall.

Økende drivstoffkostnader krever tiltak fra myndighetenes side som går i retning av tilrettelegging for bruk av lavenergi-transport. Fordelen for de med lavere inntekter kan i en slik situasjon være at det blir satset mer på kollektive løsninger/fellesskapsløsninger. I byer og tettsteder kan det legges flere restriksjoner på bilkjøring samtidig som det legges til rette for fotgjengere, syklistene og kollektive transportmidler. En slik utvikling vil begunstige de som uansett må velge disse transportmidlene fordi det legges bedre til rette. På enda lengre sikt kan man tenke seg at det vil få betydning for bosetting og byplanlegging som i enda større grad fremmer bruk av lavenergi-transport.

For de med aller dårligst råd vil noen av konsekvensene av økte transportkostnader merkes i mindre grad. De som aldri har hatt råd til ferier, ikke har bil og sjelden bruker kollektiv transport vil merke en kostnadsøkning mindre. Det som var uoppnåelig før, er bare blitt enda mer uoppnåelig. Slike effekter vil likevel bare gjelde i spesielle tilfeller. En kostnadsøkning vil generelt ramme lavinntektsgrupper hardere enn høyinntektsgrupper.

De eldre lavinntektsgruppene som ikke har tilgang til bil og av ulike grunner ikke kan benytte kollektiv transport, og ikke kan gå/sykle fordi de skal langt eller er dårlige til beins vil i større grad være avhengige av offentlig tilrettelegging som møter deres spesielle transportbehov. I følge Aaberge mfl.(2008) i St. meld nr 9 (2008-09) har utformingen av ulike overføringsordninger og bruken av offentlig subsidierte tjenester stor betydning for lavinntektsgruppen. Ved å ta hensyn til hvordan kommunale tjenester er fordelt finner en at andelen med lavinntekt mer enn halveres. Andelene faller for alle husholdningstyper, men

nedgangen er blant annet særlig sterk for enslige eldre. I en situasjon med press på offentlige budsjetter kan nettopp lavinntektsgruppene rammes hardest.

Bildet er selvfølgelig mer komplekst enn at det er én gruppe som har råd til alt og en annen som ikke klarer å henge med. Det vil alltid være noen svært rike som kan kjøpe seg ut av alle problemer og noen svært fattige fanget i en fattigdomsfelle de aldri kommer ut av. De fleste vil befinne seg mellom disse to ytterpunktene. Det vi har forsøkt å skissere er hvordan inntekten styrer reiseaktiviteten og hvordan drivkreftene vil påvirke ulike inntektsgrupper.

5.2.2 Eldre med høy og lav utdanning

Inntekt henger ofte sammen med utdanning. Som regel er det slik at grupper med høy utdanning tjener mer enn grupper med mindre utdanning. Det gir derfor lite nytt å drøfte implikasjonene av alle drivkreftene på eldre med høy og lav inntekt. I Tabell 5.3 ovenfor har vi likevel splittet opp de generelle sammenhengene mellom to drivkrefter og eldre med høy og lav utdanning:

- Selv om ny teknologi kan forenkle transporthverdagen for eldre vil det kanskje først være til gagn for eldre med høy utdannelse. For den type teknologi som krever aktive handlinger fra brukerens side kan det være slik at eldre med høy utdanning fortere og mer effektivt vil kunne ta i bruk nye løsninger. De vil være mer vant med å motta og bearbeide informasjon, noe som er nyttig i alle læringsprosesser. Eldre med lav utdanning vil kanskje ikke klare å henge med.
- Selv om press på offentlige budsjetter forringer all form for transport vil eldre med høy utdanning likevel finne frem til rettigheter. Et høyt utdanningsnivå gir også bedre forutsetninger for å benytte seg av eksisterende rettigheter. I en situasjon der press på offentlige budsjetter fører til at individuelle rettigheter snevres inn og gjøres mer utilgjengelige kan det nettopp være personer med høyere utdanning som likevel klarer å benytte seg av de eksisterende rettighetene. Dette er et fenomen som blant annet er kjent fra helsesektoren.

5.2.3 Eldre med god og dårlig helse/funksjonsevne

Et annet viktig skille i den eldre befolkningen går mellom de som har god helse og er uten funksjonsnedsettelse og de som har dårlig helse og problemer med bevegelighet, syn hørsel med mer. Vi vet at dårlig helse og nedsatt funksjonsevne fører til færre reiser og problemer med mange former for transport. Det er derfor relevant å drøfte nærmere hvordan økonomisk vekst, økte transportkostnader, ny teknologi og press på offentlige budsjetter vil påvirke eldre med god/dårlig helse og funksjonsevne.

I Tabell 5.3 ovenfor har vi splittet opp de generelle sammenhengene mellom drivkreftene og eldre med ulike helse/funksjonsevne. Oppsplittingen nyanserer de generelle effektene. Så

- Selv om økonomisk vekst fører til økt etterspørsel etter reiser og transport vil eldre med dårlig helse være sårbare og kanskje ikke henge med
- Selv om økte drivstoffpriser fører til redusert etterspørsel etter reiser og transport vil kanskje eldre med god helse kunne benytte seg av de rimeligste alternativene. Eldre med dårlig helse vil være mer låst til et begrenset sett med transportmidler. Rammes disse, rammes også brukerne som ikke har alternativer.
- Selv om ny teknologi kan forenkle transporthverdagen for eldre vil det først være til gagn for de med god helse og overskudd til å sette seg inn i teknologien. Eldre med dårlig helse og nedsatt funksjonsevne vil kanskje ikke ha dette overskuddet.

- Press på offentlige budsjetter forringer all form for transport vil spesielt ramme eldre som er avhengig av spesiell tilrettelegging

Eldre med god helse og funksjonsevne har et større mulighetsrom for å utfolde seg enn de med dårlig helse og nedsatt funksjonsevne. De vil i større grad beherske bilkjøring, de vil kunne benytte tilgjengelig kollektiv tilbud og de vil kunne gå visse strekninger (som også er nødvendig for å benytte det ordinære kollektivtilbudet). Både de med god og dårlig økonomi, samt bosatte i by og i distrikter, vil kunne finne hensiktsmessige transportløsninger fordi det meste potensielt er mulig når helsa er intakt.

Økende inntektsnivå vil gi eldre med god helse mange muligheter: de kan reise på ferie, de kan ta del i ulike fritidsaktiviteter og de kan reise på besøk til slekt og venner, enten de bor i lokalmiljøet eller andre steder i landet.

Ny teknologi vil bare øke denne gruppens muligheter. De vil i større grad ha overskudd til å følge med på utviklingen, bli klar over mulighetene og sette seg inn i teknologien.

Økte transportkostnader vil selvfølgelig begrense utfoldelsesmulighetene for eldre med god helse og funksjonsevne på samme måte som det begrenser alle andre. Fordelen for de med god helse og funksjonsevne er at de enkelt kan benytte seg av de substituttene som finnes. De som før reise med bil kan skifte til kollektiv transport, eventuelt gå eller sykle, alt etter avstanden.

Press på offentlige budsjetter vil også begrense utfoldelsesmulighetene for eldre med god helse og funksjonsevne. Men igjen spiller substitusjonsmulighetene en avgjørende rolle.

Eldre med dårlig helse og nedsatt funksjonsevne vil trolig i mindre grad kunne ta del i den mest luksupregede velferdsveksten. Et generelt inntektsløft vil imidlertid også være til gagn for denne gruppen i den grad de selv blir i stand til å betale for tilrettelagt transport, som drosje el.l. De vil imidlertid være mer sårbare fordi helsen og funksjonsnedsettelsen trolig vil begrense hvilke transportalternativer de har.

I en situasjon med økte transportkostnader og endring i relative priser mellom bil og kollektiv, vil de eldre som er avhengige av bil rammes spesielt hardt. Dersom de ikke kan bytte transportmiddel må de enten bruke en større del av inntekten på transport etter redusere reiseaktiviteten. Begge deler vil begrense livsutfoldelsen. Det er verdt å poengtere at for å være kollektivreisende må man samtidig være fotgjenger i større grad enn dersom man kjører egen bil. Det kan heve barrierene for å benytte kollektiv transport.

Ny teknologi kan potensielt være til størst nytte for denne gruppen. I den grad teknologien kan kompensere for dårlig helse eller nedsatt funksjonsevne. Det er ikke gitt at denne gruppen har overskudd og evne til å benytte mulighetene. De vil kanskje trenge hjelp til å bli oppmerksomme på mulighetene (for eksempel gjennom nettverk eller pasientorganisasjoner) og hjelp til å få tilgang til mulighetene (for eksempel fra Hjelpemiddelsentralene).

Da blir tilbudet fra det offentlige avgjørende. Press på offentlige budsjetter vil gjøre eldre med dårlig helse og funksjonsevne ekstra sårbare. De vil være mer avhengige av et godt offentlig tilbud, spesielt det som dreier seg om individuelt tilrettelagt transport og individuelle rettigheter.

5.2.4 Unge og gamle eldre, samboende og aleneboende, menn og kvinner

Reisevanene i den eldre befolkningen varierer også med kjønn, alder og familiestatus. Generelt er det slik at eldre menn reiser mer enn kvinner, unge eldre reiser mer enn gamle eldre og samboende eldre reiser mer enn aleneboende eldre. Hverken vi eller det vi kjenner til av TØI-rapporter har foretatt statistiske analyser som isolerer effektene av kjønn, alder, familie. Når vi observerer aldersforskjeller, kjønnsforskjeller, familieforskjeller kan det være at disse forskjellene skyldes *kjønn, alder og familiestatus*. Eller det kan være at kjønn, alder og familiestatus er *korrelert* med andre forklaringsvariable som helse og

inntekt – og at den egentlig forklaringen er å finne i en av disse variablene. Begge deler er trolig tilfelle.

Det gir derfor ikke så mye nytt å drøfte implikasjonene av alle drivkreftene på menn/kvinner, unge/gamle og samboende/aleneboende. I Tabell 5.3 ovenfor har vi derfor

- listet opp de samme implikasjonene for de unge eldre, som for de med god helse og de samme implikasjonene for de gamle eldre, som for de med dårlig helse.
- fremhevet at aleneboende eldre er mer sårbare for negative konsekvenser av alle drivkreftene enn samboende
- fremhevet at spesielt menn må finne alternativer til bil ved økte drivstoffkostnader

Andelen kvinner i de eldste aldersgruppene er høyere enn andelen menn. Og kvinneandelen stiger med økende alder. Det betyr at de eldre kvinnene i gjennomsnitt er eldre enn de eldre mennene – og de er oftere aleneboende, siden mennene er døde. Økende alder fører med seg dårligere helse og funksjonsevne, alenestatus gir dårligere økonomiske kår fordi det ikke lenger er noen å dele faste utgifter til bolig og bil. To sammen kan hjelpe hverandre med mye. Hvis den ene ikke kan kjøre bil, så kan kanskje den andre det. Hvis den ene ikke kan gå å til butikken, så kan kanskje den andre det. Behovet for å reise på besøk er kanskje mindre når man har selskap hjemme, og så videre. De aleneboende er dermed mer eksponert for konsekvensene av egne begrensninger enn de samboende. Samtidig som de aleneboende i større grad er eldre og dermed har dårligere helse. Noen av disse demografiske forholdene vil endre seg mot 2030, men endringene er ikke fundamentale: det vil fremdeles være en høyere kvinneandel, enn mannsandel, de eldre vil bli eldre, mens det kanskje vil bli noe færre aleneboere.

En signifikant forskjell mellom dagens eldre menn og kvinner er at kvinner i mindre grad har førerkort og tilgang til bil. Det begrenser reisemulighetene, spesielt i områder av landet der kollektivtilbudet er dårlig utbygget. Disse begrensningene vil trolig forsvinne mot 2030, fordi det etter hvert er like mange kvinner som menn som har førerkort.

5.2.5 Eldre med i byer/større tettsteder og i distriktene/grisgrendte strøk

Et siste viktig skille i den eldre befolkningen går mellom de som bor *sentralt*, enten i byer med godt utbygget kollektivnett eller i litt større kommunesentra der alt er nært, og de som bor *usentralt* i små kommuner der det er langt til butikker, helsetjeneste, eldresenter, naboer, venner og familie og kollektivknutepunkt. Det er derfor relevant å drøfte nærmere hvordan eldre i sentrale og mindre sentrale strøk vil påvirkes av økte transportkostnader og press på offentlige budsjetter. I Tabell 5.3 ovenfor har vi splittet opp de generelle sammenhengene mellom drivkreftene og eldre som er bosatt sentralt og usentralt. Oppsplittingen nyanserer de generelle effektene.

- økte drivstoffpriser vil spesielt ramme de som ikke har alternativer til bil
- de blir igjen mer avhengige av et tilrettelagt offentlig tilbud, som kan komme under press

Dette er drøftet nærmere nedenfor.

Eldre i sentrale strøk har større valgmuligheter med hensyn til transportmiddel, enn eldre i distriktene. Selv om eldregruppen sentralt også varierer med hensyn til biltilgang og førerkort, evne til å benytte kollektive transportmidler, fysiske beskrankninger med å gå og så videre vil gruppen som helhet i større grad kunne velge mellom bilkjøring, kollektiv transport og gange.

Økonomisk vekst vil isolert sett gi mer bilkjøring, også blant eldre. Men i de tilfellene der det ikke passer like godt å kjøre bil, eller for de som ikke har bil, eller kan kjøre bil vil det finnes alternativer. Selv i en situasjon med press på offentlige budsjetter vil det være et kollektivt transporttilbud i sentrale strøk, blant annet for å ivareta alle arbeidsreisene. Det vil trolig sjeldnere være behov for spesielt tilrettelagte busslinjer. Men også det kan være enklere å få til innenfor et stort system av busslinjer. Det kreves ikke etablering av nye organisasjoner, anbudsrutiner eller leverandører. I sentrale strøk er også de fleste avstander kortere. Det gjør det mulig for mange å gå til ulike bestemmelsessted – eller holdeplasser.

Det som kan bli problemet i sentrale strøk hvis all transportaktivitet øker og det offentlige ikke klarer å holde tritt med investeringene er et mer hektisk og komplisert trafikkbilde. Mer biltrafikk og kø vil gjøre bilkjøring mer krevende for alle. For eldre med noe svekket syn, hørsel og kognitive evner kan det føre til at den reelle muligheten til å kjøre bil innskrenkes. De vil kanskje oppleve at tidsrommet på dagen da de kan benytte bilen og at rutene de behersker snevres inn. Kanskje føler de at de må levere inn førerkortet tidligere.

Ny teknologi som letter bilkjøring kan i noen grad motvirke dette. Ny teknologi som gjør det enklere og mer effektivt å bruke kollektive transportmidler kan også avhjelpe en slik situasjon.

I en situasjon med økte drivstoffkostnader vil også bosted bety mye for hvordan etterspørselen kan tilpasses. Jo mer sentralt man bor desto lettere kan man tilpasse seg en situasjon med økte drivstoffkostnader fordi det er flere valgmuligheter.

Eldre i distriktene eller lite sentrale strøk vil ha færre valgmuligheter. De er allerede i dag mer avhengige av bil. Og selv om det ligger til rette for økt bilbruk i distriktene ettersom inntektene øker vil ikke alle kunne nyte godt av dette. Det gjelder spesielt de aller eldste, de som ikke har råd til bil, ikke har førerkort (lenger) og andre som ikke har tilgang til bil. Når de unge flytter vil disse gruppene i mindre grad kunne basere seg på at egne barn gir dem skyss, og de vil i større grad bli avhengige av offentlig transport (inkludert drosje og TT-transport). Kommunene som er minst sentrale vil naturlig nok også ha lavere frekvens i kollektivtilbudet, og man er i stor grad avhengig av biltransport. Dette, kombinert med et dårlig utbygd kollektivnett, gir egne utfordringer for distriktene.

De som bor i distriktene, har førerkort og disponerer bil vil kunne opprettholde sitt transportmønster. Dette gjelder også for de som kun ønsker å kjøre i sitt nærområde, ettersom disse kan kjøre til stasjon eller stoppested for kollektivtransport, og da gjerne ekspressbusser, tog eller båt. Det er eldre i distriktene som er avhengig av bil som vil rammes hardest av økte drivstoffkostnader. I mange tilfeller vil det ikke være noe alternativ til bilen, enten det er snakk om å kjøre egen bil, sitte på med venner og familie, eller ta drosje.

Hvordan reisebehovet til eldre i distriktene skal ivaretas på sikt er også et politisk valg. Myndighetene kan i økende grad overlate ivaretagelsen til hver enkelt. De som ikke planlegger for alderdommen ved å bosette seg nær butikker og sosiale møteplasser må selv ta ansvar for transport – enten ved at de selv betaler det som det koster, eller at de får hjelp av venner og slektninger, eller at de organiserer transport sammen. Alternativt kan myndighetene legge til rette for at eldre kan flytte til egnede boliger i kommunesentraene slik at transportbehovet reduseres. Den dyreste løsningen som mange kanskje vil forvente i et land der alle ser ut til å bli rikere og rikere, er bedre og mer omfattende individuelle rettigheter á la TT-ordningen eller lignende ordninger.

LITTERATURLISTE:

- Audit Commission (2008), *Don't stop me now: Preparing for an ageing population*, Local government National report. www.audit-commission.gov.uk
- Bratsberg, B., O. Raaum, og K. Røed (2011), *Yrkesdeltaking på lang sikt blant ulike innvandrergupper i Norge*, Rapport 1/2011, Frischsenteret
- Brunborg, H. Texmon, I. (2010) "Befolkningsframskrivninger 2010-2060*", *Økonomiske Analyser* 4/2010, SSB.
- Brunstad, B. (2011), *Strategizing in an era of transformation* [working title], book manuscript in preparation.
- Denstadli, J. M og Hjorthol, R. (2002) *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001 – nøkkelrapport*. TØI-rapport 558
- Denstadli, J. M, Engebretsen, Ø., Hjorthol, R. og Vågane, L. (2006) *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 – nøkkelrapport*. TØI-rapport 844
- Dybedal, P. Jean-Hansen, V. Ibenholt, K. Brendemoen, A. (2003), *Betydningen av indirekte skatter og avgifter for norske reiselivsnæringers konkurranseevne*, TØI-rapport 654.
- Econ Pöyry (2010), *Et nytt transportparadigme i endring*, Econ-rapport 2010-095.
- European Commission, DG Mobility and Transport (2010), "ITS research summary 2010"
- IEA (2010) *World Energy Outlook* www.worldenergyoutlook.org
- Global Energy Outlook (2010)
- Hjorthol, R. og Nordbakke, S. (2008), *Bilens betydning for eldre gruppers velferd og livskvalitet*, TØI-rapport 1000.
- Hjorthol, R. Longva, F. Skollerud, K.H. Vågane, L. (2009), *Transportløsninger for eldre i distriktene*, TØI-rapport 1043.
- Hovi, I. B. og Madslien, A. (2008) *Reviderte grunnprognoser for godstransport 2006–2040*, TØI-rapport 1001
- Keilman, N. og Christiansen, S. (2010) *Norwegian elderly less likely to live alone in the future*. Editorial Manager(tm) for European Journal of Population Manuscript Draft
- Klima- og forurensingsdirektoratet, NVE, Oljedirektoratet, SSB og Statens Vegvesen, (2010), *Klimakur 2020: Tiltak og virkemidler for å nå norske klimamål*. TA2590/2010.
- Levin, L., Dukic, T. Henriksson, P., Mårdh, S. og Sagberg, F. (2009) *Older car drivers in Norway and Sweden, Studies of accident involvement, visual search behaviour, attention and hazard perception* VTI-rapport 656A www.vti.se/publications
- Nordbakke, S. (2006), *Mobilitet blant yngre, eldre og funksjonshemmede – bilens rolle*. TØI-rapport 855.
- Nordbakke, S. (2011), *Fysiske problemer med å bruke transportmidler*. TØI-rapport 1148.
- Norconsult (2009) *Reviderte grunnprognoser for persontransport NTP 2010-2019*
- NOU 2009:10 *Fordelingsutvalget*, Finansdepartementet.
- Madslien, A., Steinsland, C. og Maqsood, T. (2011) *Grunnprognoser for persontransport 2010-2060*. TØI-rapport 1122

- OECD – MIT International Symposium (2003), *New transport technology for older people*. Cambridge, Massachusetts.
- Olje- og energidepartementet og Oljedirektoratet (2011), *Fakta: Norsk Petroleumsverksemd*.
- Avinor, Jernbaneverket, Kystverket, Statens Vegvesen (2010) *Utredningsfasen Nasjonal Transportplan 2014-2023 Perspektivanalyse*.
- Røed Larsen, E. Aaness, J. (2002), "Fordelingsvirkninger av grønne skatter på transport" *Økonomiske analyser* 6/2002, SSB
- SSB, statistikkbanken – tabell 03781, 04168, 04226, 04239, 05839, 05839, 05839, 06217, 06844, 04239, 08824 og 08825
- St.meld. nr. 25 (2005-2006), *Mestring, muligheter og mening: Framtidas omsorgsutfordringer*, Helse- og omsorgsdepartementet.
- St.meld. nr. 16 (2008-2009), *Nasjonal Transportplan 2010-2019*, Samferdselsdep.
- St.meld. nr. 9 (2008-2009), *Perspektivmeldingen 2009*, Finansdepartementet.
- Sørensen, K. Ø. (2008), "Sammenligninger av BNP mellom land", *Statistiske analyser* nr 98,
- Teknologirådet (2009) *Fremtidens alderdom og ny teknologi. Rapport nr 1* www.teknologiradet.no
- UNFPA, 2011, 7 Billion Actions, The United Nations Population Fund [9. november 2011], tilgjengelig fra: <http://www.7billionactions.org>
- Vogt, Y. (2010) "Mindre behov for pleiehjem". *Apollon*, Universitetet i Oslo
- Vågane, L. Brechan, I. Hjorthol, R. (2011), *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 – nøkkelrapport*, TØI-rapport 1130/2011.
- www.ssb.no/aku
- www.ssb.no/emner/02/02/20/flytting/
- www.ssb.no/familie
- www.ssb.no/helseforhold
- www.ssb.no/helseforhold/arkiv
- www.ssb.no/utniv
- Øvstedal, L. Lervåg, L-E. og Foss, T. (2011), "Personvern og trafikk: personvernet i intelligente transportsystemer (ITS)". SINTEF-rapport A10670
- Aaberge, R., A. Langørgen, M. Mogstad og M. Østensen (2008), "The Impact of Local Public Services and Geographical Cost of Living Differences on Poverty Estimates," Discussion Papers 551, SSB.

VEDLEGG 1: ENDRINGER I ELDREGRUPPEN MOT 2030

Vågane m.fl. (2011) og nøkkeltallsrapporter fra tidligere RVUer skiller det mellom ulike grupper av befolkningen: *kjønn, alder, familietype, utdanning, yrkesaktivitet, yrke, egen og husholdningens inntekt, samt bosted*. Nordbakke (2011) presenterer reisevanene til personer med *varige fysiske problemer* med transportmidler. Vi legger til grunn at disse karakteristikaene også betyr noe for reisevanene til personer over 65 år.

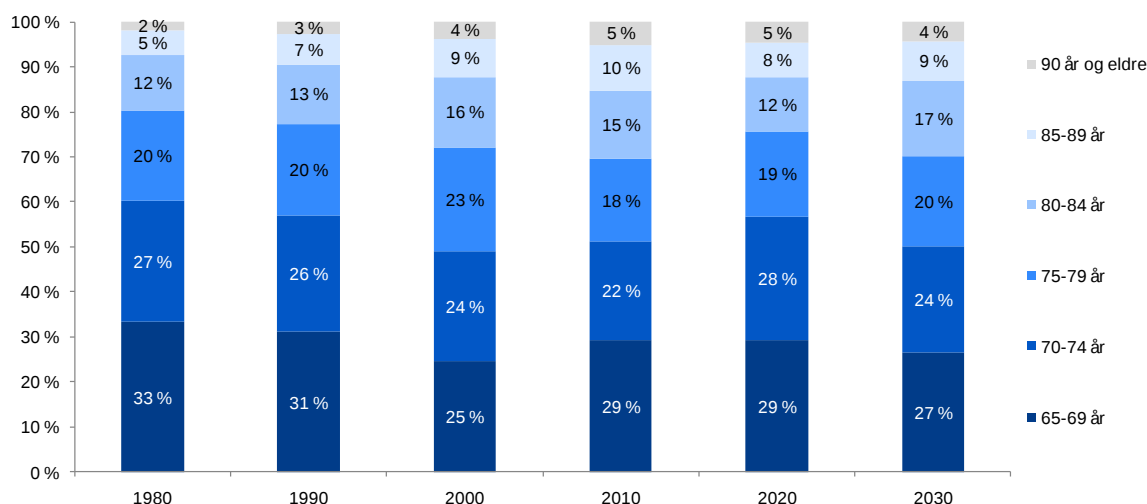
Demografisk historikk og fremskrivninger beskriver langt på vei utviklingen i disse egenskapene for den eldre befolkningen. I dette vedlegget gjør vi rede for tilgjengelig statistikk og beskriver egenskaper ved eldregruppen. Vi beskriver vi sammensetningen av personer som er 65 år og eldre slik den har utviklet seg siden 1980 og slik vi kan anta at den vil utvikle seg frem mot 2030. I mange tilfeller gir SSBs befolkningsfremskrivninger (MMMM-alternativet) informasjon om mulig utvikling mot 2030. Når det ikke er tilfellet drøfter vi endringspotensialet på annet vis.

KJØNNBALANSEN JEVNER SEG UT - FLERE AV DE ELDSTE

Vågane mfl.(2011) skiller mellom menn og kvinner og seks aldersgrupper fra 13 til 66 år, og to grupper fra 67 år og oppover; 67 til 74 år, samt 75 år og eldre. For vårt formål er det mest interessant å dele inn gruppen av eldre i smalere grupper.

Figur V1.1 nedenfor viser aldersfordelingen av gruppen personer 65 år og eldre i årene 1980, 1990, 2000 og 2010 – samt SSBs MMMM-fremskrivning for 2020 og 2030. Eldregruppen er delt inn i 5-årssegmenter: 65-69 år, 70-74 år, 75-79 år, 80-84 år, 85-89 år, samt 90 år og eldre. Antallene som ligger bak prosentene i figuren kan henføres til Figur 2.2 i kapittel 2.

Figur V1.1 Personer 65 og eldre. Faktiske tall 1980-2009. SSBs fremskrivninger 2011-2030, MMMM-alternativet. Andeler i 5-års segmenter

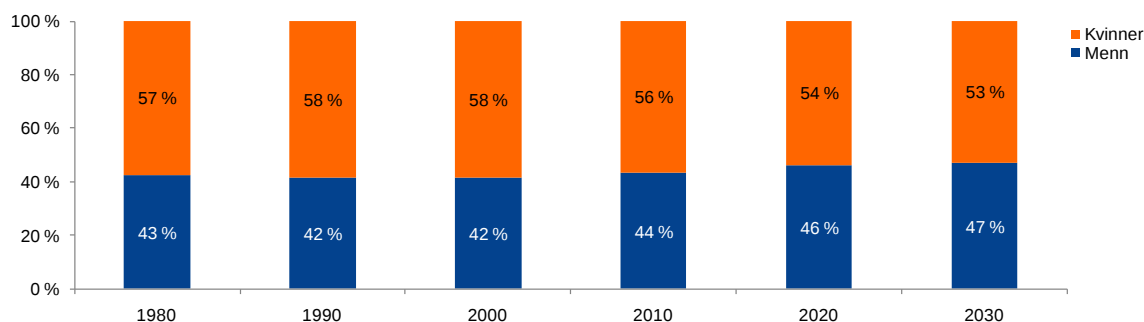


Kilde: SSB, statistikkbanken – tabell 05839

Figuren viser tydelig at "de eldre" også har blitt eldre siden 1980. Andelen personer som er 80 år og eldre har steget fra 19 prosent i 1980, 23 prosent i 1990, 29 prosent i 2000, 30 prosent i 2010. Fremover antas det en forbigående nedgang i denne andelen mot 2020 (på grunn av små fødselskull på 1920- og 30-tallet), for så en økning til 30 prosent igjen rundt 2030.

Menn har tradisjonelt hatt en gjennomsnittlig lavere forventet levealder enn kvinner. Det innebærer at i de eldste aldersgruppene er det flere kvinner enn menn: knapt 60 prosent kvinner og vel 40 prosent menn. Se Figur V1.2 nedenfor som viser kjønnsfordelingen blant personer 65 år og eldre i årene 1980, 1990, 2000 og 2010 – samt SSBs MMMM-fremskrivning for 2020 og 2030. Også denne prosentfordelingen kan henføres til antallene i Figur 2.2 i kapittel 2.

Figur V1.2 Menn og kvinner 65 og eldre. Faktiske tall 1980-2009. SSBs fremskrivninger 2011-2030, MMMM-alternativet. Andel

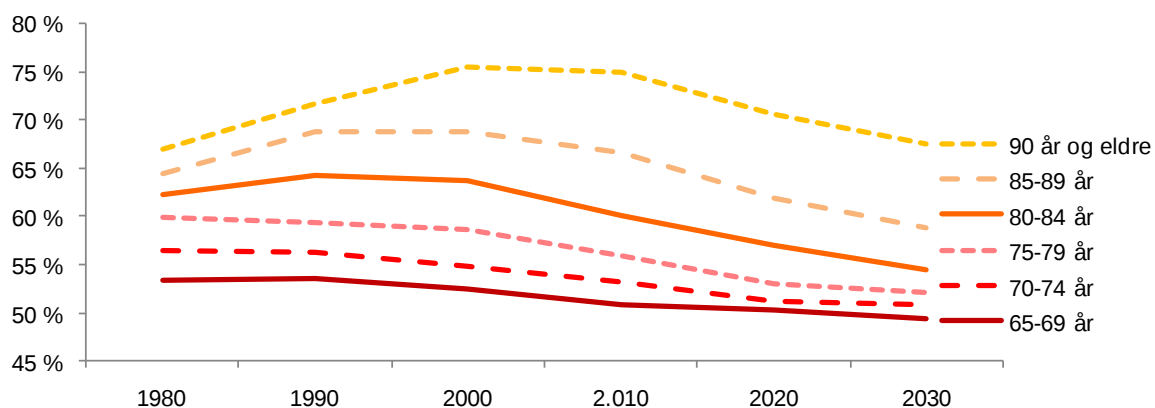


Kilde: SSB, statistikkbanken – tabell 05839

Kjønnsfordelingen har vært nokså stabil de siste 30 årene, men forventes å jevne seg mer ut frem mot 2030. Fremskrivningen tilsier at blant personer 65 år og eldre vil det være 53 prosent kvinner og 47 prosent menn i 2030.

Ser vi kjønn og alder i sammenheng fremkommer imidlertid den ujevne kjønnsbalansen tydeligere. Figur V1.3 nedenfor viser kvinneandelen blant personer 65 år og eldre i årene 1980, 1990, 2000 og 2010 – samt SSBs MMMM-fremskrivning for 2020 og 2030. også her er eldregruppen er delt inn i 5-årssegmenter: 65-69 år, 70-74 år, 75-79 år, 80-84 år, 85-89 år, samt 90 år og eldre.

Figur V1.3 Kvinneandelen blant personer 65 og eldre. Faktiske tall 1980-2009. SSBs fremskrivninger 2011-2030, MMMM-alternativet. Andel



Kilde: SSB, statistikkbanken – tabell 05839

I aldersgruppen 65-69 er kvinneandelen nå ca 50 prosent. For hvert 5-års aldersintervall stiger kvinneandelen steget med 2-4 prosentpoeng slik at det nå er ca 75 prosent kvinner blant personer 90 år og eldre. De siste 30 årene har kvinneandelen i de yngre eldresegmentene vært svakt avtagende, mens den har vært stigende for de eldste segmentene. Mot 2030 antas det at kvinneandelen faller i alle eldresegmentene. Blant 65-

69-åringer ender kvinneandelen opp på 49 prosent i 2030, blant 90-åringene ender den opp på 68 prosent i 2030.

TROLIG REDUKSJON I ANTALL ALENEBOENDE ELDRE

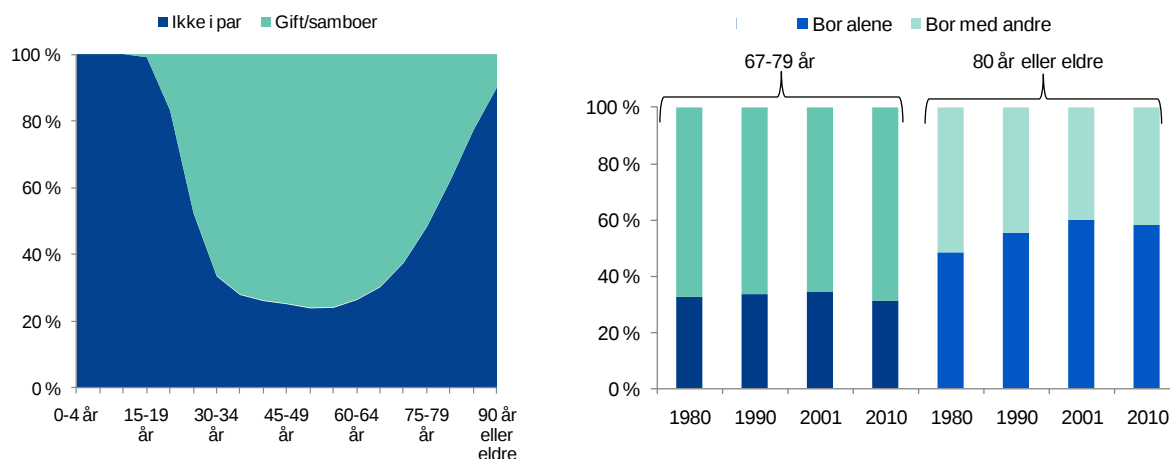
Vågane mfl.(2011) skiller mellom fem familietyper: enslig, enslig med barn, par uten barn, par med barn, flere voksne. For de eldste aldersgruppene er det ikke relevant å undersøke kategoriene "med barn" spesielt. De vil bare forekomme helt unntaksvis, for eksempel i tilfeller der en mann har blitt far i høy alder eller besteforeldre har blitt tildelt omsorg for barnebarn. SSB skiller først og fremst mellom personer som bor alene og personer som bor sammen med noen: gifte/samboere versus "ikke-par" og personer som bor alene versus med andre.

Figur V1.4 nedenfor viser aleneboere og "samboere" (enten gift/samboer eller personer som bor med andre) i perioden 1980 til 2010. Venstre del av figuren viser aleneboere og "samboere" i hele befolkningen. Høyre del av figuren viser aleneboere og "samboere" blant personer 67 år og eldre.

Figur V1.4 Aleneboere og "samboere". Status ulike alderssegmenter 2001. Utvikling i to eldressegmenter 1980-2010. Andeler

Aleneboere og "samboere" - hele befolkningen, ulike alderssegmenter. 2001

Aleneboere og "samboere" i to eldressegmenter. 1980-2010



Kilde: SSB, statistikkbanken – tabell 06844 og 04239

Statusbildet for hele befolkningen (til venstre) viser at "samboing" avtar raskt fra 60-årsalderen. Blant personer 90 år og eldre bor mer enn 90 prosent av befolkningen alene. I de eldste aldersgruppene er det først og fremst mange enker, men også en god del enkemenn (Se ssb.no/familie). Utviklingen blant de eldste (til høyre) viser at blant personer i alderen 67-79 år har andelen aleneboere vært nokså stabil på vel 30 prosent i 30-årsperioden 1980-2010. Blant personer 80 år og eldre har andelen aleneboere økt fra knapt 50 til knapt 60 prosent. Det kan sees i sammenheng med at kvinneandelen (Figur V1.3) var økende i de eldste aldersgruppene i store deler av denne perioden. En økende kvinneandel betyr flere enker og flere aleneboere.

Keilman og Christiansen (2010) har analysert fremtidig husholdningsstatus for eldre menn og kvinner. Et viktig funn er at personer eldre enn 80 år vil ha lavere sannsynlighet for å bli aleneboende i 2032 og oftere med en ektefelle. Endringer i dødelighet hos menn og kvinner, og endret ekteskapsfrekvens fra tiår til tiår kan forklare en slik trend. Når overdødeligheten hos menn synker reduseres antall enker. Det er én viktig faktor. En

annen viktig faktor er at i generasjonene født på 30- og 40-tallet giftet nesten 95 prosent seg. Generasjonene før dem giftet seg sjeldnere på grunn av dårlige tider da de var i gifteklar alder (30-tallet og krigen) og generasjonene etter dem har hatt høyere skilsmissefrekvens. Nedgangen i aleneboerfrekvensen vil derfor trolig være forbigående etter 2030. Denne omtalen er også basert på Vogt (2010).

I den generelle omtalen av denne statistikken fremhever ssb.no/familie at andelen som bor alene har økt gradvis over svært lang tid, fra 2 prosent i 1920 til 4 prosent i 1960 til 20 prosent i 2011. Andelen som bor alene varierer med alder og kjønn. Variasjonene er kraftigst i kvinnes livssyklus. Fra 60-årsalderen er det mest vanlig for kvinner å bo alene enn for menn. En viktig grunn til det er at kvinner i gjennomsnitt lever lenger enn sine gjennomgående noe eldre ektemenn og dermed blir sittende igjen som enker. Det er også regionale forskjeller i aleneboende: Det er mest vanlig å bo alene i sentrale bykommuner, i utkantkommunene i innlandet i Sør-Norge, samt i Nord-Norge. Lave andeler med aleneboende finner vi i byenes omlandskommuner samt i de fleste kommunene langs kysten fra Agder til Trøndelag.

DE ELDRE HAR BLITT SPREKERE, MEN VIL DET FORTSETTE?

Vågane mfl.(2011) skiller ikke mellom personer med god og dårlig helse, ei heller personer med og uten funksjonsnedsettelse. I RVU-2009 ble det imidlertid stilt spørsmål om respondentene har fysiske problemer som begrenser deres muligheter til å bevege seg utendørs eller bruke transportmidler og eventuelt hvilke transportmidler man har vanskelig for å bruke. Personer med midlertidige og varige fysiske problemer er fulgt opp i en senere studie (Nordbakke, 2011).

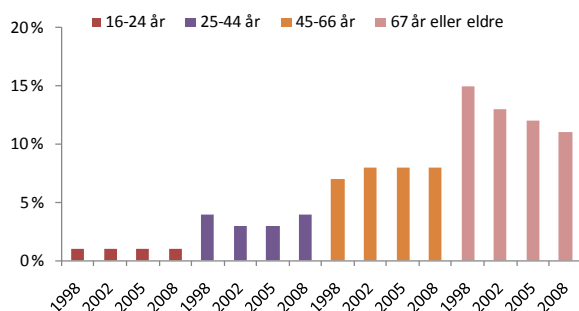
SSBs levekårsundersøkelse om helse (www.ssb.no/helseforhold) er en stabil og regelmessig kilde til data om ulike forhold knyttet til befolkningens helse. Den gjennomføres hvert tredje år. Dataene er representative for den hjemmeboende befolkningen. Hver undersøkelse gir et bilde av folkehelsen på et gitt tidspunkt. Sammenstilt viser dataene utviklingen i Helse-Norge over tid. Undersøkelsen omfatter data om hvordan befolkningen selv vurderer egen helse, om sykdom, funksjonsevne, levevaner og bruk av helse-tjenester.

Figur V1.5 nedenfor viser andelen av befolkningen med dårlig helse (venstre del) og andelen personer 67 år og eldre med ulike typer funksjonsproblemer (høyre del). Begge figurene viser utviklingen fra 1998 til 2010.

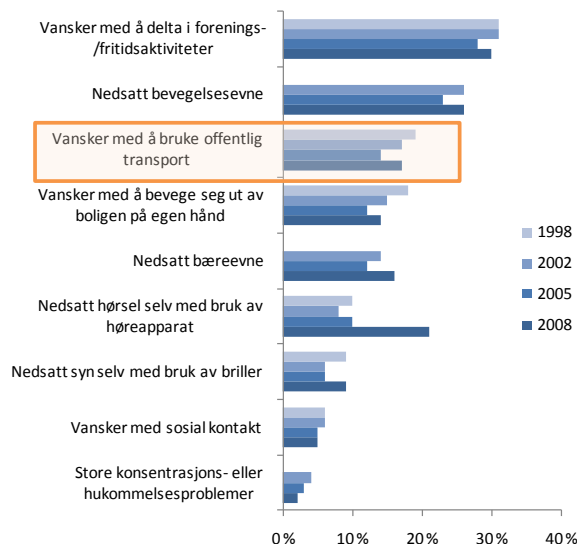
Venstre del av figurene viser at dårlig helse først og fremst er knyttet til høy alder. For de yngre aldersgruppene er andelen med dårlig helse nokså stabil, for den eldste er andelen nedadgående. Høyre del av figuren viser også at variasjonene i fysiske funksjonsproblemer er små.

Figur V1.5 Personer med dårlig helse og funksjonsproblemer. Andeler i ulike aldersgrupper. 1998-2008

*Dårlig eller meget dårlig helse.
Andeler i fire aldersgrupper. 1998-2008*



*Funksjonsproblemer.
Andeler blant personer 67 år og eldre. 1988-2008*



Kilde: SSB, statistikkbanken – tabell 04168 og 04226

I den generelle omtalen av statistikken skriver ssb.no/helseforhold/arkiv at

- **Normalen er å ha en eller annen sykdom, skade eller funksjonshemming:** Levekårsundersøkelsen om helse viser at fire av fem vurderer egen helse som god. Den egenvurderte helsen, slik den fanges opp i nasjonale befolkningsundersøkelser, endres langsomt. Svarfordelingen for spørsmålet "Hvordan vurderer du helsen din sånn i alminnelighet. Vil du si at den er meget god, god, verken god eller dårlig, dårlig" har vært stabil siden 1995. Om lag 6 prosent sier at helsen er dårlig, 12 prosent blant eldre og 1 prosent blant helt unge. Det er imidlertid svært mange som sier at de har en varig sykdom, skade eller funksjonshemming. 58 prosent av den voksne befolkningen har et varig helseproblem. Andelen har vært stabilt høy siden midten av 1990 tallet. At prosenttallet er så vidt høyt viser trolig at det å ha et varig helseproblem, av en eller annen art, er nærmere normalen enn det å ikke ha noen.
- **... men en av ti har store helseproblemer:** Sykdom, skade og funksjonshemming som registreres i intervjuene blir vurdert i forhold til hvordan intervjupersonene opplever at helseproblemet har konsekvenser i hverdagen, eller medfører begrensninger på hva de kan gjøre. Om lag en tredel av befolkningen sier at de har helseproblemer som på en eller annen måte virker inn på dagliglivet. 11 prosent har helseproblemer som gir store begrensninger i hverdagen. Andelen har vært stabil fra 1998 til 2005. Andelen er høyest i den eldste aldersgruppen (28 prosent), og lavest i den yngste aldersgruppen (5 prosent).
- **En jevnere aldersprofil for en del sykdommer:** Forekomsten av de fleste langvarige sykdommer øker med alder. Dette gjelder sykdommer i hjerte/kar, skjelett-/muskelsystemet, fordøyelsen og øye/øre. Imidlertid ser det ut til at en del sykdommer, over tid, er blitt like vanlige i yngre som i eldre aldersgrupper. Det gjelder i første rekke sykdommer i åndedrettet, nervesystemet og hudsykdommer. Nervøse lidelser som angst, depresjon og nervøsitet rapporteres nå like hyppig av yngre som av eldre. Mønsteret som refereres gjelder sykkelighet på aggregert nivå. Hyppigheten

av spesifikke sykdommer og diagnoser, som omfattes av de enkelte gruppene, vil variere med alder.

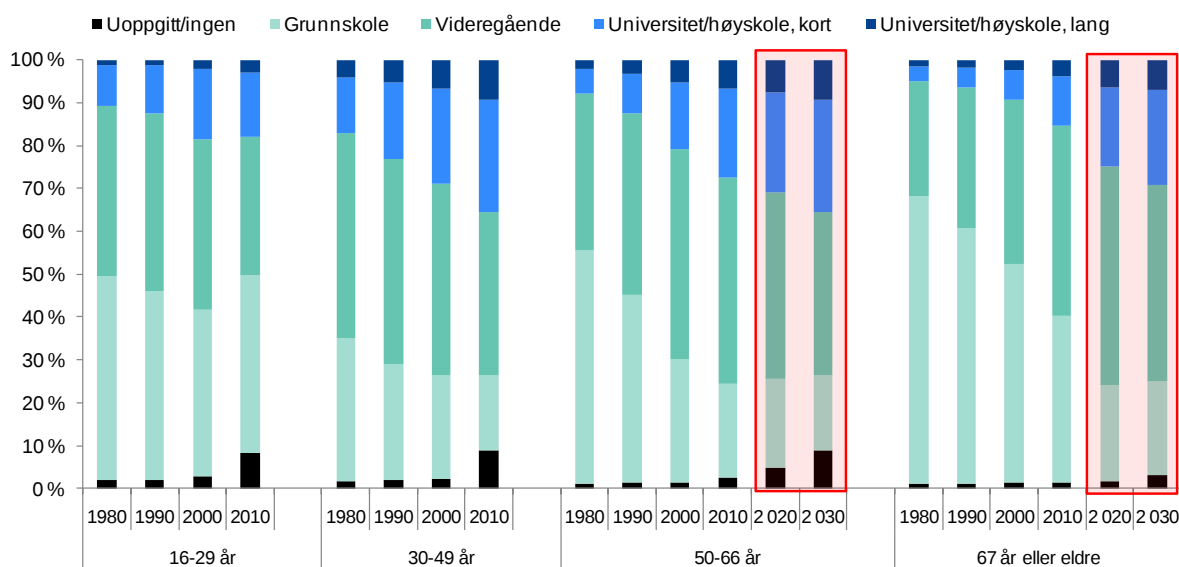
- **Trenden fortsetter – eldre blir sprekere:** Til tross for sykdom og plager ser eldre ut til å bli sprekere og sprekere, noe som lover godt med tanke på den varslede "eldrebølgen" og fremtidig omsorgsbehov. Undersøkelsen viser at det relativt sett er færre som har vansker i forhold til aktivitet og deltakelse i dag enn tidligere. Nedgangen har vært mest markert for menn over 67 år. Det er færre eldre som sier at de har problemer med å komme seg ut av boligen, en nedgang fra 18 prosent i 1998 til 12 prosent i 2005. Videre er det færre som har problemer med å benytte offentlig transport. Andelen med vansker er falt fra 19 prosent i 1998 til 14 prosent i 2005. Dette har i noen grad sammenheng med at dagens eldre har vokst opp under bedre kår enn tidligere generasjoner. De senere årene har det også vært økt fokus på tilrettelegging og tilgjengelighet på den offentlige arena. Dette har kommet både eldre og funksjonshemmede til gode.

STERK ØKNING I VELUTDANNEDE ELDRE

Vågane mfl.(2011) skiller mellom fem utdanningsnivåer: grunn-/ungdomsskole inntil 9 år, videregående – yrkesfaglig, videregående – allmennfaglig, høyskole/universitet inntil 15 år, høyskole/universitet 16 år og mer. SSB skiller ikke mellom yrkesfaglig og allmennfaglig videregående skole og opererer dermed med fire utdanningsnivåer.

Figur V1.6 nedenfor viser utdanningsnivået i befolkningen i årene 1980, 1990, 2000 og 2010 – samt vår egen trendforlenging av tallene for 2020 og 2030.. Befolkningen er delt inn i fire alderssegmenter 16-29 år (de som ikke har fullført all utdanning enda), 30-49 år (voksne yrkesaktive), 50-66 år (middelaldrende yrkesaktive) og 67 år og eldre (dagens eldre). Utdanningsnivåene er delt i grunnskolenivå, videregående skolenivå og tilsvarende, universitet/høyskole kort og lang, samt uoppgitt/ingen utdanning. De trendforlengede tallene er satt inn i røde rammer.

Figur V1.6 Utdanningsnivå i befolkningen. Faktiske tall 1980-2009. Trendforlenging for 2020 og 2030. Andeler i fire alderssegmenter



Kilde: SSB, statistikkbanken – tabell 06217

Figuren viser at utdanningsnivået har vært jevnt stigende i alle aldersgruppene de siste 30 årene. Aldersgruppen 16-29 år er ikke så interessant å studere fordi mange i denne

gruppen enda ikke har fullført all planlagt utdanning. Utdanningsnivået blant disse er derfor relativt lavt. Selv om noen utdanner seg gjennom hele yrkeskarrieren er det samlede utdanningsnivået i de tre øvrige aldersgruppene stort sett etablert.

Vi ser således at utdanningsnivået har steget jevnt fra 1980 til 2010: Blant 30-49-åringene har andelen med universitet/høyskoleutdanning steget fra 17 til 36 prosent. Blant 50-66-åringene har samme andel steget fra 8 til 27 prosent. Og blant personer 67 år og eldre har andelen steget **fra 5 til 15 prosent**.

Ved å trendforlenge utdanningsnivået til hver enkelt aldersgruppe ser vi at utdanningsnivået i de eldste aldersgruppene vil stige også frem mot 2030. Trendforleningen er foretatt ved å legge til grunn at de som i 2010 var 50-66 år gamle vil befinne seg i aldersgruppen 67 år og eldre i 2030 (egentlig 70-66 år) og at de som i 2010 var 30-49 år gamle vil befinne seg i aldersgruppen 50-66 år i 2030 (egentlig 50-69 år), og så videre. Dette blir litt unøyaktig siden aldersgruppene har litt ulik størrelse. Den mekaniske trendforleningen tar ikke hensyn til ulik dødelighet i ulike utdanningssegmenter eller innvandring. Vi mener likevel at vi får frem hovedtrekkene i utviklingen: utdanningsnivået i de eldste aldersgruppene vil fortsette å øke frem mot 2030. Vi anslår at i 2020 anslår vi at andelen med universitet/høyskoleutdanning blant personer 67 år og eldre vil ha steget **til ca 29 prosent**.

I omtalen av statistikken fremhever også SSB (ssb.no/utniv) at en stadig større andel av befolkningen har høyere utdanning. I de yngre aldersgruppene er det en større andel kvinner med høyere utdanning og kvinneandelen øker raskere enn mannsandelen. Det er også regionale forskjeller i utdanningsnivå. Hedmark og Oppland har lavest andel innbyggere med en universitets- eller høyskoleutdanning. I andre enden av skalaen finner vi Oslo der andelen med utdanning på dette nivået er dobbelt så stor. Tilsvarende regionale forskjeller eksisterte også for ti år siden, men var da noe mindre.

INNTÉKT

Norge er i likhet med de andre nordiske landene preget av relativt små økonomiske forskjeller. Dette skyldes blant annet et bredt utdanningstilbud, lav arbeidsledighet, en relativt sentralisert lønnsdannelse, en omfattende velferdsstat og et inntektsutjevnerende skattesystem. Siden midten av 1980-tallet har det vært en svak økning i inntektsforskjellene i Norge. Økt ulikhet i Norge skyldes blant annet en kraftig vekst i kapitalinntektene blant befolkningen med høyest inntekter, og at lønningene har økt mest for de øverste inntektsgruppene.

Siden slutten av 1990-tallet kan om lag 8 prosent av den norske befolkningen kategoriseres inn i gruppen *lavinntekt*. Det er særlig innvandrere av ikke-vestlig opprinnelse, (med lite formell utdanning og lav yrkesdeltakelse) som har høy forekomst i denne gruppen, mens problemer knyttet til lav inntekt blant alderspensjonister er betydelig redusert.

Forskjellene mellom det store flertallet eldre som har god økonomi og mindretallet som har lav inntekt, kan komme til å øke framover. Fordelingsutvalget (NOU 2009:10) peker på at den integrasjonen i global økonomi, kan legge press på det norske skattenivået. Dermed reduseres skattesystemets evne til å virke omfordelende. Pensjonsreformen kan også bidra til større økonomiske forskjeller mellom de som går tidlig av med pensjon, og de som ønsker/har anledning til å jobbe lenger. Alle vil nå ha muligheten til å gå av med pensjon ved fylte 62 år. De som velger ikke å fortsette i arbeid, eller ikke har mulighet til å fortsette, vil oppleve en lavere pensjon i framtiden. De som fortsetter får derimot høyere pensjon jo lenger de fortsetter. Mens det for mange arbeidstakere vil være et personlig valg å gå av tidlig med pensjon, og dermed få redusert inntekt, er det enkelte grupper som ikke har samme valgfrihet. Dette gjelder blant annet uføre, eldre som er i jobb, men som har sviktende helse, eldre i svært belastende yrker og eldre arbeidsledige. Med

pensjonsreformen blir helsetilstanden en viktigere faktor for den enkeltes privatøkonomi enn det har vært tidligere.

En annen gruppe som kan komme dårlig ut er innvandrere som ikke har full inntjening av pensjonsrettigheter, selv om reformen ikke fører til dårligere vilkår enn i tidligere system. Innvandrere er i tillegg sterkere representert på lavinntektsstatistikker enn befolkningen forøvrig. I perioden 2004-2006 var 20 prosent av ikke-vestlige innvandrere i lavinntektsgruppen (OECD-skalaen) mot 3,8 prosent av resten av befolkningen. For dem som heller ikke eier egen bolig kan høye leieutgifter kombinert med lav pensjon føre til et fattigdomssegment av eldre.

Det kreves trolig større ressurser å ta del i samfunnet i et rikt land enn i et fattig. For det første er det generelle kostnadsnivået høyere. For det andre kan en del av det som er offentlig finansierte fellesgoder i fattige land være basert på brukerbetaling i rike land. Kollektivtransport kan være et eksempel på det. Dersom de økonomiske forskjellene øker i årene framover, bidrar i så fall den generelle velstandsveksten til at de fattige vil slite stadig mer med å delta i fellesskapet.

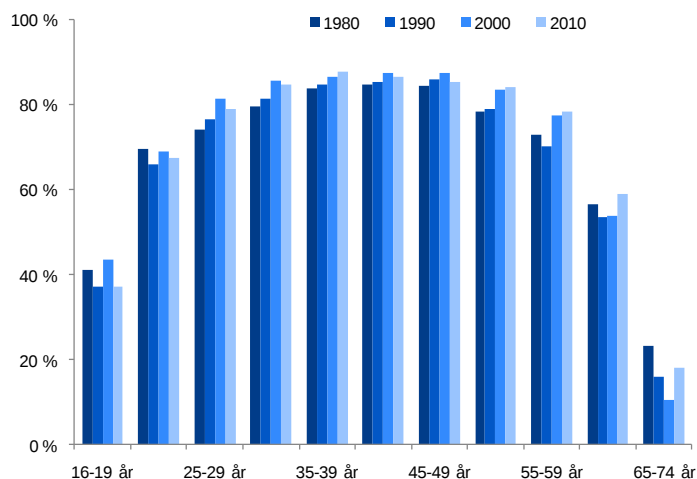
SMÅ ENDRINGER I YRKESDELTAELSE– FREMTIDEN UVISS

Vågane mfl.(2011) skiller mellom fire nivåer på yrkesdeltakelse: mertid, heltid, deltid, ikke yrkesaktiv. Fra Arbeidskraftundersøkelsen (AKU) kan vi få opplysninger om andelen personer i yrkesaktiv alder som arbeider – og andelen av de yrkesaktive som arbeider deltid.

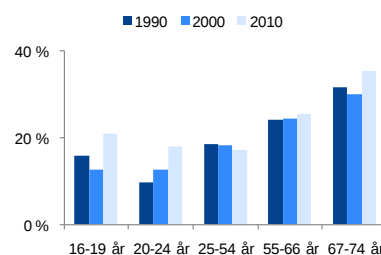
Figur V1.7 nedenfor viser sysselsatte i befolkningen (venstre del) og deltidssysselsatte blant yrkesaktive (høyre del) i perioden 1980 til 2010.

Figur V1.7 *Sysselsatte i befolkningen og deltidssysselsatte blant yrkesaktive. Faktiske tall 1980-2010. Andeler i ulike alderssegmenter*

Sysselsatte i befolkningen



Deltidssysselsatte blant yrkesaktive



*Sammenheng mellom begrepene: Arbeidsledige + Sysselsatte = Arbeidsstyrken
Arbeidsstyrken + Utenfor arbeidsstyrken = Befolkningen*

Kilde: SSB, statistikkbanken – tabell 03781

Figuren til venstre viser at fra endt utdanning stiger andelen sysselsatte i befolkningen raskt til over 80 prosent. For folk i 50-årsalderen har sysselsettingsandelen sunket noe, men det er først fra 60-årsalderen at den synker raskt mot 20 prosent. For personer 75 år og eldre finnes det ingen målinger. Figuren til høyre viser i tillegg at andelen deltidssysselsatte blant yrkesaktive har økt over tid, spesielt i de yngre aldersgruppene.

sysselsatte øker fra 50-60-årsalderen. Det betyr at ikke bare er det færre personer i alderen 50-70 år som arbeider – de arbeider også mindre.

Det er relativt små endringer i dette bildet over tid. I nesten alle aldersgrupper har det vært en svak økning i sysselsettingsandelen fra 1980 til 2010. Blant personer 65-74 år var det en nedgang i årene 1980-2000, men så en oppgang i 2010 igjen. Andelen deltidsansatte ser ut til å ha fulgt det samme mønsteret.

Utviklingen sysselsettingsandel og deltidsarbeid fremover vet vi lite om. Det er ikke laget fremskrivninger for disse størrelsene. I likhet med familietype kan ikke utviklingen i sysselsetting trendforlenges. Sysselsetting blant eldre vil avhenge av den generelle situasjonen på arbeidsmarkedet, befolkningens normer og verdier, økonomiske stilling og respons på pensjonsreformen.

De kvartalsvise AKUene måler temperaturen i arbeidsmarkedet og i omtalen av statistikken trekker SSB (ssb.no/aku) frem dagsaktuelle endringer stiger eller synker sysselsettingen, stiger eller synker arbeidsledigheten, hvordan endrer deltidsarbeid seg og så videre. I to av undersøkelsene fra 2007 trekkes eldres sysselsettingsandel spesielt frem, men også denne dekningen er dagsaktuell.

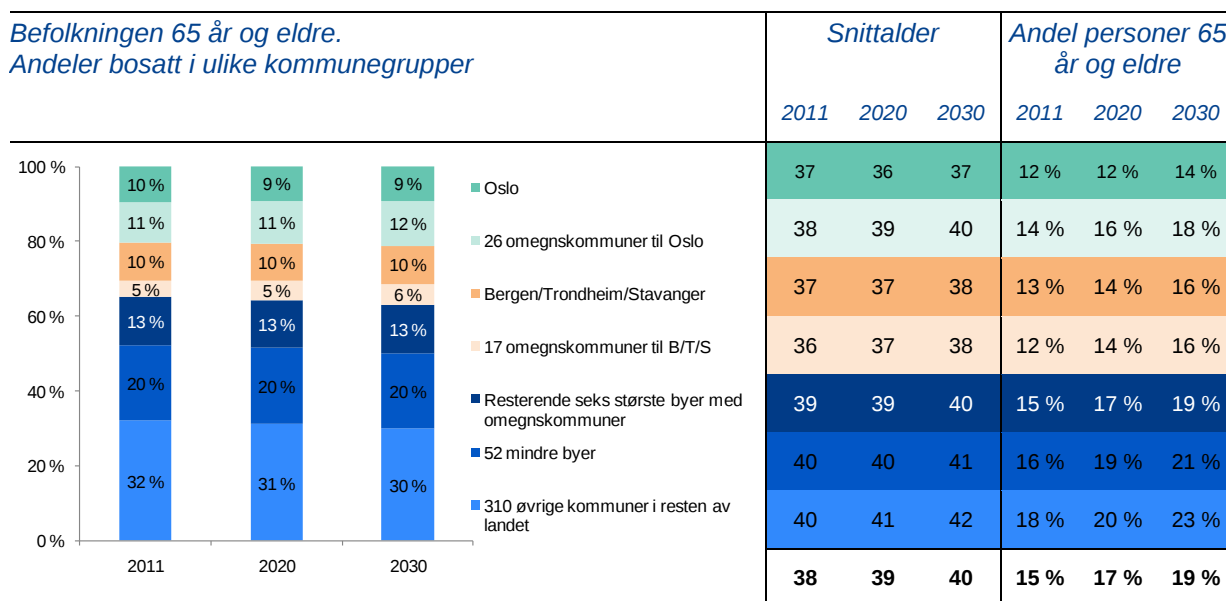
FORGUBBING I BYGDENE

Vågane mfl.(2011) skiller mellom syv ulike bostedsområder: Oslo, Omegnskommuner til Oslo (Til sammen 26 kommuner i Østfold, Akershus, Oppland og Buskerud), Bergen/-Trondheim/Stavanger, Omegnskommuner til B/T/S (Til sammen 17 kommuner i Hordaland, Rogaland, Nord- og Sør-Trøndelag), Resterende seks største byer (Sarpsborg/Fredrikstad, Drammen og omegn, Tønsberg og omegn, Skien/Porsgrunn og omegn, Kristiansand og omegn, samt Tromsø), Mindre byer (52 kommuner) og Resten av landet (øvrige 310 kommuner).

Figur V1.8 nedenfor og tilhørende tabeller består av tre deler som på ulike måter viser alderssammensetningen i de syv kommunegruppene definert i RVU på tre tidspunkter: 2011, 2020 og 2030 (i henhold til SSBs MMMM-alternativ for befolkningsveksten).

- Figuren til venstre viser hvordan befolkningen 65 år og eldre fordeler seg på de syv kommunegruppene. Antallene som ligger bak prosentene i figuren kan henføres til Figur 2.2 i kapittel 2 i forrige kapittel.
- Tabellen i midten viser gjennomsnittsalderen i de syv kommunegruppene.
- Tabellen til venstre viser andel personer 65 år og eldre i de syv kommunegruppene.

Figur V1.8 Bostedsområder i RVU. Fordeling av befolkningen 65 år og eldre, snittalder i områdene og andel personer 65 år og eldre. Faktiske tall 2011. SSBs fremskrivninger 2011-2030, MMMM-alternativet. Andel



Kilde: SSB, statistikkbanken – tabell 08825

Samlet sett viser figuren og tabellene at befolkningen eldes, men at aldersstrukturen i hver av de syv kommunegruppene endrer seg sakte.

- De fire største byene og deres omegnskommuner har en relativt ung befolkning. Likevel bor 35 prosent av personer 65 år og eldre i disse kommunene. Denne andelen ventes å øke til 37 prosent i 2030. Samtidig ventes det at andelen av totalbefolkningen i disse kommunene vil øke fra 41 til 44 prosent.
 - Den yngste befolkningen finner vi i Oslo. Oslo har en stor andel studenter og unge voksne. I perioden 2011 til 2030 ventes gjennomsnittsalderen å variere rundt 36/37 år. Andelen personer 65 år og eldre ventes å øke fra 12 til 14 prosent. Likevel bor 10 prosent av de eldre i Oslo, og denne andelen ventes ikke å synke mer enn ett prosentpoeng mot 2030. Det skyldes at befolkningen i Oslo er svært høy og vil øke fremover.
 - En noe eldre befolkning finner vi i omegnskommunene til Oslo. Det forklares ved det typiske flyttemønsteret hos tidligere studenter og unge familier. De flytter ut av byen når de etablerer seg. I perioden 2011 til 2030 ventes gjennomsnittsalderen å øke fra 38 til 40 år. Andelen personer 65 år og eldre ventes å øke fra 14 til 18 prosent. Andelen av de eldre i disse kommunene ventes å øke fra 11 til 12 prosent mot 2030.
 - Bergen, Trondheim og Stavanger har gjennomsnittsalder som ligner Oslos, men en litt sterkere økning i andelen personer 65 år og eldre. Andelen eldre ventes å holde seg stabil på 13 prosent mot 2030.
 - Omegnskommunene til Bergen, Trondheim og Stavanger har en like ung/gammel befolkning. Gjennomsnittsalderen og andelen eldre, samt utviklingen i disse størrelsene er like høye som hovedbyene. Andelen eldre ventes å øke fra 5 til 6 prosent mot 2030.
- De øvrige kommunene har en noe eldre befolkning enn de fire største byene med omegn. 65 prosent av personer 65 år og eldre bor nå i disse kommunene. Denne

andelen ventes å syne til 63 prosent i 2030. Samtidig ventes det at andelen av totalbefolkningen bosatt i disse kommunene vil synke fra 59 til 56 prosent.

- De seks største byene etter Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger, og deres omegnskommuner har i dag en gjennomsnittsalder på 39 år, den ventes å øke til 40 år i 2030. Andelen eldre ventes å øke fra 15 til 19 prosent. 13 prosent av de eldre bor i disse kommunene, og denne andelen ventes å være stabil mot 2030.
- De 52 mindre byene har en noe eldre befolkning (gjennomsnittsalder som ventes å øke fra 40 til 41 år og en andel eldre som ventes å øke fra 16 til 21 prosent). 20 prosent av de eldre bor i disse kommunene, og denne andelen ventes å være stabil mot 2030.
- De resterende 310 kommunene har den eldste befolkningen (gjennomsnittsalder som ventes å øke fra 40 til 42 år og en andel eldre som ventes å øke fra 18 til 23 prosent). 32 prosent av de eldre bor i disse kommunene i 2011, og denne andelen ventes å synke til 30 prosent mot 2030.

Om sentralisering skriver SSB (ssb.no/emner/02/02/20/flytting/) at det i perioden 1994-2006 var en netto innflytting til de mest sentrale kommunene i landet på 80 000 og netto utflytting fra de minst sentrale kommunene på 67 000. Innvandrere er mye mer mobile enn befolkningen ellers, og mange flytter til området rundt Oslofjorden. Siden det har sentraliseringen vært avtagende til tross for stor flytteaktivitet. Selv om det hvert år er netto innflytting til de mest sentrale kommunene (sentralitet 3) og netto utflytting fra de minst sentrale kommunene (sentralitet 0), har altså sentraliseringstakten vært minkende i noen år. Ikke siden begynnelsen av 1990-tallet har sentraliseringen gått saktere. Den gangen var imidlertid flytteaktiviteten lav på grunn av lavkonjunktur. De senere år har derimot sentraliseringen avtatt til tross for høykonjunktur og høy flytteaktivitet

Med sentralitet menes en kommunes geografiske beliggenhet i forhold til tettsteder av ulike kategorier. Det er fire hovednivåer, kodet 3–0, alt etter reisetid fra de forskjellige tettstedene. En kommune har sentralitet 3 når dens befolkningstyngdepunkt ligger innenfor 75 minutters reisetid fra et tettsted med minimum 50 000 innbyggere (90 minutter fra Oslo). For å få sentralitet 3, må tettstedet i tillegg fungere som regionsenter. Sentralitet 2 betyr at det er maksimalt 60 minutters reisetid til et tettsted med minimum 15 000 innbyggere; sentralitet 1 vil si at det er maksimalt 45 minutters reisetid til et tettsted med minimum 5 000 innbyggere. Kommuner som ikke oppfyller noen av disse kravene, får sentralitet 0

VEDLEGG 2: SPØRRESKJEMA

Emnetekst: Reisevaner i 2030

Kjære deltaker i GallupPanelet!

Hvilke transportbehov trenger vi i framtida? Det vil vi gjerne ha din hjelp til å finne ut av.

Det er vanskelig å planlegge hvordan transportbehovet for den norske befolkningen vil bli i framtiden. Likevel er det viktig å se framover og forsøke å ta høyde for framtidige utfordringer. Da er de reisende selv de beste informantene.

Vi inviterer deg til å se frem mot de neste 20 årene, og tenke på hvilke transportbehov du kan komme til å trenge. Det er selvsagt umulig å gjøre eksakte vurderinger, da verden er i stadig endring. Likeledes vil tilgangen på transportmidler i seg selv bestemme hvilke reisemuligheter du vil ha i 2030. Gitt disse begrensningene, vil dine synspunkter likevel være av stor verdi, som indikasjon på en fremtidig situasjon. Vi ber deg bruke intuisjon og fantasi. For eksempel kan det være til hjelp å tenke på din egen livssituasjon i dag og situasjonen til de i din nærmeste familie, eller omgangskrets, som er om lag 20 år eldre enn deg nå.

Det vil ta ca 7-8 minutter og svare, men fordi undersøkelsen er litt spesiell får du 10 poeng for fullstendig utfylt skjema. Undersøkelsen er litt utenom det vanlige, og vi ønsker å gi deg god tid til å reflektere rundt spørsmålene,

Vi setter pris på om du fyller ut spørreskjemaet så snart som mulig og senest innen en uke.

Vennligst klikk på linken nedenfor for å åpne spørreskjemaet:

<http://no.mysurvey.com/?action=Main.surveySendOff&wve=^waveid^&i=^indid^>

Har du spørsmål vedrørende denne undersøkelsen eller spørsmål av teknisk art, sender du en mail tilbake til avsender: <mailto:galluppanelet@tns-gallup.no> eller ringer til TNSGallup.

Mange takk for at du vil delta i undersøkelsen.

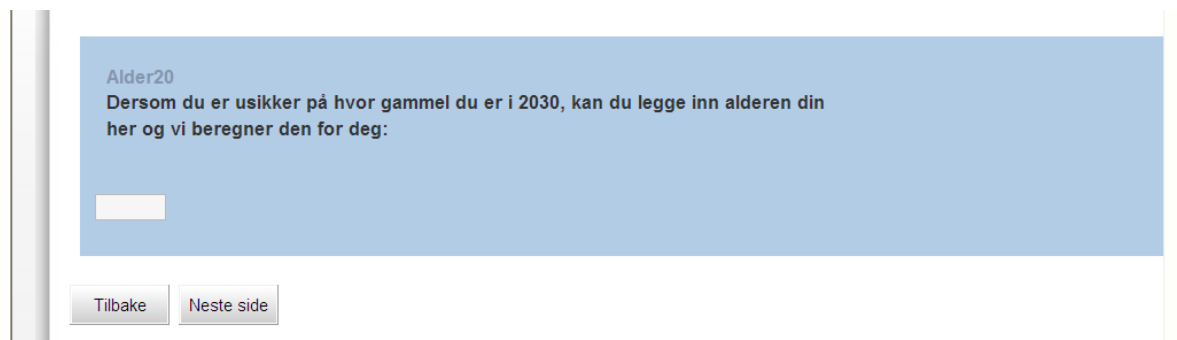
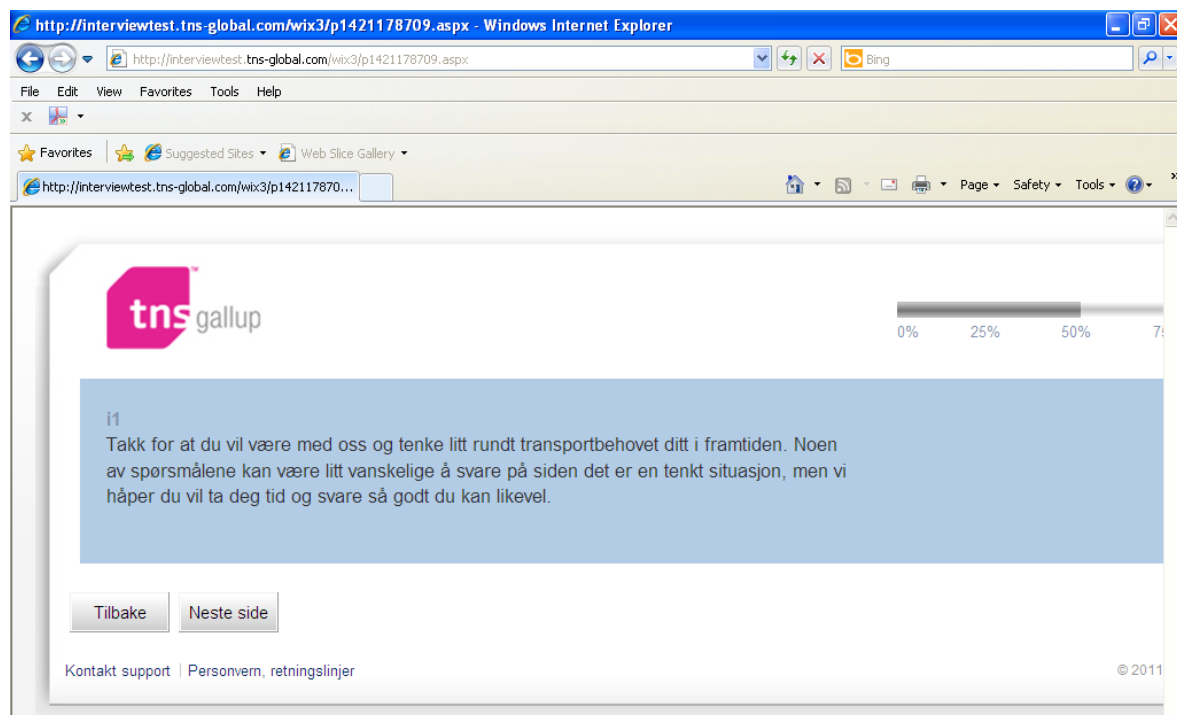
Med vennlig hilsen

Ole Fr. Ugland

Forskningsleder, Politikk og samfunn

TNSGallup

I web-linken:



Q1

Vi starter med noen spørsmål om din forventede livssituasjon generelt sett, i 2030.

Hvordan tror du at du har det i 2030 når det gjelder helse økonomi og levestandard?

Les kategoriene på høyre og venstre side av hver linje og kryss av for din mest sannsynlige situasjon.

I 2030 tror jeg at jeg kommer til å:

Svært sannsynlig	Ganske sannsynlig	Noe sannsynlig	Verken - eller	Noe sannsynlig	Ganske sannsynlig	Svært sannsynlig	Vet ikke
Ha svært god økonomi							Ha svært dårlig økonomi
Være yrkesaktiv							Være pensjonert
Ha en svært aktiv fritid							Ha en svært passiv fritid
Bo på et sted med svært godt kollektivtilbud							Bo på et sted med svært dårlig kollektivtilbud
Ha svært god helse							Ha svært dårlig helse
Ikke ha noen bevegelseshemninger							Være sterkt bevegelseshemmet
Ha svært godt syn							Være blind
Bo hjemme							Bo på institusjon
Bo sammen med noen							Bo alene
Klare meg helt selv i det daglige							Ha svært stort behov for praktisk hjelp i det daglige

Q2

Hvor usannsynlig eller sannsynlig er det at helsetilstanden din i 2030 kommer til å gi deg problemer med å:

	Svært usannsynlig	Ganske usannsynlig	Verken - eller	Ganske sannsynlig	Svært sannsynlig	Vet ikke
Gå til fots						
Sykle						
Kjøre bil						
Sitte på i bil						
Ta buss/ trikk/tog						
Ta fly						

Q2b

Nå følger noen spørsmål om hva slags typer reiser du tror du vil foreta i 2030.

Med reiser mener vi alle slags turer som foretas utenfor gårdsplassen eller hustomten din, uavhengig av lengde, varighet eller formål. Også korte gang- eller sykkelturer skal med.

Hvor usannsynlig eller sannsynlig er det at du i 2030 vil være i følgende situasjoner?

	Svært usannsynlig	Ganske usannsynlig	Verken - eller	Ganske sannsynlig	Svært sannsynlig	Vet ikke
Kommer til å ha førerkort						
Kommer til å bo i en husholdning med bil						
Kommer til å bo i en husholdning med sykkel						

Q3

Hvor ofte tror du har du vil foreta følgende kortere reiser (kortere enn 10 mil) i 2030?

	En eller flere ganger per dag	En eller flere ganger per uke	En eller flere ganger per måned	En eller flere ganger per år	Sjeldnere enn en gang i året	Aldri	Vet ikke
Reise til og fra arbeid							
Foreta ærend (f.eks. til butikk/bank/post/NAV)							
Bistå andre (barn/eldre/funksjonshemmede) i deres reiser							
Besøke familie og venner							
For å oppsøke kultur/sportsarrangementer							
Gå/sykle/jogge på tur/gå på ski/lufte hund							
Reise på båttur, hyttetur eller andre korte ferie-/helgereiser							
Reise til helseinstitusjoner							
Reise på ferie i Norge							
Reise utenlands							
Foreta andre typer korte reiser							

Q4

Hvor ofte tror du har du vil foreta følgende lengre reiser (lenger enn 10 mil) i 2030?

	En eller flere ganger per dag	En eller flere ganger per uke	En eller flere ganger per måned	En eller flere ganger per år	Sjeldnere enn en gang i året	Aldri	Vet ikke
Reise til og fra arbeid							
Foreta små ærend (f.eks. handle i Sverige)							
Bistå andre (barn/eldre/funksjonshemmede) i deres reiser							
Besøke familie og venner							
For å oppsøke kultur/sportsarrangementer							
Reise på båttur, hyttetur eller andre korte ferie-/helgereiser							
Reise til helseinstitusjoner							
Reise på ferie i Norge							
Reise på utenlandsferier							
Foreta andre typer lange reiser							

Q5

Til slutt et spørsmål om bruk av ulike transportmidler i 2030.

Hvor sjelden eller ofte tror du at du vil bruke de følgende typer transportmidler i 2030?

Vi ber deg igjen tenke på alle slags turer som foretas utenfor gårdsplassen eller hustomten din, uavhengig av lengde, varighet eller formål. Også korte gang- eller sykkelturen skal med.

	En eller flere ganger per dag	En eller flere ganger per uke	En eller flere ganger per måned	En eller flere ganger per år	Sjeldnere enn en gang i året	Aldri	Vet ikke
Gå til fots utenfor boligen/tomten							
Sykle							
Ta drosje/taxi							
Være passasjer i bil (ikke drosje)							
Kjøre bil selv							
Ta buss (rutebil, ekspressbuss i rute, turbuss, chartret buss)?							
Ta trikk eller t-bane							
Ta tog							
Ta fly							
Ta ferge/rutebåt							
Bruke andre transportmidler (moped, motorsykkel, traktor, snøscooter, fritidsbåt med mer)							

kommentar

Har du synspunkter eller kommentarer til undersøkelsen du nå har besvart?



0% 25% 50% 75%

CompleteInfo

Takk for at du deltok i undersøkelsen!

Gå til neste side for å få oppdatert poengsaldoen.

Tilbake

Neste side

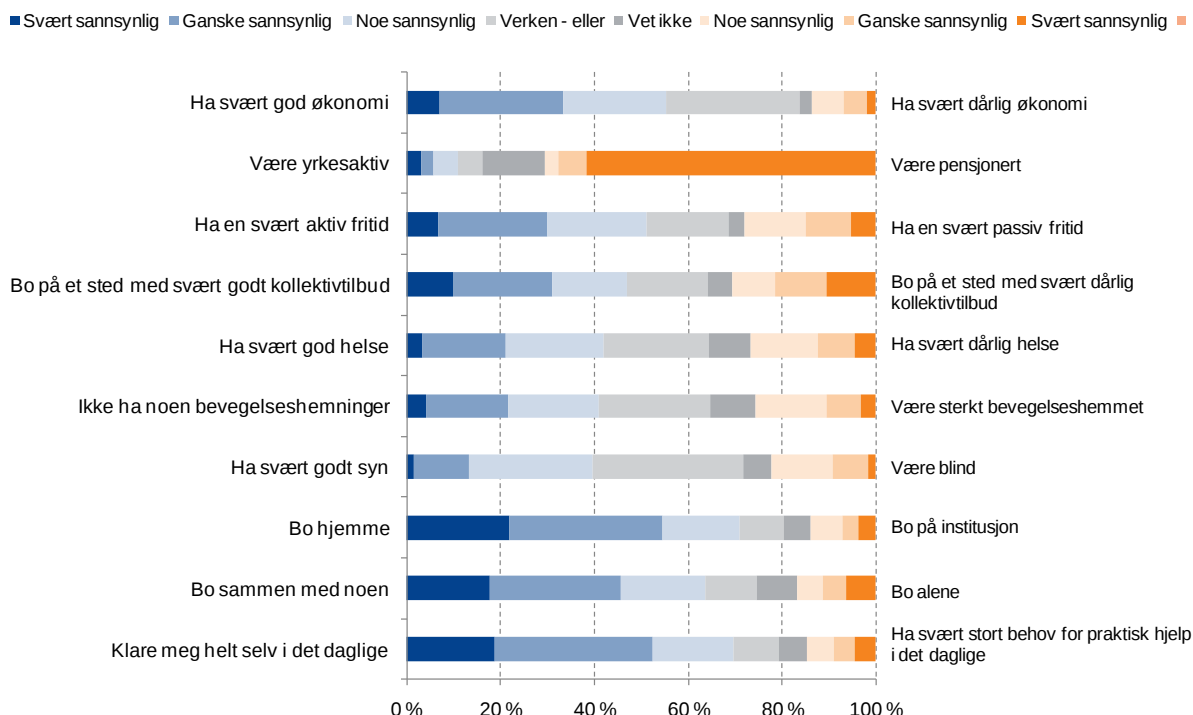
Kontakt support | Personvern, retningslinjer

© 2011

VEDLEGG 3: FLERE SVAR FRA SPØRREUNDERSØKELSEN

Figurene nedenfor viser svarene på bakgrunnsspørsmålene om helse, økonomi og livsstil, samt forventede problemer med transport. Blå felter symboliserer positive forventninger, oransje symboliserer negative forventninger og grått symboliserer usikkerhet.

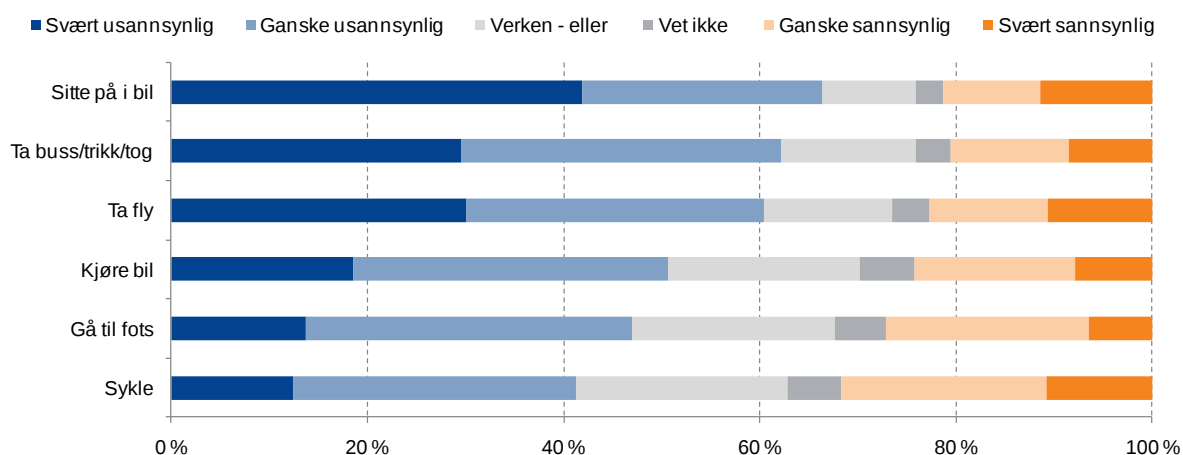
Figur V3.1 *Hvordan tror du at du har det i 2030 når det gjelder helse økonomi og levestandard?*



Kilde: Econ Pöyry, spørreundersøkelse

Note: Antall som har fått spørsmål: 1244 (alle). Antall ubesvarte: 2-13

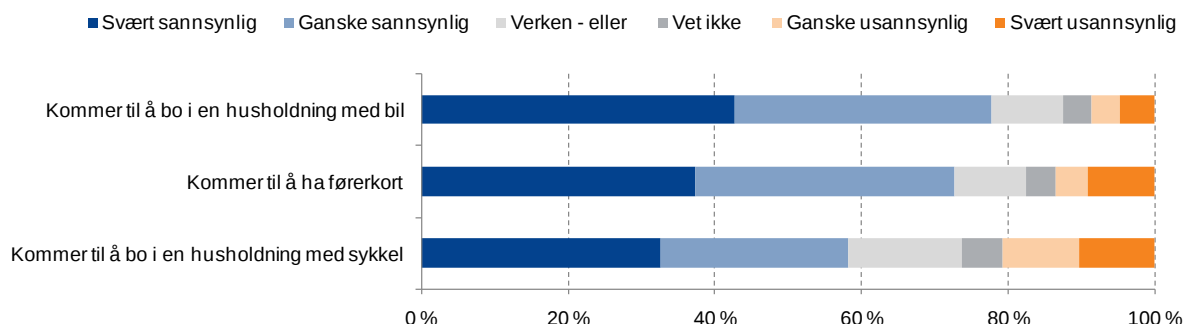
Figur V3.2 *Hvor usannsynlig eller sannsynlig er det at helsetilstanden din i 2030 kommer til å gi deg problemer med å:*



Kilde: Econ Pöyry, spørreundersøkelse

Note: Antall som har fått spørsmål: 1244 (alle). Antall ubesvarte: 1-4

Figur V3.3 *Hvor usannsynlig eller sannsynlig er det at du i 2030 vil være i følgende situasjoner?*



Kilde: Econ Pöry, spørreundersøkelse

Note: Antall som har fått spørsmål: 1244 (alle). Antall ubesvarte: 0-2

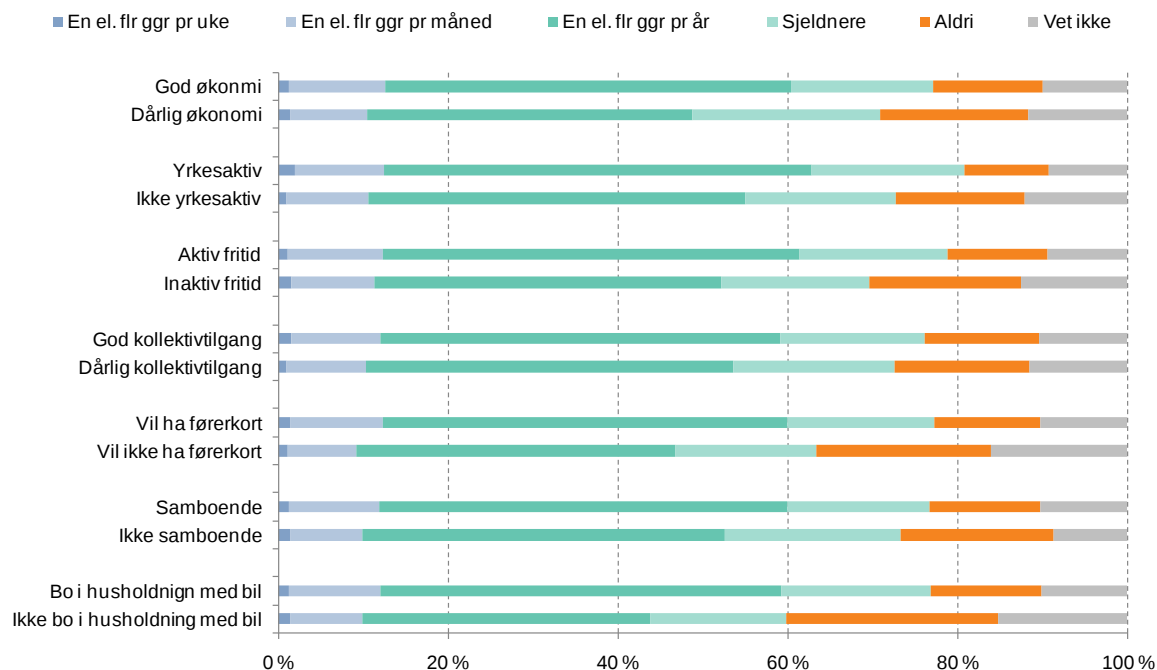
Svarene på følgende spørsmål ...

- *Hvor ofte tror du har du vil foreta følgende kortere reiser (kortere enn 10 mil) i 2030?*
- *Hvor ofte tror du har du vil foreta følgende lengre reiser (lenger enn 10 mil) i 2030?*
- *Hvor sjelden eller ofte tror du at du vil bruke de følgende typer transportmidler i 2030?*

... er gjengitt inne i kapittel 3 som henholdsvis figur 3.12, 3.13 og 3.14

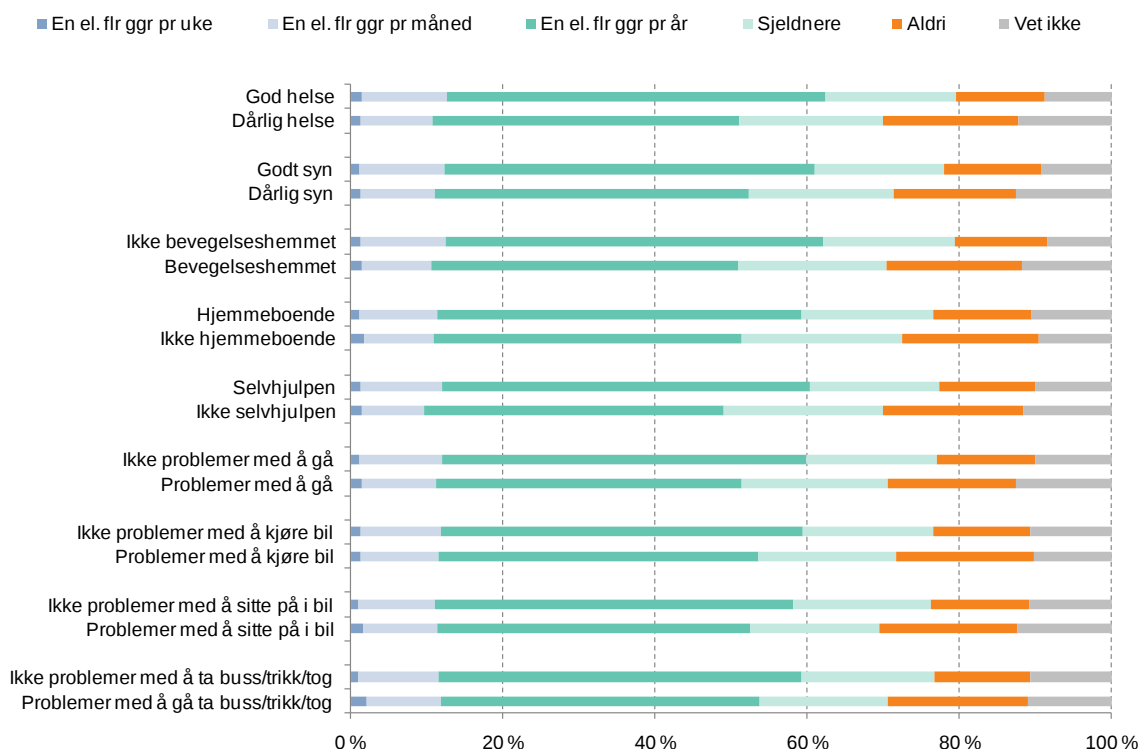
Figur V3.4 til Figur V3.6 nedenfor angir sammenhengen mellom forventet helse, økonomi og livsstil og antagelser om lange reiser. Figurene tilsvarer 3.15 til 3.17 i kapittel 3.

Figur V3.4 *Ulike lange reiser versus økonomi og livsstil. Gjennomsnitt*



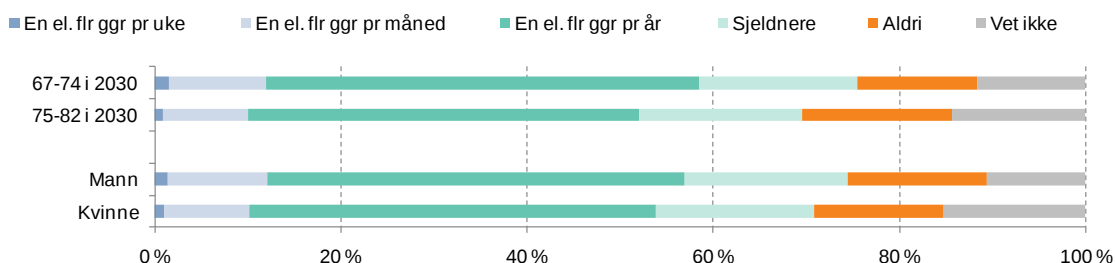
Kilde: Econ Pöry, spørreundersøkelse.

Figur V3.5 Lange reiser versus helse og problemer med transport



Kilde: Econ Pöyry, spørreundersøkelse

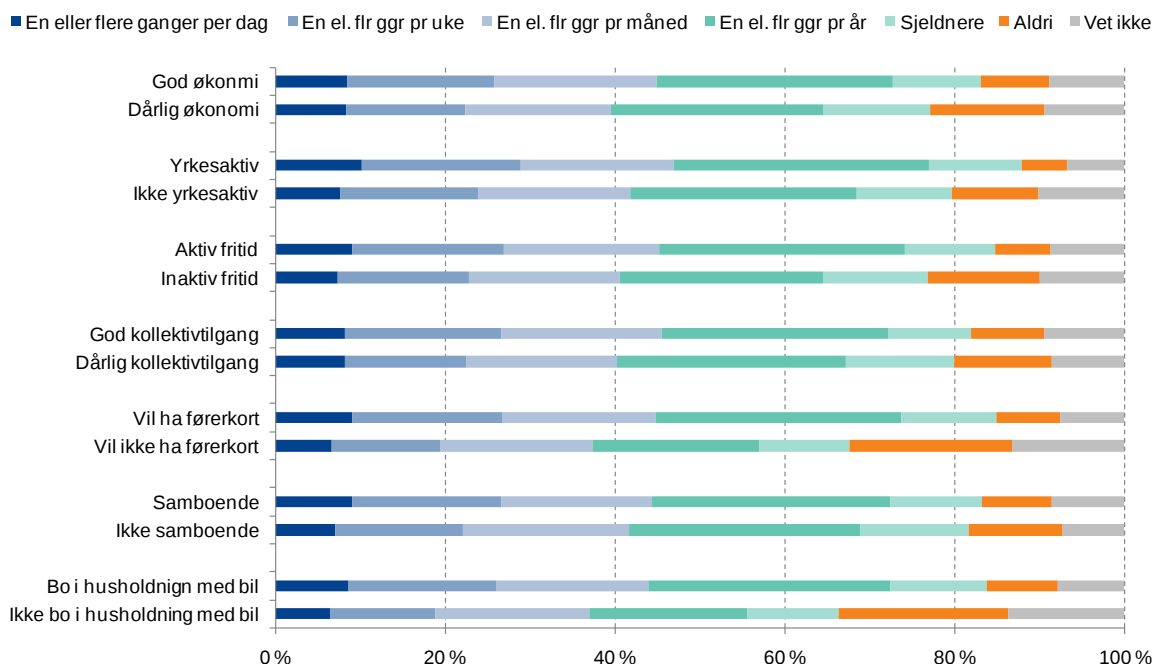
Figur V3.6 Lange reiser versus kjønn og alder



Kilde: Econ Pöyry, spørreundersøkelse

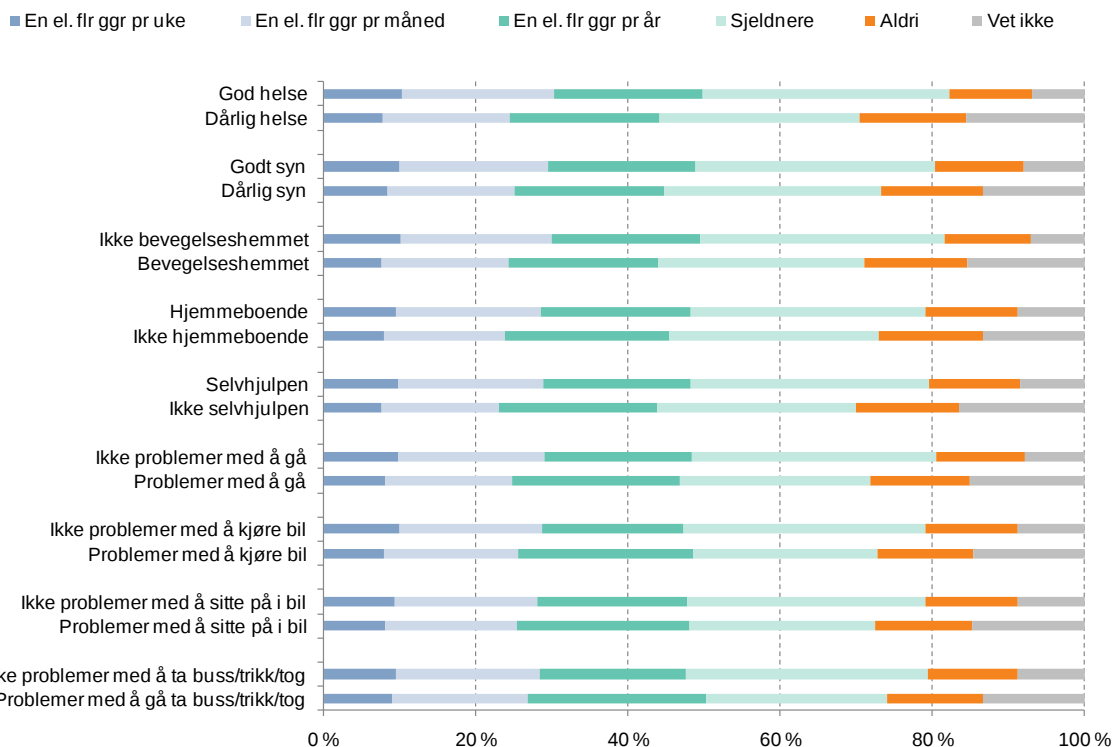
Figur V3.7 til Figur V3.9 nedenfor angir sammenhengen mellom forventet helse, økonomi og livsstil og antagelser om bruk av transportmidler. Figurene tilsvarer Figur V3.4 til Figur V3.6 ovenfor og 3.15 til 3.17 i kapittel 3.

Figur V3.7 Bruk av ulike transportmidler versus økonomi og livsstil. Gjennomsnitt



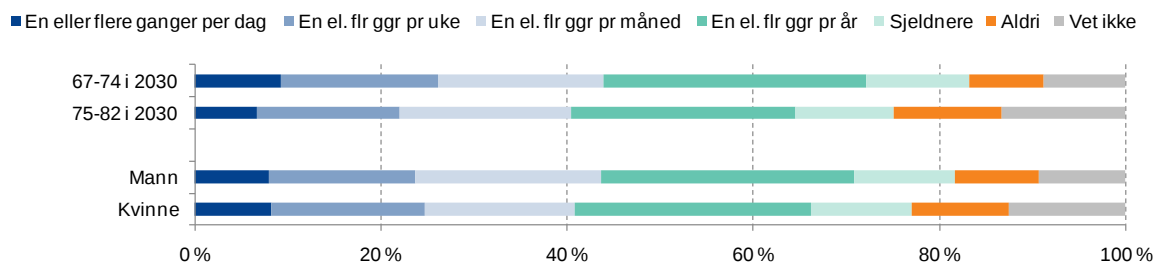
Kilde: Econ Pöry, spørreundersøkelse

Figur V3.8 Bruk av ulike transportmidler versus helse og problemer med transport. Gjennomsnitt



Kilde: Econ Pöry, spørreundersøkelse

Figur V3.9 Bruk av ulike transportmidler versus kjønn og alder. Gjennomsnitt



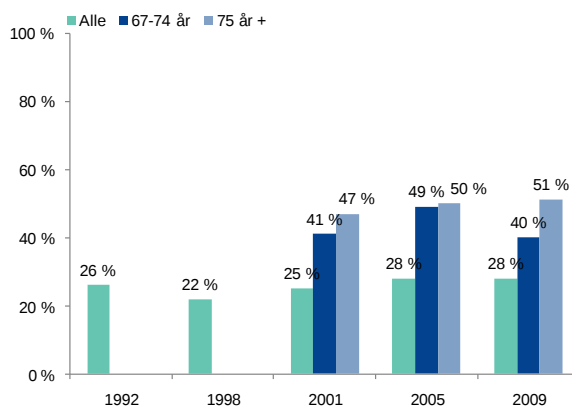
Kilde: Econ Pöry, spørreundersøkelse

VEDLEGG 4: FLERE RESULTATER RVU

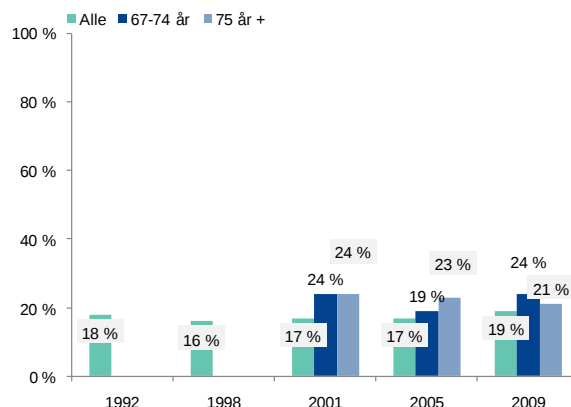
Figur V4.1 til Figur V4.4 nedenfor viser spesifikasjoner av Figur 3.4, 3.5, 3.7 og 3.8 i kapittel 3.

Figur V4.1 Daglige reiser etter formål. 1992, 1998, 2001, 2005 og 2009. Prosent

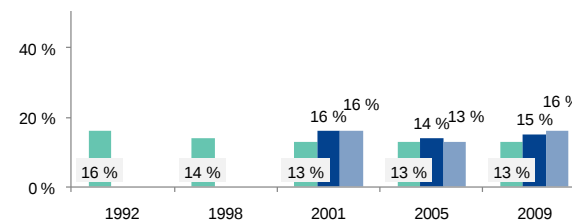
Handels- og servicereiser



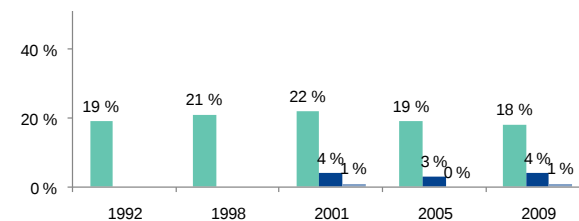
Fritidsreiser



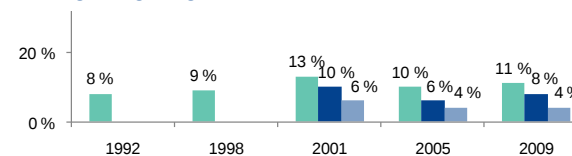
Besøksreiser



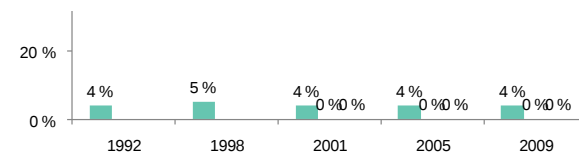
Arbeidsreiser



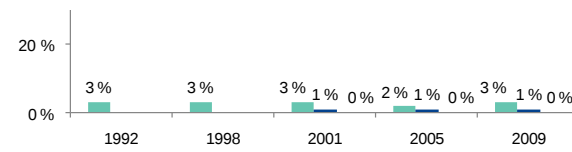
Omsorgs- og følgereiser



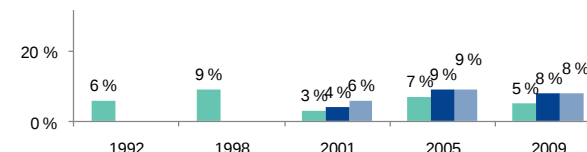
Skolereiser



Tjenestereiser



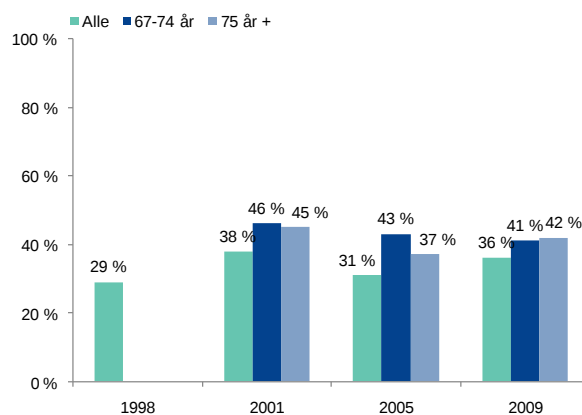
Andre reiser



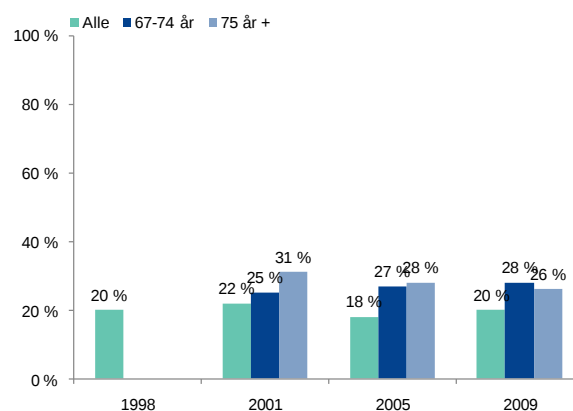
Kilde: Vågane mfl.(2011), Denstadli mfl.(2006), samt Denstadli og Hjorthol (2002)

Figur V4.2 Lange reiser etter formål; til/fra arbeid. 1992, 1998, 2001, 2005 og 2009. Prosent

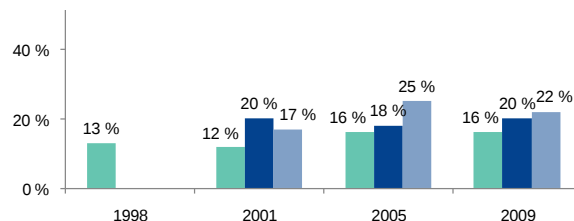
Ferie/fritidsreiser



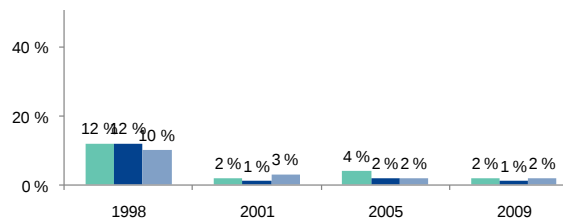
Besøksreiser



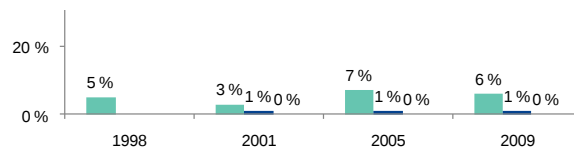
Private ærend



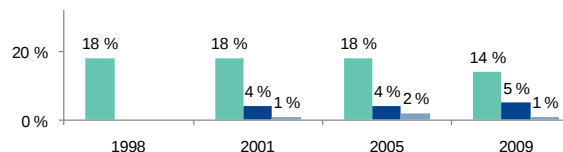
Organiserte fritidsreiser



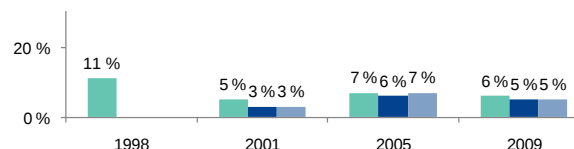
Arbeidsreiser



Tjenestereiser



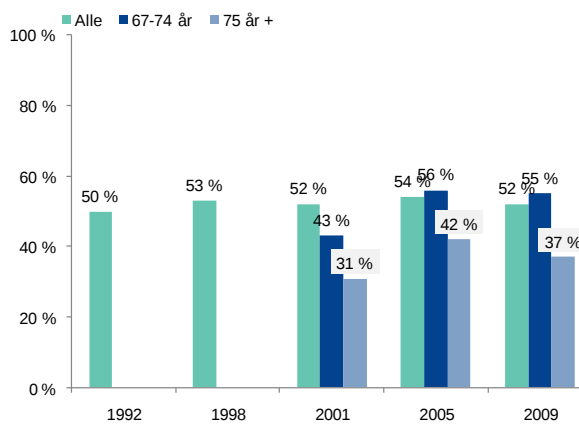
Andre reiser



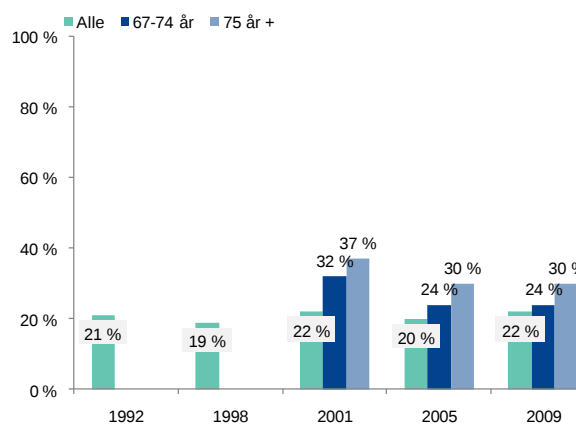
Kilde: Vågane mfl.(2011), Denstadli mfl.(2006), samt Denstadli og Hjorthol (2002)

Figur V4.3 *Daglige reiser til med ulike transportmidler. 1992, 1998, 2001, 2005 og 2009. Prosent*

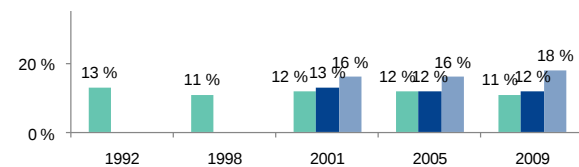
Som bilfører



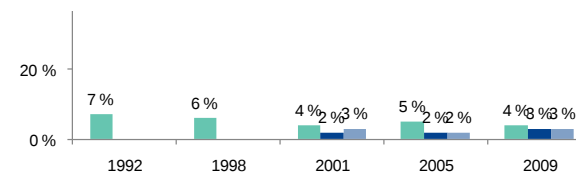
Til fots



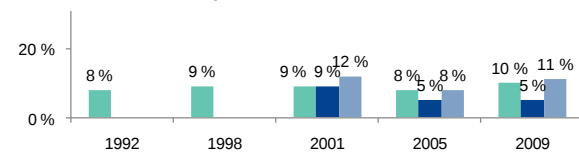
Som bilpassasjer



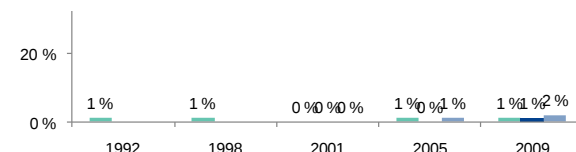
Med sykkel



Med kollektiv transport



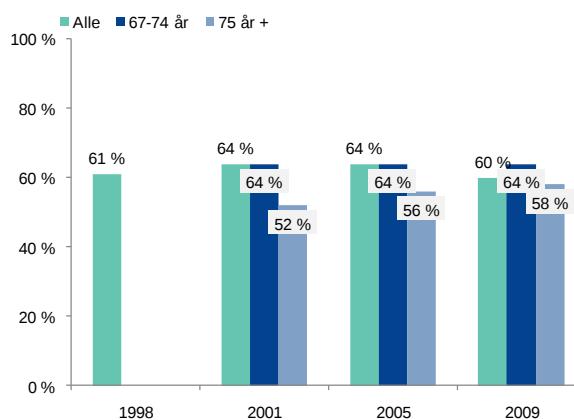
Annet



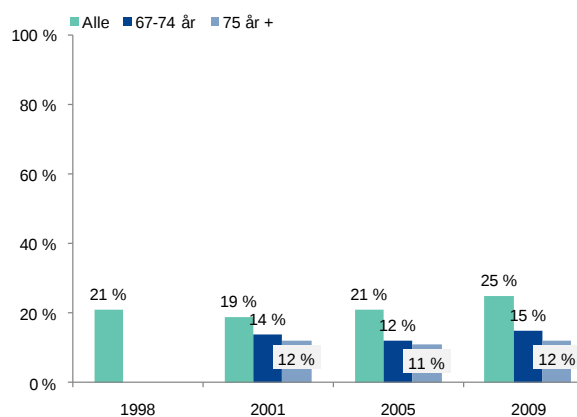
Kilde: Vågane mfl.(2011), Denstadli mfl.(2006), samt Denstadli og Hjorthol (2002)

Figur V4.4 Lange reiser med ulike transportmidler. 1992, 1998, 2001, 2005 og 2009. Prosent

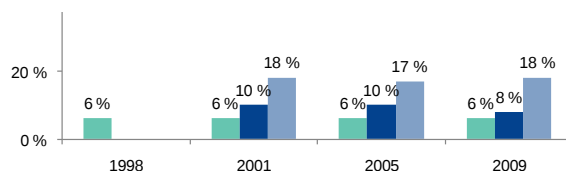
Med bil



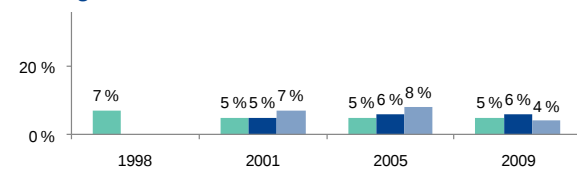
Med fly



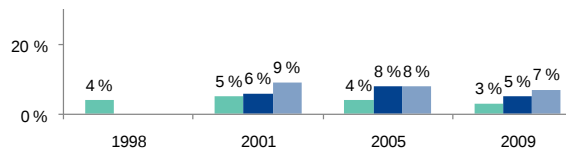
Med buss



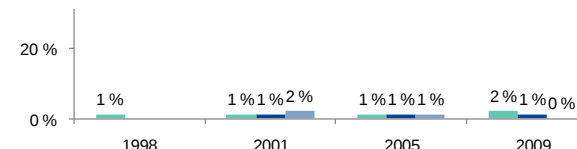
Med tog



Med ferge/båt



Annet



Kilde: Vågane mfl.(2011), Denstadli mfl.(2006), samt Denstadli og Hjorthol (2002)

Pöyry er et globalt konsulent- og engineeringsselskap

Pöyry er et globalt konsulent- og engineeringsselskap som har en visjon om å bidra til balansert, bærekraftig utvikling. Vi tilbyr våre oppdragsgivere integrert forretningsrådgivning, helhetlige løsninger for komplekse prosjekter og effektiv, beste praksis design og prosjektledelse. Vår ekspertise dekker områdene industri, energi, byutvikling & mobilitet og vann & miljø. Pöyry har 7 000 eksperter lokalisert i ca. 50 land.

Pöyrys forretningsrådgivere veileder kundene og hjelper dem å finne løsninger på komplekse forretningsutfordringer. Gjennom årene har vi bygget opp betydelig næringsspesifikk kunnskap, tankelederskap og ekspertise. Vi setter denne kunnskapen i arbeid på vegne av våre kunder, og bidrar med ny innsikt og nye løsninger på forretnings-spesifikke utfordringer. Pöyry Management Consulting har omtrent 500 konsulenter i Europa, Nord-Amerika og det asiatiske stillehavsområdet.

Econ Pöyry er den norske delen av Pöyry Management Consulting, med kontorer i Oslo og Stavanger. Vi opererer i skjæringspunktet mellom marked, teknologi og politikk. Vi har bidratt til informert beslutningstaking for virksomheter, organisasjoner og offentlig sektor i mer enn 20 år. Vi tilbyr tre integrerte typer av tjenester og arbeidsmetoder: Markedsanalyse, Markedsdesign og Strategi- og forretningsrådgivning. Våre tre viktigste kompetanseområder er energi, samfunnsøkonomi og miljø og klima.

Econ Pöyry

Pöyry Management Consulting (Norway) AS

Schweigaards gate 15B
0191 Oslo

Tlf: 45 40 50 00

Faks: 22 42 00 40

E-post: oslo.econ@poyry.com



www.econ.no / www.poyry.com