



Rapport 2022/30 | For Helsedirektoratet



VISTA  
ANALYSE

## Kartlegging av transport for eldre

Stine Mari Godeseth, Maria Amundsen, Martin Ørbeck, Anita Einarsdottir og Ingeborg Rasmussen

# Dokumentdetaljer

Tittel	Kartlegging av transport for eldre
Rapportnummer	2022/30
Forfattere	Stine Mari Godeseth, Maria Amundsen, Martin Ørbeck, Anita Einarsdottir og Ingeborg Rasmussen
ISBN	978-82-8126-588-2
Prosjektnummer	21-INR-53
Prosjektleder	Maria Amundsen (tom. februar 2022) og Stine Mari Godeseth (fom. mars 2022)
Kvalitetssikrer og oppdragsleder	Ingeborg Rasmussen
Oppdragsgiver	Helsedirektoratet
Dato for ferdigstilling	15.juli 2022
Kilde forsidefoto	<a href="#">Bilde av Jakob Scholz fra Pexels</a>
Tilgjengelighet	Offentlig
Nøkkelord	Samferdsel, velferd, statistikk og empirisk analyse, lokal- og regionalanalyse, helse- og omsorg og aldersvennlig samfunn

## Om Vista Analyse

Vista Analyse AS er et samfunnsfaglig analyseselskap med hovedvekt på økonomisk utredning, evaluering, rådgivning og forskning. Vi utfører oppdrag med høy faglig kvalitet, uavhengighet og integritet. Våre sentrale temaområder er klima, energi, samferdsel, næringsutvikling, byutvikling og velferd. Vista Analyse er vinner av Evalueringsprisen 2018.

Våre medarbeidere har meget høy akademisk kompetanse og bred erfaring innenfor konsulentvirksomhet. Ved behov benytter vi et velutviklet nettverk med selskaper og ressurspersoner nasjonalt og internasjonalt. Selskapet er i sin helhet eiet av medarbeiderne.

# Forord

Prosjektet «Kartlegging av transportordninger for eldre» er gjennomført av Vista Analyse på oppdrag fra Helsedirektoratet. Oppdraget er en del av oppfølgingen av Flere år flere muligheter – Strategi for et aldersvennlig samfunn, og arbeidet med et aldersvennlig Norge. Hensikten med utredningen er å dekke behov for mer kunnskap om hvilke transportløsninger som er tilgjengelige for eldre i Norge i dag, og å gi en vurdering av hvordan ordningene fungerer med forslag til nye løsninger som kan fungere i fremtiden.

Som en del av kartleggingen er det gjennomført intervjuer, spørreskjemaundersøkelser og en workshop. En stor takk til alle som har tatt seg tid til å svare på våre spørsmål og stilt opp på intervjuer og workshop.

Hos Helsedirektoratet har Ellinor Sundseth vært vår kontaktperson. I tillegg har Anne Berit Rafoss, Christina Hildonen og Eva Irene Holt har deltatt i prosessen. Vi takker alle fire for et konstruktivt og lærerikt samarbeid.

Stine Mari Godeseth har vært en nøkkelressurs gjennom hele utredningen og overtok prosjektledelsen fra Maria Amundsen i sluttfasen. Maria Amundsen ledet første del av prosjektet.

Oslo, 15.juli 2022

**Ingeborg Rasmussen**  
Partner  
Vista Analyse AS

# Innhold

Sammendrag og konklusjoner .....	9
<b>1 Innledning .....</b>	<b>17</b>
1.1 Mandat og problemstillinger	18
1.2 Organisering av rapporten	18
<b>2 Metode og datakilder .....</b>	<b>20</b>
2.1 Undersøkelser rettet mot tilbydere og tilretteleggere av transport	20
2.2 Undersøkelser rettet mot eldre selv og deres representanter	22
2.3 Vurdering av validitet	25
<b>3 Eksisterende tilbud .....</b>	<b>27</b>
3.1 Ulike typer transporttilbud	27
3.2 Transporttilbud i fylkene	31
3.3 Lokale tilbud	34
3.4 Eksempler på relevante ordninger fra andre land	35
<b>4 Eldres reisevaner og behov: Tidligere forskning og utredninger .....</b>	<b>37</b>
4.1 Litteraturgjennomgang	37
4.2 Analyse av den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU): Eldres reisehverdag	39
<b>5 Eldres reisevaner og behov: Egne undersøkelser .....</b>	<b>46</b>
5.1 Spørreskjemaundersøkelse rettet mot eldreråd og Eldres interesseorganisasjoner, kommuner og frivilligsentraler	46
5.2 Intervjuer med personer over 60 år	52
5.3 Spørreskjemaundersøkelse rettet mot personer over 60 år	60
5.4 Oppsummering og diskusjon: Behov, reisevaner og behovsdekning	70
<b>6 Tiltak for aldersvennlig transport .....</b>	<b>72</b>
6.1 Hva er et aldersvennlig transporttilbud?	72
6.2 Vurdering av eksisterende løsninger	73
6.3 Tiltak innenfor dagens rammebetingelser og organisering	75
<b>7 Fremtidige transportløsninger for eldre .....</b>	<b>80</b>
7.1 Utgangspunkt og premisser	80
7.2 Mulige løsninger og tiltak	81
7.3 Hvordan kan arbeidet med transportløsninger for eldre forbedres og videreutvikles?	88
7.4 Aldersvennlig transport må vurderes i sammenheng med andre tiltak	92
<b>Vedlegg .....</b>	<b>100</b>
A Deltakere i workshop	101
B Intervjuguider	102
C Spørreskjemaer	107
D Transporttilbud i fylkene	122
E Aldersvennlige transportordninger i andre land	135
F Tabeller mv.	140

**Figurer**

Figur 4.1	Andel reiser av ulik lengde blant alle reiser, etter aldersgruppe. RVU 2019 (n=137 046).....	40
Figur 4.2	Reisehensiktsfordeling for daglige reiser, etter aldersgruppe, 60 år og eldre. RVU 2019 (n=28 334) .....	40
Figur 4.3	Hovedtransportmiddel for reisen, etter aldersgruppe, 60 år og eldre. RVU 2019 (n=28 334) .....	41
Figur 4.4	Andel personer i alderen 60 år eller eldre etter indeks for tilgang til kollektivtransport ved bostedet. RVU 2019 (n=13 049) .....	41
Figur 4.5	Andel uten førerkort i ulike alderskohorter. RVU 2013 (n=60 812), RVU 2019 (n=49 076) .....	42
Figur 4.6	Andel uten førerkort, etter kjønn. RVU 2019 (n=49 077) .....	42
Figur 4.7	Andel som ikke var utenfor eiendommen på undersøkelsesdagen, RVU 2013 (n=60 812), RVU 2019 (n=49 076) .....	44
Figur 4.8	Andel som ikke var utenfor eiendommen blant de i alderen 60 år og eldre, etter bokommunens sentralitet. RVU 2013 (n=15 876), RVU 2019 (n=13 049) .....	44
Figur 5.1	«Tilrettelegger transporttilbudet i kommunen/fylket/Norge for at eldre får utført mest essensielle gjøremål som mathandel, legebekø o.l.».....	48
Figur 5.2	«Tilrettelegger transporttilbudet i kommunen/fylket/Norge for at eldre får leve sosiale liv og utføre gjøremål utover de mest essensielle?» .....	48
Figur 5.3	«Tilrettelegger transporttilbudet i kommunen din for at eldre får utført essensielle gjøremål som mathandel, legebekø o.l.» Svar fra eldreråd, fordelt på kommunestørrelse (n=140). .....	49
Figur 5.4	«I hvilken grad tilfredsstillende transporttilbudet i fylket/kommunen eldre innbyggere sine behov?», etter transportmiddel. Svar fra eldreråd og interesseorganisasjoner (n=210) .....	50
Figur 5.5	Ordsly: «Viktigste egenskaper ved aldersvennlig transporttilbud» .....	52
Figur 5.6	«Hvilke fremkomstmidler pleier du å reise med til følgende formål?» (Mulig å velge flere fremkomstmidler per reiseformål) (n=1000).....	61
Figur 5.7	«Tenk på tiden da du var mellom 35 og 60 år. Hvilket fremkomstmiddel brukte du oftest i hverdagen? Velg opptil tre oftest brukte transportmidler» (n=1000, hvorav 523 kvinner og 477 menn). .....	62
Figur 5.8	Utfordringer med å kjøre bil (mulig å velge flere alternativer) (n=79) .....	63
Figur 5.9	«Det finnes ikke kollektivtilbud i nærheten av mitt bosted». Svar fordelt etter bokommunens sentralitet (n=133).....	64
Figur 5.10	Utfordringer med å bruke kollektivtilbud i nærheten av respondentens bosted (mulig å velge flere alternativer) (n=182).....	65
Figur 5.11	Utfordringer med å bruke annen transport.....	65
Figur 5.12	«Har du et TT-kort for taxi». Svar fordelt etter alder (n=1000) .....	66
Figur 5.13	«I hvilken grad dekker TT-kortet ditt behov for fritidsreiser?» (n=43) .....	66
Figur 5.14	«Hvor enkelt er det for deg å bestille transport eller betale for en reise ved hjelp av en datamaskin, mobiltelefon eller nettbrett?». Svar fordelt etter alder (n=701) .....	68
Figur 5.15	«Hvor ofte er du forhindret fra å utføre dine hverdagslige gjøremål på grunn av at du ikke har transport?». Svar fordelt etter bokommunens sentralitet (n=1000) .....	69
Figur 5.16	«Hva er de viktigste egenskapene en transportløsning må ha for at du skal bruke den? Velg opptil tre viktigste egenskaper» (n=1000).....	70

**Tabeller**

Tabell 2.1	Antall og andel kommuner av ulik befolkningsstørrelse i Norge og i spørreundersøkelse rettet mot kommuner og eldreråd .....	22
Tabell 2.2	Respondenter i kvalitative intervjuer .....	23

Tabell 2.3	Aldersmessig fordeling av respondentene i spørreskjemaundersøkelse rettet mot personer over 60 år .....	24
Tabell 2.4	Fylkesvis fordeling av respondentene i spørreskjemaundersøkelse rettet mot personer over 60 år.....	25
Tabell 4.1	Andel respondenter som har utfordringer med å bruke ulike transportmidler grunnet fysiske problemer, etter aldersgruppe. ....	43
Tabell 5.1	«Har du utfordringer med å kjøre bil på egen hånd?». Svar fordelt etter kjønn og alder (n=1000) .....	63
Tabell 5.2	«Har du utfordringer med å bruke kollektivtilbudet som finnes i nærheten av ditt bosted?». Svar fordelt på alder (n=1000).....	64
Tabell 5.3	«Har du en datamaskin, mobiltelefon eller nettbrett med tilgang til internett?» (n=1000) .....	67
Tabell 5.4	«Har du noen gang brukt en datamaskin, mobiltelefon eller nettbrett til å bestille transport eller betale for reiser/kjøre billett?» (n=922) .....	67
Tabell 5.5	«Hvor ofte er du forhindret fra å utføre dine hverdagslige gjøremål på grunn av at du ikke har transport?» (n=1000) .....	69
Tabell D.1	Bruk av aldersvennlig transport fordelt på aldersgrupper, februar 2021.....	126
Tabell D.2	Oversikt over løsninger for bestillingstransport i fylkeskommunene .....	132
Tabell D.3	Kollektivbarometeret 2020.....	134
Tabell F.1	«Har du noen gang brukt en eller flere av følgende transportløsninger: Varelevering med bestilling gjennom internett» .....	140
Tabell F.2	«Har du noen gang brukt en eller flere av følgende transportløsninger: Varelevering med bestilling gjennom telefon».....	140
Tabell F.3	«Hvilke løsninger kunne du tenke deg å bruke i fremtiden: Varelevering med bestilling gjennom internett» .....	140
Tabell F.4	«Hvilke løsninger kunne du tenke deg å bruke i fremtiden: Varelevering med bestilling gjennom telefon» .....	141
Tabell F.5	«Har du noen gang brukt en eller flere av følgende transportløsninger: Bildeling, det vil si en ordning hvor medlemmer kan låne bil ved behov, istedenfor å eie selv.....	141
Tabell F.6	«Hvilke løsninger kunne du tenke deg å bruke i fremtiden: Bildeling, det vil si en ordning hvor medlemmer kan låne bil ved behov, istedenfor å eie selv» .....	141
Tabell F.7	Har du noen gang brukt en eller flere av følgende transportløsninger: Elektrisk rullestol med tak og dører for utebruk hele året».....	142
Tabell F.8	«Hvilke løsninger kunne du tenke deg å bruke i fremtiden: Elektrisk rullestol med tak og dører for utebruk hele året» .....	142
Tabell F.9	«Har du noen gang brukt en eller flere av følgende transportløsninger: Transport som tilbys av privatpersoner med bestilling og betaling via mobil (som Uber el)» .....	142
Tabell F.10	«Hvilke løsninger kunne du tenke deg å bruke i fremtiden: Transport som tilbys av privatpersoner med bestilling og betaling via mobil (som Uber el) ».....	143
Tabell F.11	«Har du noen gang brukt en eller flere av følgende transportløsninger: Bestillingstransport dør-til-dør med assistanse fra sjåføren».....	143
Tabell F.12	«Har du noen gang brukt en eller flere av følgende transportløsninger: Bestillingstransport dør-til-dør uten assistanse fra sjåføren» .....	143
Tabell F.13	«Har du noen gang brukt en eller flere av følgende transportløsninger: Bestillingstransport til og fra holdeplass» .....	144
Tabell F.14	«Hvilke løsninger kunne du tenke deg å bruke i fremtiden: Bestillingstransport dør-til-dør med assistanse fra sjåføren» .....	144
Tabell F.15	«Hvilke løsninger kunne du tenke deg å bruke i fremtiden: Bestillingstransport dør-til-dør uten assistanse fra sjåføren».....	144
Tabell F.16	«Hvilke løsninger kunne du tenke deg å bruke i fremtiden: Bestillingstransport dør-til-dør til og fra holdeplass» .....	144

Tabell F.17	«Har du noen gang brukt en eller flere av følgende transportløsninger: Førerløs buss».....	145
Tabell F.18	«Hvilke løsninger kunne du tenke deg å bruke i fremtiden: Førerløs buss».....	145

**Bokser**

Tekstboks 7.1	Hvordan kan arbeidet med transportløsninger for eldre videreutvikles? .....	91
Tekstboks D.1	Nordland fylkeskommunes tilbud for transport, veier og infrastruktur .....	124
Tekstboks D.2	Ruter Aldersvennlig transport .....	126
Tekstboks E.1	Flexlinjen i Göteborg.....	137





# Sammendrag og konklusjoner

*I denne rapporten kartlegger vi hvilke transportløsninger som er tilgjengelig for eldre i Norge i dag og hvordan de fungerer. Kartleggingen er gjennomført på oppdrag fra Helsedirektoratet som del av oppfølgingen av Flere år flere muligheter – Strategi for et aldersvennlig samfunn, og arbeidet med et aldersvennlig Norge.*

*Vi finner at transporttilbudet for eldre varierer med bosted. Tilbudet er særlig dårlig i distriktene der kollektivtransporttilbudet er mangelfullt og i noen tilfeller også fraværende. Svar fra våre undersøkelser viser at det offentlige transporttilbudet i svært liten grad legger til rette for eldres gjøremål. Samtidig opplever likevel få eldre at de er forhindret fra å utføre sine hverdagslige gjøremål på grunn av transportmangel. Denne tilsynelatende motsetningen kan forklares med at eldre i stor grad kjører egen bil eller går til butikken, frisøren eller til andre aktiviteter i hverdagen. Bilen er også det mest brukte transportmidlet i forbindelse med besøk hos familie og deltagelse i sosiale aktiviteter. For eldre som er vant til å bruke bil, er det derfor et stort tap å miste muligheten til å kjøre den. Tapet er naturlig nok aller størst i områder der det ikke finnes, eller er et svært begrenset kollektivtilbud. I aldersgruppen over 85 år svarer 38 prosent at har utfordringer med å kjøre bil på egenhånd eller ikke har førerkort/bil, mot 20 prosent i aldersgruppen 75 til 79 år.*

*Et tilgjengelig transporttilbud er nødvendig for at eldre som ikke kjører bil skal kunne klare seg på egen hånd, og kunne delta i samfunnet. For å imøtekomme eldres transportbehov er det utviklet en rekke løsninger som også synes å fungere godt. Det finnes egne transporttilbud for eldre med assistanse i fire kommuner. Ulike former for bestillingsruter, serviceruter eller handlebusser finner vi i samtlige fylker som en del av fylkeskommunens kollektivtilbud. Vi finner også et stort antall lokale tilbud i kommunene, noen i kommunal regi, andre i regi av frivillige ideelle organisasjoner, frivillighetssentraler, eldresenter eller ulike samarbeid mellom frivillige og kommunen. Det er også eksempler på tilbud som fylkeskommunen og kommune samarbeider om, der begge parter deltar med finansiering. På tross av mange gode eksempler, er transporttilbudet for eldre mangelfullt eller fraværende i store deler av landet. Dette gjelder særlig i distriktene og i områder med et svakt passasjergrunnlag. I noen områder er det ikke noe tilbud i det hele tatt, andre steder kan det gå en skoletransport morgen og ettermiddag, en handlebuss en gang i uken, eller være et tilbud om bestillingstransport enkelte dager innenfor avgrensede tidsrom.*

*Basert på kartleggingen av eldres behov og vurderinger av hva som er viktige egenskaper ved transportløsninger for eldre, skisserer vi noen enkle tiltak som kan gjennomføres innenfor dagens rammebetingelser. Vi gir også en vurdering av fremtidige transportløsninger der vi har hentet inn vurderinger av muligheter som følger med ny teknologi og bedre samhandling mellom tilretteleggere og transporttilbydere. Et vesentlig bedre tilbud i områder der passasjergrunnlaget er svakt, vil uansett kreve finansiering utover dagens nivå.*

## Gode og tilgjengelige transportmuligheter er viktig for eldre

I strategien for et aldersvennlig samfunn legges det vekt på at transport er et prioritert og viktig element i planleggingen for å få aldersvennlige lokalsamfunn. Gode og tilgjengelige transportmuligheter er viktig for eldre, ikke bare for å kunne gjøre praktiske ærend, men like mye for å kunne være selvstendig, uavhengig, og kunne klare seg selv, samt opprettholde sosial kontakt og motvirke ensomhet. Som en del av oppfølgingen av strategien hadde Helsedirektoratet behov for mer kunnskap om hva som finnes av ulike transportløsninger som er tilgjengelig for eldre i Norge i dag, en vurdering av hvordan de fungerer og forslag til nye løsninger som kan fungere i fremtiden. Formålet med denne rapporten er å

bidra med kunnskap om transport for eldre, inkludert synspunkter på opplevde transportbehov og utfordringer knyttet til ulike transportordninger fra relevante aktører, som kommuner/fylkeskommuner, frivilligheten og eldre. Under følger hovedfunnene fra kartleggingen.

## Transporttilbudet varierer med bosted

Det er store variasjoner i transporttilbudet på tvers av landet. Buss og taxi finnes i alle fylker, og de fleste fylkene har også ferge/hurtigbåt og tog. Bergen, Trondheim, Oslo og Bærum har i tillegg bybane, trikk og/eller t-bane. Oslo, og til dels de øvrige storbyene, skiller seg ut med et godt utbygd kollektivtilbud. Oslo har også et eget tilbud for eldre; «Rosa busser» som er et tilbud med dør til dør bestillingstransport for personer over 67 år. Kristiansand, Arendal og Trondheim har også tilsvarende tilbud for eldre under navnet AKT Svipp i Kristiansand og Arendal og AtB67 i Trondheim. I vår spørreundersøkelse mot personer over 60 år finner vi at Oslo skiller seg ut med en betydelig større andel som oppgir at de bruker kollektivtransport (28 prosent), eller går (47 prosent) når de skal handle dagligvarer. Det er også færre som oppgir at de bruker bil i forbindelse med innkjøp av dagligvarer (51 prosent). I motsatt ende finner vi kommuner i sentralitetsklasse 6 som er i de minst sentrale kommunene målt etter nærhet til arbeidsplasser og servicefunksjoner. I disse kommunene er det 83 prosent som oppgir at de bruker bil i forbindelse med innkjøp av dagligvarer, 16 prosent som går og 7 prosent som bruker kollektivtransport. Bilandelen i de mest sentrale kommunene (sentralitetsklasse 1) er på 68 prosent i disse kommunene når Oslo utelates, og er dermed en god del høyere enn i Oslo, mens 14 prosent oppgir at de bruker kollektivtransport når de skal handle.

Lav kollektivandel i sentralitetsklasse 6 kan tilskrives et mangelfullt tilbud, både mht. antall avganger og tidspunkt for avganger, eller at det ikke er noe tilbud i nærheten i det hele tatt. I de mest usentrale områdene er utfordringen som nevnes oftest at bussens rutetider ikke passer med behovene. I mer sentrale kommuner og i byene oppgis avstand til holdeplass, og at det er vanskelig å kjøpe billett som de største utfordringene.

## Bestillingstransport finnes i alle fylker, og tre fylker har dedikerte ordninger for eldre

Bestillingstransport og serviceruter i enkelte områder finnes i samtlige fylker, tilgjengelig mot vanlig busstakst. Det er variasjon i omfang, struktur og navn på disse tjenestene i ulike deler av landet. Fire områder har som nevnt bestillingstransport dedikert til eldre: AKT Svipp (Kristiansand og Arendal), Rosa busser (Oslo), AtB67 Pluss (Trondheim).

De øvrige tilbudene kan deles inn i følgende kategorier:

- Servicetransport: Faste traséer og tider (lite fleksibilitet)
- Bestillingstransport, fast trasé (lite fleksibilitet)
- Bestillingstransport mellom private hjem og bestemte reisemål (medium fleksibilitet)
- Bestillingstransport dør til dør (full fleksibilitet)

Tilbudene som er dedikert til eldre (67 år og oppover) inkluderer assistanse etter behov. Tjenesten tilbys innenfor avgrensede områder og tidspunkt på dagen, og må forhåndsbestilles. Innenfor disse rammene er det full fleksibilitet i tilbudet mht. når og hvor transporten skal gå. Det er lagt opp til samkjøring der det søkes å fylle opp med flere passasjerer der reiseruten fastsettes etter bestillingene som kommer inn.

Hvordan bestillingstransport bestilles, og hvor lenge i forveien turen må bestilles, varierer fra kommune til kommune. Det er også store variasjoner mht hvor ofte, hvilke dager og når på døgnet tilbudene er tilgjengelige. I grisgrendte områder kan bestillingstransport kun være tilgjengelig noen få dager, eller kanskje kun en dag i uka, mens det i noe mer tettbebygde områder er større tilgjengelighet mht dager og tidspunkt.

«Handlebusser» er en form for bestillingstransport som gjerne går i faste traséer, eller med noe fleksibilitet på hentested, men med fast endestasjon som kan være en butikk, butikksenter eller et sentrum med flere funksjoner. Vi finner handlebusser som er organisert av fylkeskommunen/kollektivselskap, ofte i samarbeid med den aktuelle kommunen eller frivillighetssentralen i kommunen. I disse tilfellene er prisen gjerne den samme som rutetakst i fylkes øvrige kollektivtilbud og tilbudet inngår i fylkeskommunenes ruteoversikt. Et eksempel er handlebussen i Lund kommune (Rogaland), organisert av kollektivselskapet Kolumbus. Tilbudet opereres av taxi og er tilgjengelig på fredager utenom skoleferien, mellom kl. 10 og 13. Tjenesten er rettet mot beboere som skal til sentrum for å handle eller gjøre andre ærender. Lund kommune har 3 100 innbygger og 9 innbyggere per km<sup>2</sup>. Oslo har til sammenligning 1641 innbyggere per km<sup>2</sup>. Forskjellen illustrerer spennvidden i passasjergrunnlag og tilbyders muligheter til å utarbeide kollektivtransporttilbud med høy frekvens og god flatedekning som gir eldre ønsket mobilitet.

### Frivillige og kommuner er de vanligste tilbyderne av lokale transporttilbud for eldre

Flere steder i landet finnes det lokale transporttilbud som skal supplere det ordinære kollektivtransporttilbudet, og som er myntet på eldre. Vi har kartlagt 137 lokale ordninger i 73 kommuner. Frivillige og kommunen er de vanligste tilbyderne av lokale tilbud, noen ganger i samarbeid, men slike ordninger tilbys også av menigheter og pensjonistlag/foreninger. Frivillige og pensjonistforeninger dekker et bredt spekter av reiseformål og destinasjoner; kommunen dekker i hovedsak kjøring til og fra dagsenter og aktiviteter/arrangementer i kommunal regi; menigheten kjører til/fra religiøse arrangementer.

Handlebusser tilsvarende enkelte av bestillingsrutene som tilbys av kollektivselskaper, organiseres også lokalt en del steder. Det er flere eksempler på frivillighetssentraler som organiserer denne type tilbud. Tilbudene annonseres blant annet i sosiale medier og gjennom ulike lokale kanaler. Bestillingen kan også være via frivillighetssentral, eller eventuelt direkte til frivillige som kjører. Betaling og pris varierer også, men prisene er gjennomgående lave eller gratis. Det er også eksempler på lokale butikker som organiserer handlebusser, der man kan hentes hjemme og kjøres til butikk/senter på bestemte tidspunkt/dager. Denne type tilbud kan være i samarbeid med, eller støttet av kommunene med en delfinansiering.

### Tilbudet av tilrettelagt transport (TT-tilbud) varierer mellom fylkene

Tilrettelagt transport (TT) er et tilbud om alternativ transport for personer som på grunn av nedsatt funksjonsevne eller sykdom, ikke kan bruke kollektivtransport. Det er ingen lovfestet individuell rett til TT-tjenester. Samferdselsdepartementet har pålagt fylkeskommuner å organisere TT-ordningen (tilrettelagt transport) som en del av det lokale kollektivtilbudet, men det er få føringer for hvordan ordningen skal organiseres. Det er derfor opp til fylkeskommuner og Oslo kommune å finansiere og drifte ordningen, samt utforme regler for hvem som skal være omfattet av ordningen. Resultatet av dette er en ordning som praktiseres svært forskjellig i ulike deler av landet. Felles for alle fylker er at det

må søkes om å delta i ordningen, og innvilgelse gjøres i form av enkeltvedtak. Søkere som får innvilget tilrettelagt transport får et TT-kort som gir rett til en mengde reiser (antall eller km, varierer på tvers av fylkeskommunene). Det finnes også en utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov (rullestolbrukere og blinde/svaksynte). Samferdselsdepartementet bevilger midler til den utvidede ordningen etter søknad. Samtlige fylker med unntak av tidligere Vest-Agder, tidligere Akershus, Rogaland og Oslo er inkludert i den utvidede ordningen. Tilskuddet til ordningen over statsbudsjettet er på omlag 310 mill. kroner i 2022. Dette kommer i tillegg til det fylkeskommunen bruker på den ordinære TT-ordningen.

Brukerne merker neppe noen forskjell på om de er omfattet av den ordinære eller den utvidede ordningen, utover at fylkeskommuner som er inkludert i den utvidede ordningen er gitt et større handlingsrom for å kunne tildele enkelte målgrupper et noe større tilbud. TT-ordningen er ikke spesielt rettet mot eldre eller avgrenset til eldre.

## Eldre over 66 år har reisevaner som skiller seg fra befolkningen for øvrig

Basert på data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU 2019) finner vi at eldre over 66 år har en annen sammensetting av reisehensikter enn befolkningen for øvrig. De gjennomfører (naturlig nok) færre eller ingen arbeidsreiser, mens handel og servicereiser, reiser til organisert aktivitet og andre fritidsreiser utgjør en større andel. Reisevaneundersøkelsen viser at eldre reisende over 85 år har en noe høyere andel reiser til fots (27 prosent), noe lavere andel reiser som bilfører (40 prosent) og litt høyere andel reiser som passasjer i bil (20 prosent) enn resten av befolkningen. Andelen reiser som bilfører er på om lag samme nivå fra aldersgruppen 30-49 (62 prosent), med en topp i aldersgruppen 50-59 år (64 prosent) og et slakt fall ned til aldersgruppen 67-74 år (58 prosent) og aldersgruppen 75-84 år (55 prosent). Dette stemmer med resultatene fra vår undersøkelse på nasjonalt nivå. Vår undersøkelse viser som nevnt over at andelen reiser med bil for å handle dagligvarer eller i forbindelse med andre daglige gjøremål, varierer med bostedstedskommune og alder der bilandelen er klart høyest i de minst sentrale kommunene (80 prosent).

## Bil er foretrukket reisemiddel

Data fra reisevaneundersøkelsen bekrefter våre undersøkelser og viser at de fleste reisene skjer med egen bil. Det er først fra 80 år og eldre at andelen reiser som bilfører viser noe vesentlig fall, men holder seg likevel over 50 prosent i distriktene for aldersgruppen over 90 år for å handle dagligvarer.

I intervjuer med eldre selv uttrykker flere at det viktigste er å komme seg dit man skal eller raskt til reisemålet, og det vises i den forbindelse til at egen bil gir fleksibilitet og uavhengighet. En firedel i vår spørreundersøkelse rettet mot eldre over 60 år har benyttet bestillingstransport med eller uten assistanse mens halvparten oppgir at de kan tenke seg å bruke bestillingstransport i fremtiden.

## Utfordringer med å bruke transportmidler øker med alderen

Data fra RVU og vår egen spørreundersøkelse viser at utfordringer med å bruke transportmidler øker med alderen. Utfordringene kan deles inn i utfordringer knyttet til funksjonsnivå/funksjonsmuligheter (bevegelsesvansker og frafall av muligheten til å kjøre bil), eksisterende tilbud (manglende/dårlig utformet kollektivtilbud), transportinfrastruktur (utforming av bilveier, parkering, avstand til og utforming av holdeplass) og kjøp av billett og planlegging av reise. Data fra RVU viser at fysiske

problemer som begrenser mobilitet øker med alderen. Reiser til fots og med sykkel er mest utfordrende for personer med fysiske problemer. Færre har problemer med å bruke kollektivtransport eller kjøre bil, men andelen stiger betydelig over 85 år. Vår spørreundersøkelse viser at fysiske problemer er en viktig årsak til at mange opplever utfordringer ved bilkjøring. For kollektivtransport er vansker med å kjøpe billett, rutetider som ikke passer behov og avstand til holdeplass de hyppigst nevnte utfordringene blant de som har tilgang til kollektivtransport i nærheten av sitt bosted.

## Transporttilbudet legger i liten grad til rette for Eldres gjøremål, men få er forhindret fra å utføre sine hverdagslige gjøremål på grunn av mangel på transport

I vår spørreundersøkelse rettet mot eldreråd, interesseorganisasjoner, kommuner og frivillige svarer over halvparten at transporttilbudet i kommunen, fylket eller Norge ikke tilrettelegger for Eldres behov for *essensielle gjøremål* i det hele tatt eller tilrettelegger kun i liten grad. Et flertall av respondentene mener også at transporttilbudet heller ikke tilrettelegger for Eldres behov for et *sosialt liv og gjøremål utover de mest essensielle*. Kommersielt taxitilbud ser ut til å tilfredsstillende Eldres behov i større grad enn de øvrige transportløsningene, etterfulgt av TT-ordningen og bestillingstransporttilbudene.

Ifølge respondentene er det først og fremst eldre med fysiske utfordringer etterfulgt av de som bor avsides og enslige som kommer dårligst ut. Samtidig svarer et klart flertall (91 prosent) av eldre selv, at de aldri eller sjelden er *forhindret* fra å utføre sine hverdagslige gjøremål på grunn av at de ikke har transport. Av de som svarer at de bruker bil for å handle dagligvarer, er det kun 5 prosent som svarer at de av og til, ofte eller hele tiden er forhindret fra å utføre sine hverdagslige gjøremål mot 23 prosent av de som oppgir at de ikke kjører bil selv. Andelen som opplever mangel på transport som et hinder, øker med alderen, noe som har sammenheng med at andelen som kjører bil faller med økende alder.

## Anbefalinger på kort og lang sikt

Kartleggingen viser at aldersvennlig transport kjennetegnes ved følgende: (i fallende grad av viktighet): Legger til rette for uavhengighet fra andre, fleksibilitet, forutsigbarhet og pålitelighet, tilgjengelig i nærheten av der eldre bor og ferdes. Den er tilrettelagt med hensyn til fysiske begrensninger mange eldre har, har mulighet for assistanse ved av- og påstigning, gir eldre trygghet om bord og garanti for sitteplass, dør til dør-tjeneste, har lav pris og er enkel å bestille og bruke.

## Enkle tiltak kan gi et viktig bidrag

Utfordringene med å bruke de ulike transportmidlene øker med alder. Avstand til holdeplass og muligheter til å hvile eller sette seg ned på vei til holdeplass og på holdeplass, har betydning for hvor tilgjengelig transportmidler fra holdeplass faktisk er. Tilstrekkelig tid til å gå av og på, og hjelp til av- og påstigning der bussene ikke har lavgulv/universell utforming, er enkle tiltak som kan øke tilgjengeligheten. Flere benker der eldre ferdes og på vei til holdeplasser, og litt tid og oppmerksomhet fra sjåfør der kjøretøy og infrastruktur for øvrig skaper problemer, vil kunne bidra til å gjøre det noe enklere å reise kollektivt for noen flere.

Vi finner også at eldre ikke nødvendigvis kjenner til tilbudene i egen kommune. Bedre og mer målrettet informasjon kan dermed bidra til at flere får løst sine transportbehov. Informasjon om lokale tilbud bør

kunne koordineres og finnes på samme sted som det informeres om fylkeskommunenes tilbud. Det er også behov for enklere betalings- og bestillingsløsninger. I Tabell 6.1 (s.76) og Tabell 6.2 (s.78) utdyper vi noen enkle tiltak som kan anbefales på grunnlag av kartleggingen – og som bør kunne gjennomføres umiddelbart.

## Fremtidige transportmuligheter for eldre

Som en del av kartleggingen har vi også hentet innspill på og vurdert forslag til løsninger på fremtidens transport for eldre i distriktene, herunder vurdert hvilke muligheter f.eks. bruk av ny teknologi og sosiale medier kan romme. Vi har forsøkt å se fremover i tid med en ambisjon om å tenke nytt. Vi oppsummerer forslagene og løsningene som er vurdert. Flere av løsningene finnes i dag i form av kommersielle eller frivillige tjenester i deler av landet. Når vi foreslår disse løsningene, er det ment som et tilbud i regi av eller i samarbeid med det offentlige, i de situasjonene og på steder der markedet ikke tilbyr disse løsningene på egen hånd.

Følgende løsninger kan være aktuelle:

- *Varelevering med bestilling via internett og/eller telefon* kan bidra til trygghet og selvstendighet for eldre som ikke kan komme seg til butikker. Samtidig er det sosiale- og mestringsaspektet ved å handle i butikk viktig, slik at eldres behov for handel ikke utelukkende bør dekkes med hjemlevering. Funn fra vår undersøkelse, viser at om lag halvparten har brukt denne type tjenester, og at flere eldre kunne tenke seg å bruke varelevering i fremtiden. Der markedet ikke selv tilbyr denne type tjenester, anbefaler vi at kommunen, eventuelt frivillighetssentralen, etablerer denne type tjenester. Kommunen kan eksempelvis gi tilskudd til lokale butikker (ev. en butikk) for å tilby tjenesten til kommunens eldre, feks over 67 år. Det er også eksempler der denne type tjenester tilbys av frivillige, eventuelt med støtte fra kommunen, nærbutikken som leverer varer eller andre aktører.
- *Bidelingstjenester* er vurdert som en løsning for eldre som fortsatt kan kjøre egen bil. Bideling kan redusere kostnadene ved bilbruk. Bideling vurderes som lite relevant for å løse transportutfordringene for eldre i distriktene. Avstand til holdeplass er vurdert som en utfordring for en del eldre. I spredtbebygde områder vil det også måtte regnes med noe avstand til tilgjengelige delbiler. Økonomi er heller ikke identifisert som en utfordring for å fortsette å bruke bil som transportmiddel. Det bør derfor ikke brukes offentlige ressurser på å etablere bidelingsordninger der markedet ikke tilbyr dette på egen hånd.
- *Elektriske rullestoler eller scooter for helårsbruk/mikromobilitet finnes i dag*, men kun 1 prosent i vårt utvalg har brukt denne type transportmiddel. 24 prosent oppgir at de kan være interessert i å bruke denne type transportmiddel i fremtiden. Markedet for mikromobilitet er i kraftig utvikling og det må forventes at det også utvikles transportmidler som er godt tilpasset eldre. Mikrokjøretøy, herunder elektrisk rullestol og scooter med tre eller fire hjul, kan være et alternativ til gange og sykkel, og da særlig på bratte strekninger og i utsatt vær, men uten behov for førerkort. Sikkerhet og topografi kan imidlertid være utfordringer, i tillegg til at elektriske rullestoler ikke er egnet til de lengste strekningene. Vi anbefaler at det settes i gang utprøvningsprosjekter med opplæring og utvikling av teknologi som formål, der det også vurderes et ev. behov for regulering for å ivareta hensynet til sikkerhet. Eldres behov for mikromobilitet bør inkluderes i pågående utviklings- og reguleringsarbeid på området.
- *Transport som tilbys av privatpersoner* med bestilling og betaling via mobil (f.eks. Uber) har samme kvaliteter som en taxi, men kan ofte være billigere. I tillegg tilbyr frivillige transport for eldre flere

steder i landet. En utfordring ved denne typen løsninger er at det kan være krevende for tilbydere og kunder å finne hverandre. En felles plattform som kobler biler og reisende sammen kan være en løsning på dette. Plattform og informasjon bør fortrinnsvis være knyttet til øvrig informasjon og bestillinger fra kollektivselskapene for å sikre en best mulig samlet oversikt.

- *Bestillingstransport* kan organiseres langs flere dimensjoner; dør til dør eller til og fra holdeplass, og med eller uten tilrettelegging og assistanse, og treffer flere av Eldres behov. Funn fra våre undersøkelser antyder at bruken i dag henger sammen med tilbudet: få har brukt bestillingstransport med assistanse og bestillingstransport til og fra holdeplass, mens flere har brukt bestillingstransport dør til dør uten assistanse fra sjåføren. Mange eldre kan tenke seg å bruke ordningene i fremtiden, særlig sistnevnte ordning.

Flere av løsningene krever bruk av datamaskin, mobiltelefon eller nettbrett med internett. Vår kartlegging viser at de aller fleste eldre har tilgang til slik teknologi. Vi anbefaler imidlertid at fremtidens løsninger også hensyntar at det finnes eldre som ikke har tilgang til eller opplever det som krevende å benytte digitale løsninger, særlig blant de aller eldste.

### Samhandling, samordning og avklaringer av regelverk

Flere fylkeskommuner og kollektivselskaper viser til ulike former for og grad av samarbeid med kommuner i sine fylker, i hovedsak i form av at kommunene melder inn behov om ruter og holdeplasstruktur. Fra kommunalt hold har vi fått innspill som tyder på at kun et mindretall av kommuner samhandler med fylkeskommunen om Eldres lokale transportbehov. En videreutvikling av samarbeidet mellom fylkeskommune og kommune, der tilgjengelige ressurser sees i sammenheng, vil kunne bidra til å utvikle mer treffsikre løsninger for å imøtekomme Eldres transportbehov. Informasjon og bestillingsordninger bør samordnes og koordineres bedre enn det som er tilfelle en del steder i dag.

Det kan ligge gevinstmuligheter i en bedre samordning og koordinering av ulike transporttjenester og ordninger. Mulige gevinster (og kostnader) ved eksempelvis felles anbud for pasientreiser og bestillingsruter, bør utredes og vurderes i distriktskommuner med en spredt befolkning. Dette vil trolig også kreve avklaringer av regelverk mht. brukerbetaling og kostnadsfordeling mellom helseforetak og fylkeskommune.

Det er også behov for juridiske og praktiske avklaringer knyttet til behov for løyve/kjøreseddel, forsikringer og ansvarsdeling, og konkurranseflate mot taxinæringen der frivillige tilbyr transport, enten alene eller i samarbeid med det offentlige. Eventuelle godtgjørelser og tilskudd til frivillige og andre aktører som leverer transporttjenester må være innenfor gjeldene regelverk, herunder lov om offentlig anskaffelse, statstøtregelverket og transportforordningen.

Transport for eldre må også sees i sammenheng med andre tiltak for et aldersvennlig samfunn. Tilrettelegging og tilbud av boliger for eldre, lokalisert på en måte som reduserer transportbehovet eller gjør det mulig å treffe flere behov for en gitt kostnadsramme, vil også kunne bidra til deltagelse, sosial kontakt og at eldre kan klare seg selv. Flytting til mer alderstilpassede boliger med bedre mobilitetstilbud, er ikke et alternativ for alle. Mangel på tilgjengelige boliger, økonomiske barrierer og en rekke andre barrierer begrenser i mulighetene for boligtilpasning fra eldre selv. Det kan synes som det er en sammenheng mellom et lite tilpasset transporttilbud og barrierer mot boligtilpasning. Eldre i områder som i praksis krever bil til de fleste daglige gjøremål, synes også å møte flest barrierer dersom de ønsker å tilpasse seg med en alderstilpasset bolig. Det er behov for mer kunnskap om

sammenhengen mellom transport og boligløsninger for eldre, Eldres preferanser og muligheter til tilpasninger, samt tiltak og virkemidler for å sikre et aldersvennlig samfunn over hele landet.



# 1 Innledning

I løpet av de nærmeste 20 årene vil Norge oppleve en betydelig økning i både antall og andel eldre over 67 år. Denne demografiske utviklingen berører hele Norge, men vil variere mellom de enkelte kommunene. Større byer og tettsteder vil fortsatt kunne ha en forholdsvis ung befolkning, mens mindre kommuner vil kunne gå fra ca. 15 prosents andel over 70 år i 2016 til 22 prosent i 2040. I noen mindre utkantkommuner tyder framskrivninger på at andelen over 70 år kan komme til å tilsvare 1/3 av den samlede befolkningen (SSB, 2020).

Strategien et aldersvennlig samfunn: Flere år – flere muligheter fra 2016 ble til på bakgrunn av de framtidige demografiske prognosene, der både antall og andel eldre øker, mens det blir færre barn og unge (Regjeringen (Solberg), 2016). Strategien peker på behovet for en moderne eldrepolitikk og på at samfunnet som helhet planlegger for en aldrende befolkning. Det understrekes at eldrepolitikk ikke lenger bare handler om omsorgspolitik, men at det er vel så viktig å tilrettelegge for at den enkelte kan delta og fortsatt bruke sine ressurser i samfunns- og arbeidsliv. Strategien er nedfelt i regjeringens<sup>1</sup> Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023, der en av forventningene er at: *Kommuner og fylkeskommuner har en aktiv og helhetlig tilnærming til utvikling av aldersvennlige kommuner og fylker* (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2019, s. 29). Det legges vekt på transport, planlegging av lokalsamfunn, styrking av frivilligheten, åpenhet i arbeidslivet og trygghet i lokalsamfunnet samt viktigheten av at eldre kan delta med sine ressurser i lokalsamfunnet. Eldrereformen *Leve hele livet* fra 2018 (Helse- og omsorgsdepartementet, 2018), Program for et aldersvennlig Norge og opprettelsen av senteret for et aldersvennlig Norge (Senteret for et aldersvennlig Norge), er eksempler på tiltak som skal bidra til å sette strategien for et aldersvennlig samfunn ut i livet i kommuner og lokalsamfunn i hele landet.

I en studie om aldring i rurale områder fremstår transport og mangel på dette som en av hovedutfordringene som særlig mer rurale områder står overfor. Det pekes blant annet på et potensial for «samskaping» – en prosess der ulike aktører på tvers av sektorer (offentlig og ikke-offentlig) utvikler ny velferd sammen. Som eksempel på et mulig område trekkes det fram at frivillige kan bidra til et godt transporttilbud i distriktene for eksempel gjennom et samarbeid hvor kommunen sørger for kjøretøy og frivillige stiller som sjåfør (Bliksvær, Andrews, Bardal, & Waldahl, 2020). Behov for et mer brukertilpasset kollektivtilbud i form av ulike varianter av bestillingstransport, bruk av ny teknologi, samarbeid med frivillig sektor for å løse transportutfordringer i grisgrendte områder der kundegrunnelaget er svakt, pekes også på i Distriktmeldingen (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2019). Folkehelsemeldingen (Meld. St. 19 (2018–2019). Folkehelsemeldinga — Gode liv i eit trygt samfunn), løfter fram arbeidet mot ensomhet som et område med behov for forsterket innsats. Her vektlegges bl.a. tiltak i lokalsamfunnet som kan bidra til å forebygge ensomhet ved å legge til rette for møteplasser, bedre tilgjengelighet, gode transportordninger og framtidige boligløsninger. Også Verdens Helseorganisasjons (WHO) nettverk for aldersvennlige byer og kommuner legger vekt på transport og har dette som ett av åtte innsatsområder. I Håndbok i aldersvennlig stedsutvikling, utarbeidet på oppdrag fra Helsedirektoratet, pekes det på behovet for å tenke nytt når det gjelder kollektive transportløsninger for eldre som bor usentralt, eller ikke har tilgang på bil (Norske arkitekters landsforbund, 2019). KS har også utviklet en Håndbok i aldersvennlig lokalsamfunn hvor et kapittel omhandler transport (KS, 2020).

---

<sup>1</sup> Regjeringen Solberg

Helsedirektoratet har siden 2016 hatt i oppdrag å følge opp strategien for et aldersvennlig samfunn. Som en del av oppfølgingen hadde direktorat behov for mer kunnskap om hva som finnes av ulike transportløsninger som er tilgjengelig for eldre i Norge i dag, hvordan de fungerer og forslag til nye løsninger som kan fungere i fremtiden. Formålet med denne rapporten er å bidra med kunnskap gjennom en kartlegging og vurdering av transportløsninger som er tilgjengelig eldre ulike steder i Norge i dag.

## 1.1 Mandat og problemstillinger

Helsedirektoratet ønsket en kartlegging og oversikt over<sup>2</sup>:

- Hva som finnes av offentlig transporttilbud (kommunale/fylkeskommunale) i byer og tettsteder, også dør-til-dør-tilbud, og
- offentlig transporttilbud i lokalsamfunn (kommunale/fylkeskommunale) i distriktene og mer grisgrendte strøk, også dør-til-dør-tilbud.
- Hvordan fylkeskommunen som tilbyder og tilrettelegger av kollektivtilbud samhandler med kommunen i regionene om kommunenes og innbyggernes transportbehov
- Hva som finnes av transporttilbud drevet av andre aktører, som for eksempel frivillige eller private initiativ og som er tilgjengelig, og
- andre frivillige og mer uformelle løsninger som sosiale medier har åpnet for

Oppdragsbeskrivelsen sier videre at det er ønskelig at oppdraget:

- beskriver tiltak som bidrar til sammenhengende, universelt utformede reisekjeder som mange har nytte av
- gir eksempel på synspunkter på opplevd transportbehov og utfordringer knyttet til ulike transportordninger fra relevante aktører – som kommuner/fylkeskommuner, frivilligheten og eldre selv.
- viser til relevante eksempler på transporttilbud (offentlige og andre) fra (nordiske) land som kunne vært aktuelt å teste ut i Norge.

Med bakgrunn i kartleggingen og beskrivelsene over, ønsket Helsedirektoratet forslag til løsninger på fremtidens transport for eldre i distriktene med en vurdering av forslagene og hvilke muligheter f.eks. bruk av ny teknologi og sosiale medier kan romme. Det presiseres at denne delen av oppdraget skulle se framover i tid der det skulle tenkes nytt. Mandatet ber også om anbefalinger om hvordan arbeidet på dette feltet kan forberedes og videreutvikles de neste årene både lokalt, regionalt og nasjonalt.

## 1.2 Organisering av rapporten

I kapittel 2 gir vi en gjennomgang av metode og datakilder som er brukt i kartleggingen. I kapittel 3 gir vi en oversikt over eksisterende tilbud av transport for eldre. I kapittel 4 oppsummerer vi tidligere forskning og utredninger om eldres reisevaner, transportrelaterte behov og utfordringer, og en analyse av nasjonale reisevaneundersøkelser, før vi i kapittel 5 presenterer funn fra våre egne undersøkelser om temaet. I kapittel 6 beskriver vi, på bakgrunn av funnene kapittel 4 og 5, egenskaper ved og tiltak for et mer aldersvennlig transporttilbud. I kapittel 7 skisserer vi aktuelle løsninger for transport for eldre i

---

<sup>2</sup> Forkortet versjon av oppdragsgiveres oppdragsbeskrivelse og oppdragets mandat.

fremtiden og kommer med anbefalinger om hvordan arbeidet med transportløsninger for eldre kan forberedes og videreutvikles de neste årene.

## 2 Metode og datakilder

I gjennomføringen av prosjektet har vi benyttet oss av ulike datakilder og datainnsamlingsmetoder. Vi har gjort et søk på nettsider til fylkeskommuner og kollektivselskaper samt i andre åpne kilder i forbindelse med kartlegging av eksisterende transporttilbud. Resultatene er presentert i vedlegg D. Videre har vi gjennomført en forenklet litteraturstudie med hensikt å oppsummere eksisterende kunnskap om eldres reisevaner, transportrelaterte behov og utfordringer. Vi har dessuten benyttet data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2019 for å avdekke hovedtrekk ved eldres reisehverdag. Videre har vi analysert statistikk fra Kollektivbarometeret fra 2019 for å vurdere i hvilken grad eldre reisende er tilfreds med det ordinære kollektivtilbudet som finnes i ulike fylker.

Vi gjennomførte en digital workshop 16. februar 2022 med et utvalg av representanter fra fylkeskommuner og fylkeskommunale kollektivselskaper, kommuner og frivillige organisasjoner samt Helsedirektoratet, der temaet var hvilke transportløsninger for eldre som kan være aktuelle i fremtiden og hvordan arbeidet med transporttilbudet for eldre bør organiseres på mest effektiv måte. Deltakere fremgår av vedlegg A. Vi har også fått innspill fra KS i arbeidet om fremtidige løsninger.

I tillegg til sammenstilling og oppsummering av eksisterende data og informasjon, har vi gjennomført egne spørreundersøkelser/kartleggingsundersøkelser. Vi har benyttet oss av både kvalitative og kvantitative datainnsamlings- og analysemetoder. Videre i dette kapitlet redegjør vi for undersøkelsene som er gjennomført og respondentgruppene som deltok i de ulike undersøkelsene. Vi gir også en vurdering av datakvaliteten på dataene som er samlet inn fra de ulike undersøkelsene.

### 2.1 Undersøkelser rettet mot tilbydere og tilretteleggere av transport

Fylkeskommunene har ansvaret den lokale kollektivtransporten innenfor hvert fylke. Ansvaret innebærer blant annet planlegging og kjøp av kollektivtransporttjenester som er bedriftsøkonomiske ulønnsomme. Fylkeskommunene har valgt litt ulik organisering av kollektivtransporten. Noen har skilt ansvaret for driften av kollektivtransport ut i egne administrasjonsselskap/kollektivselskap, mens andre har dette ansvaret organisert som en egen avdeling/enhet i fylkeskommunen. Felles for alle fylkeskommunene er at kollektivtransporten i fylket anskaffes gjennom anbudskonkurranser om ruter/oppdrag. Fylkeskommunen er løyvemyndighet og har ansvaret for reglementet for skoleskyss, herunder tilskudd og klagebehandling, samt for Transporttjenesten for funksjonshemmede (TT-tjenesten). Det er også fylkeskommunene som utsteder drosjeløyver. Drosjeløyve gir rett til å drive drosjetransport mot vederlag, og er en godkjenning fra myndighetene som viser at kravene til å drive drosjetransport er oppfylt.

Pasienttransport organiseres av helseforetakene og er ikke direkte inkludert i kartleggingen. Dette er en rettighetsordning for de som av helsemessige eller trafikale årsaker ikke kan reise med offentlig transport, kjøre selv eller bli kjørt. Reisen organiseres av et pasientkontor som også velger det transportmiddelet som vurderes som mest hensiktsmessig. Når det er mulig, reiser flere pasienter sammen. Det betales kun en egenandel for reisen med mindre det gis fritak eller pasienten har frikort. Trafikale årsaker kan være at det ikke går offentlig transport på en strekning. Hovedregelen er at avstanden til behandlingsstedet må være på over 10 km for å gi rett til rekvirert transport av trafikale årsaker. Det er behandleren som avgjør om det er behov for rekvirert reise av helsemessige årsaker.

Pasienttransport er et tilbud med en høy andel eldre, men i og med det er en rettighetsbasert ordning basert på individuelle vurderinger, har vi ikke inkludert dette tilbudet i våre undersøkelser.

Kommunene har ikke noe formelt ansvar for å tilby transport til egne innbyggere, men de aller fleste kommunene har ulike transporttjenester som eksempelvis dagsenterkjøring eller andre individrettete tjenester rettet mot brukere av kommunens helse- og omsorgstjenester. Kommunene har også en rolle som tilrettelegger, og er som vist innledningsvis, gitt en rolle i strategien for et aldersvennlig samfunn.

For å få mer kunnskap om hvilke tilbud som eksisterer i dag, gjennomførte vi en intervjuundersøkelse i samtlige fylkeskommuner. I tillegg hadde vi en elektronisk spørreskjemaundersøkelse rettet mot samtlige kommuner og registrerte frivillighetsentraler. Videre i dette delkapitlet redegjør vi for undersøkelsene med en vurdering av kvaliteten på dataene fra disse undersøkelsene. I kapittel 2.2 redegjør vi for våre undersøkelser rettet mot brukergrupper.

### 2.1.1 Intervju med samferdselsavdelinger i fylkeskommuner og representanter for fylkeskommunale kollektivtrafikkselskaper

Vi har gjennomført intervjuer med representanter for samferdselsavdelinger i samtlige fylkeskommuner. På de fleste intervjuene har også representanter for de fylkeskommunale kollektivselskapene deltatt. Det ble til sammen gjennomført 11 intervjuer med varighet på om lag 1-1,5 timer. Intervjuene ble gjennomført digitalt (Teams). Hensikten med intervjuene med fylkeskommunene var å kartlegge transporttilbud som leveres i fylkeskommunal regi. Videre har vi spurt representanter for fylkeskommunene om de viktigste egenskapene ved aldersvennlig transport og hvorvidt det fylkeskommunale transporttilbudet er utformet med hensyn til eldres behov.

I intervjuene har vi også stilt spørsmål om fylkeskommunenes arbeid med å tilrettelegge for eldres transport- og mobilitetsbehov i dag og i fremtiden, herunder om samhandling med kommunene. Vi har dessuten etterspurt statistikk for andel honnørbilletter i de ulike fylkene med hensikt å avdekke eventuelle forskjeller i bruk av kollektivtransport i lys av kvaliteten på tilbudet. Intervjuguide ligger i vedlegg B avsnitt B.1.

### 2.1.2 Spørreskjemaundersøkelse mot kommuner og frivilligsentraler

Hensikten med spørreskjemaundersøkelsen mot kommuneadministrasjoner og frivilligsentraler var todelt: for det første ønsket vi å se i hvilken grad det er gjort vurderinger av eldres transportrelaterte behov lokalt og hvilke behov og utfordringer eldre ulike steder i landet har. Videre ønsket vi å kartlegge eksisterende lokale tilbud inkludert uformelle tilbud. Spørreskjemaet som ble sendt til kommuner inneholdt i tillegg spørsmål om samhandling mellom fylkeskommunene og kommunen om lokale behov og transportløsninger. Spørreskjema ligger i vedlegg C.1.

133 kommuneadministrasjoner og 173 frivilligsentraler besvarte undersøkelsen. Enkelte av spørsmålene var ikke obligatoriske. Antall svar på ulike spørsmål varierer.

I datasettet fra undersøkelsen sendt til frivilligsentraler, er 136 unike kommuner representert.

For undersøkelsene sendt til kommuneadministrasjoner (og eldreråd som omtales nedenfor) har vi sjekket hvorvidt utvalget av kommuner som er representert i undersøkelsen er representative for norske kommuner med tanke på befolkningsstørrelse. Vår konklusjon er at representativiteten på dette

punktet kan betraktes som god. Tabell 2.1 viser andel svar fra kommuner av ulik størrelse i Norge og i utvalgene fra undersøkelsen sendt til kommuneadministrasjoner og eldreråd.

**Tabell 2.1** Antall og andel kommuner av ulik befolkningsstørrelse i Norge og i spørreundersøkelse rettet mot kommuner og eldreråd

Kommunestørrelse	SSB		Kommuneadministrasjon		Kommunale eldreråd	
	Antall	Andel %	Antall	Andel %	Antall	Andel %
<2000 innbyggere	77	22 %	28	21 %	29	18 %
2000-4999 innbyggere	97	27 %	33	25 %	39	24 %
5000-19999 innbyggere	120	34 %	49	37 %	64	39 %
20000-49999 innbyggere	43	12 %	17	13 %	18	11 %
50000-129999 innbyggere	15	4 %	4	3 %	9	6 %
De fire største byene (Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger)	4	1 %	2	2 %	4	2 %
<b>Totalt</b>	<b>356</b>		<b>133</b>		<b>163</b>	

Samtlige fylker er representert i spørreskjemaundersøkelsen. Andelen kommuner/kommunale administrasjoner som har svart per fylke varierer fra 13 til 54 prosent.

## 2.2 Undersøkelser rettet mot eldre selv og deres representanter

Som en del av kartleggingen sendte vi ut en elektronisk spørreskjemaundersøkelse til alle eldreråd i Norge, og et utvalg interesseorganisasjoner for eldre. Disse aktørene omtaler vi i denne rapporten som eldres representanter. I tillegg er det gjennomført kvalitative intervjuer med eldre, og en befolkningsundersøkelse rettet mot 1000 eldre fordelt over hele landet. Undersøkelsene beskrives kort under med en mer detaljert beskrivelse i vedlegg C1.

### 2.2.1 Spørreskjemaundersøkelse mot eldreråd og eldres interesseorganisasjoner

Vi har gjennomført en elektronisk spørreskjemaundersøkelse om eldres transportrelaterte behov og utfordringer, og samsvar mellom eksisterende tilbud og eldres behov blant representanter for eldreråd og interesseorganisasjoner for eldre. Spørreskjema ligger i vedlegg C.1.

Alle eldreråd i Norge, både kommunale og fylkeskommunale, fikk invitasjon til å delta i undersøkelsen. Vi fikk svar fra 11 fylkeskommunale eldreråd (hvorav 9 har fullført spørreskjemaet). 163 av de kommunale eldrerådene har svart på første spørsmål i spørreskjemaet og 139 har svart på det siste lukkede spørsmålet. Eldreråd fra alle de fire største byene (Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger) har svart på undersøkelsen, herunder eldreråd i ti av femten av Oslos bydeler<sup>3</sup>.

Samtlige fylker er representert i denne spørreskjemaundersøkelsen også. Andelen kommunale eldreråd som deltok fra hvert fylke varierer mellom 34 og 65 prosent.

<sup>3</sup> Svar fra Oslos bydeler ble vektet slik at hovedstaden som helhet blir representert i undersøkelsen på lik linje med andre kommuner.

Utvalget som har besvart undersøkelsen viser også en god representativitet med tanke på kommunestørrelse og sentralitet (jf. Tabell 2.1).

Blant interesseorganisasjoner inviterte vi Pensjonistforbundet sentralt til å delta i undersøkelsen, samt deres fylkeslag og lokale lag. I tillegg ble det sendt invitasjoner til organisasjonen Livsglede for eldre, sentralt og lokalt. Vi har fått to fullstendige svar fra organisasjoner på nasjonalt nivå<sup>4</sup>, 13 organisasjoner på regionalt/fylkesnivå (12 har svart på siste lukkede spørsmål) og 75 lokale lag (54 svar på siste lukkede spørsmål). Også for denne undersøkelsen varierer antall svar på ulike spørsmål siden det var mulig å la være å svare på noen av spørsmålene. 56 ulike kommuner er representert i denne undersøkelsen.

Temaene i spørreskjemaundersøkelsen rettet mot eldreråd og interesseorganisasjoner var til dels overlappende med spørreskjemaet vi sendte til kommuner og frivillige. I det aktuelle spørreskjemaet har vi imidlertid lagt mest vekt på eldres behov og utfordringer med eksisterende tilbud. Vi har spurt eldreråd og interesseorganisasjoner om lokale tilbud også, men fikk betydelig færre svar – noe som kan tyde på at de ikke har like godt kjennskap til dette som kommuner og frivillige.

## 2.2.2 Intervju med eldre

Vi har gjennomført kvalitative intervjuer med personer over 60 år om deres synspunkter på opplevd transportbehov, kjennskap til og bruk av eksisterende transporttilbud, tilfredshet med tilbudet der de bor og utfordringer med å bruke transporttilbudet. Det er gjennomført 11 individuelle intervjuer. I tillegg er det gjennomført et gruppeintervju med syv deltakere ved et dagsenter for eldre sentralt i Oslo, for å få bedre innblikk i eldres transportvaner i en storby, særlig med henblikk på gange og bruk av kollektivtrafikk. Intervjuguide ligger i vedlegg B, avsnitt B.2.

Tabell 2.2 viser demografiske kjennetegn ved respondentene. Respondentene er bosatt over hele landet: Nord-Norge, Midt-Norge, Vestlandet, Sørvest-landet, Sørøst-landet og Østlandet, fordelt på store byer, små byer og distrikter. Alderen er fra 62-97 år, med en nokså jevn fordeling mellom aldersgruppene, der gruppeintervjuet trekker opp gjennomsnittlig alder.

Tabell 2.2 Respondenter i kvalitative intervjuer

	Kvinner	Menn	Alder	Storby	Liten by	Distrikt	Kollektiv-bruker	Kjører egen bil
Individuelle intervjuer	5	6	62-93 år	4	4	3	7	5
Gruppe-intervju	7		78-97 år	7			7	1

Hensikten med intervjuene var å få kunnskap om eldres transportvaner, høre deres historier, innspill og synspunkt, og å kunne gå i dybden på ulike temaer. I motsetning til kvantitative undersøkelser som gjerne retter seg mot å undersøke utbredelse av et fenomen, studere systematiske variasjoner og representativitet bak ulike synspunkter, søker kvalitative undersøkelser å forstå hvorfor ting skjer, eller ikke skjer. Dataene gir en annen type informasjon enn kvantitative data. Svarene og vurderingene gir

<sup>4</sup> Grunnet få svar, først og fremst av hensyn til anonymitet, kan vi ikke vise svar fra organisasjoner på dette nivået separat når vi presenterer svarfordelinger. Svarene inngår imidlertid som datagrunnlag der det ikke vises til forskjeller på ulike geografiske nivåer.

ikke grunnlag for generalisering, men bidrar til å gi en forståelse av tendenser og forklaringer bak tilpasninger og resultater som kan avledes fra statistikk eller mer kvantitative undersøkelser.

Formålet med intervjuundersøkelsen i denne studien var nettopp å bidra med forståelse og kunnskap om Eldres behov og opplevelse av transporttilbudet i ulike deler av landet. Ved å sammenholde resultatene fra intervjuene med fakta om tilbudet og strukturelle betingelser, avdekker vi tendenser og variasjoner, samtidig som intervjuene ga oss et solid grunnlag for å etablere hypoteser som ble testet ut i en telefonundersøkelser der 1000 personer i aldersgruppen 60–99 år deltok (se beskrivelse i avsnitt 2.2.3.)

### 2.2.3 Spørreskjemaundersøkelse mot personer over 60 år

I månedsskiftet februar-mars 2022 gjennomførte vi en spørreskjemaundersøkelse blant personer i alderen 60 år og eldre. Undersøkelsen ble gjennomført i form av telefonintervju. Norstat sto for datainnsamlingen.

Respondentene ble stilt spørsmål om bruk av ulike transportmidler og -ordninger i hverdagen og eventuelle utfordringer med dette, tilbøyelighet til å bruke ulike transportordninger i fremtiden samt om hvorvidt de mestrer bestilling og betaling av reiser gjennom internett. Spørreskjema ligger i vedlegg C.2.

Vi har totalt 1000 svar, hvorav 507 menn og 493 kvinner. Utvalgets aldersmessige og geografiske fordeling (etter bostedskommunens sentralitet<sup>5</sup>) fremgår av Tabell 2.3 og Tabell 2.4.

**Tabell 2.3 Aldersmessig fordeling av respondentene i spørreskjemaundersøkelse rettet mot personer over 60 år**

	SSB <sup>6</sup>	SSB <sup>6</sup>			Utvalget				
		Totalt	Menn	Kvinner	Sentralitet 1	Sentralitet 2	Sentralitet 3	Sentralitet 4	Sentralitet 5
<b>Totalt</b>	1,3 mill.	1000	507	493	150	236	267	192	97
<b>60-66 år</b>	33 %	25 %	26 %	24 %	25 %	24 %	23 %	30 %	24 %
<b>67-74 år</b>	32 %	34 %	38 %	30 %	35 %	35 %	36 %	32 %	33 %
<b>75-79 år</b>	16 %	20 %	18 %	21 %	18 %	19 %	19 %	17 %	22 %
<b>80-84 år</b>	9 %	12 %	11 %	14 %	11 %	14 %	13 %	11 %	12 %
<b>85-99 år</b>	9 %	9 %	7 %	11 %	12 %	7 %	8 %	10 %	9 %

<sup>5</sup> Vi bruker SSBs sentralitetsindeks som er en kode med en verdi for hver kommune, som gir et mål for kommunens sentralitet. Fra og med 2018 tar indeksen utgangspunkt i en ny standard, basert på nærhet til arbeidsplasser og servicefunksjoner, uten bruk av tettsteder i klassifiseringen.

<sup>6</sup> Befolkning per 1.1.2022 som er 60 år eller eldre. SSB tabell 07459.



Tabell 2.4 Fylkesvis fordeling av respondentene i spørreskjemaundersøkelse rettet mot personer over 60 år

Fylke	SSB <sup>7</sup>	Utvalget	
		Antall respondenter	Andel
Agder	6 %	57	6 %
Innlandet	7 %	87	9 %
Møre og Romsdal	5 %	55	6 %
Nordland	4 %	53	5 %
Oslo	13 %	94	9 %
Rogaland	9 %	79	8 %
Troms og Finnmark	4 %	48	5 %
Trøndelag	9 %	89	9 %
Vestfold og Telemark	8 %	91	9 %
Vestland	12 %	118	12 %
Viken	23 %	229	23 %

Den aldersmessige fordelingen av utvalget er sammenlignet med aldersfordelingen i befolkningen som er 60 år og eldre. Tilsvarende er den fylkesvise fordelingen av utvalget sammenlignet med den fylkesvise fordelingen av befolkningen som helhet. Vi vurderer representativitet mht. alder og bostedsfylke som god.

## 2.3 Vurdering av validitet

Vi vurderer resultatene som gyldige med en høy grad av validitet på kartleggingsdelen som handler om Eldres behov, opplevelse og vurdering av transporttilbudet for eldre i ulike deler av landet, by og land. Dette begrunner vi med at det er en stor grad av sammenfall mellom de ulike undersøkelsene på dette området. Resultatene er også konsistente med andre data over transporttilbudet og funn fra andre undersøkelser.

Intervjuene med fylkeskommunene er i all hovedsak faktabasert, der intervjuene også er supplert med andre data som støtter opp under svarene og vurderingene som ble gitt i intervjuer.

Undersøkelsene rettet mot eldre, vurderer vi også å ha en rimelig grad av intern validitet. Innbyggerundersøkelsen med 1000 respondenter er basert på et representativt utvalg, mens intervjuene bidrar med gode forklaringer og vurderinger som er konsistente med resultatene fra spørreundersøkelsen. Det er også en stor grad av sammenfall mellom hva eldre selv svarer og hva deres representanter (eldreråd/organisasjoner) svarer.

Når det gjelder kommuner og frivillighetssentraler viser det seg at det er få som har gjort systematiske kartlegginger av Eldres transportrelaterte behov. Svarene og vurderingene som gis synes likevel å ha en solid faglig forankring som reflekterer både kunnskap og innsikt i Eldres transportrelaterte behov og utfordringer i egen kommune. Svarene sammenfaller også i stor grad med resultatene fra de øvrige undersøkelsene.

<sup>7</sup> Befolkning per 1.1.2022 fordelt per fylke. SSB tabell 07459.

Når det gjelder kartleggingsspørsmålene om hvilke konkrete tilbud som finnes, er resultatene noe svakere. Det er store variasjoner på tvers av kommunene og innad i hver enkelt kommune. Det finnes ulike varianter av lokale løsninger, samarbeid mellom kommune og frivillige, organiserte og uformelle tilbud, med og uten offentlig (kommunal eller fylkeskommunale finansiering/medfinansiering). Dataene gir ikke et tilstrekkelig grunnlag til å kunne estimere utbredelse og dekning av ulike tilbud og løsninger. Resultatene bidrar til kunnskapsgrunnlaget og bekrefter i stor grad at det på tross av et stort mangfold i type løsninger og organiseringer, er det i begrenset grad et tilrettelagt transporttilbud i kommunene utover det formelle tilbudet som organiseres av fylkeskommunen.

## 3 Eksisterende tilbud

I dette kapittelet presenterer vi en oversikt over eksisterende transporttilbud i Norge fordelt på fylker. Vi forsøker, så langt informasjonstilgangen tillater oss, å beskrive alle eksisterende transportordninger, både de som kjøres i regi av fylkeskommuner, kommuner og frivillige samt øvrige tilbud vi har fått kjennskap til gjennom arbeidet med prosjektet. Oversikten er basert på informasjon samlet inn gjennom søk i åpne kilder, intervju samtaler med representanter for samferdselsavdelinger i fylkeskommuner og fylkeskommunale kollektivselskaper samt spørreskjemaundersøkelser blant kommuner og frivillige (frivilligsentraler), jf. kapittel 2.1.

I beskrivelsen av tilbudene legger vi vekt på følgende egenskaper:

- I hvilken grad de ulike tilbudene er tilgjengelige for alle/aldersvennlige
- Typiske brukergrupper og brukertall
- Type omgivelser (urbant/distrikt) hvor tilbudene finnes
- Fordeler og ulemper med de ulike tilbudene for brukere og tilbydere.

I siste delkapittel presenterer vi noen eksempler på transporttilbud fra andre land som kan betraktes som aldersvennlige transporttilbud. I beskrivelsen av disse tilbudene fokuserer vi på overførbarhet av de ulike løsningene til norske forhold. I vedlegg D gir vi en mer detaljert gjennomgang av tilbudene i de ulike fylkene mens vedlegg E utdyper funnene fra gjennomgangen av transporttilbud i andre land.

### 3.1 Ulike typer transporttilbud

I dette kapitlet gir vi en kort beskrivelse av ulike typer transporttilbud som finnes i Norge og som vi etterpå kartlegger fylkesvis. Fokus er på de offentlig finansierte og organiserte tilbudene, samt ulike lokale tilbud i regi av frivillige og andre aktører. Flytilbud og togtilbud holdes i hovedsak utenom utredningen.

I tillegg til de offentlig finansierte og organiserte tilbudene, samt lokale tilbud i regi av frivillige, finnes det en rekke kommersielle transporttilbud, som ekspressbussruter, flybussruter, taxi, noen kommersielle togruter og kommersielle ferje/båtstrekninger i fylkene. Det varierer mellom fylkene hvilke kommersielle tilbud som finnes. Taxitilbud finnes i samtlige fylker, men i noen mindre sentrale strøk er også taxitilbudet fraværende. Kartlegging av kommersielle tilbud har ikke vært en del av denne utredningen. Pasientreiser inngår heller ikke i kartleggingen (jf. avsnitt 2.1).

#### 3.1.1 Ansvarsdeling for transporttilbudet

Staten har det overordnede ansvaret for persontransport med jernbane samt fergetjenester på riksveifergesambandene. Fylkeskommunene/fylkeskommunale kollektivtraffikk-selskaper har ansvaret for buss- og hurtigbåtruter samt fergetjenester på de fylkeskommunale fergesambandene. Fylkeskommunene har dessuten ansvar for å utstede transportløyver, for eksempel drosjeløyver, og de har ansvar for skolebartransporten. I tillegg er fylkeskommunene også pålagt å ha et tilrettelagt transporttilbud til mennesker med nedsatt funksjonsevne, den såkalte TT-ordningen. Kommunene har ansvar for antall parkeringsplasser, lokalisering av disse og prisen for å parkere. Kommunene har også

ansvar for arealplanlegging i henhold til plan- og bygningsloven, som sterkt påvirker transportbehovet og kollektivtrafikkens rammebetingelser.

Vi har spurt representanter for fylkeskommunene om hva de oppfatter som de viktigste egenskapene ved aldersvennlig transport og hvorvidt det fylkeskommunale transporttilbudet er utformet med hensyn til Eldres behov. Alle fylkeskommunene tilrettelegger for at transportmidler skal være universelt utformet. Vårt overordnede inntrykk er at fylkeskommuner i liten grad arbeider særskilt med Eldres transportbehov, men at arbeidet er rettet mot å møte transportbehovet til befolkningen som helhet. Enkelte kommuner har konkrete prosjekter som omhandler å identifisere og kartlegge Eldres transportbehov, og i flere tilfeller bidrar fylkeskommunen med midler eller deltar i arbeidet sammen med kommunene for å utvikle og kunne tilby mer tilpassede transporttjenester til Eldre.

Vi har også spurt fylkeskommunene om deres kjennskap til lokale transportordninger i deres fylke utenom de fylkeskommunen har ansvar for selv. Svarene viser at fylkeskommunene har begrenset kunnskap om lokale tilbud.

### 3.1.2 Ordinært kollektivtilbud

Ordinært kollektivtilbud inkluderer all rutegående kollektivtransport som går i fast trase på faste tidspunkt. Transportmidlene som inngår i ordinært tilbud er rutebuss, bane (jernbane, t-bane og bybane), trikk, rutebåt/ferge.

### 3.1.3 Serviceruter

Flere fylker har rutetilbud under tilnavnet serviceruter. Dette er ruter som enten betjenes av vanlige busser eller taxi/minibuss. Rutene er lagt til faste traséer og tider, hvor hensikten er å knytte innbyggere i utkantstrøk til ulike servicepunkter i byer og tettsteder. Det varierer mellom de ulike tilbyderne hvorvidt ruten blir betjent kun hvis passasjerer har bestilt på forhånd, eller om de kjøres uansett. Serviceruter som ikke krever bestilling, er svært likt det ordinære rutebusstilbudet, med unntak av at rutene ofte betjenes med taxi eller minibuss og gjerne er lagt til traséer med begrenset passasjergrunnlag.

I avsnitt 3.1.4 omtales ulike former for bestillingstransport, hvor serviceruter som kun betjenes dersom det er lagt inn bestilling inngår. Når servicetransport blir omtalt i denne rapporten vil det presiseres hvorvidt dette er ruter som krever bestilling eller ikke.

### 3.1.4 Bestillingstransport

Utover det ordinære kollektivtilbudet og TT-ordningen, tilbyr fylkeskommuner over hele Norge forskjellige transporttjenester som er tilgjengelige til vanlig busstakst. Flere av disse vurderes som spesielt egnet for Eldre. Det er variasjon i omfang, struktur og navn på disse tjenestene i ulike deler av landet, men tilbudene kan grovt sett plasseres i en av følgende tre kategorier som kan rangeres etter brukerfleksibilitet:

1. Bestillingstransport, fast trasé (lav fleksibilitet)
1. Bestillingstransport, mellom private hjem og bestemte reisemål (medium fleksibilitet)
2. Bestillingstransport, dør til dør (full fleksibilitet)

Bestillingstransport som kjører i fast trasé, har flere likheter med vanlig busstransport i form av at et kjøretøy bringer passasjerer mellom holdeplasser på en bestemt rute. Forskjellen mellom tjenestene ligger i at bestillingstransport kun kjører dersom passasjerer har meldt inn behov for transporten. Ruten legges derfor til raskeste vei mellom holdeplassene der passasjerer har meldt sin påstigning. Bestillingstransport i fast trasé, er som oftest et resultat av et eksisterende transportbehov som ikke er omfattende nok til at det er økonomisk levedyktig å ha en fastgående rute. Denne formen for bestillingstransport er mest utbredt i mindre sentrale strøk i fylkene, og kjøres som regel av enten minibuss eller drosjer. Mange bestillingsruter har spesifikke formål i form av å bringe passasjerer til og fra kommunesentre eller til og fra knutepunkt for videre reise (tilbringertransport). Eksempler inkluderer Brakar Fleks som tilbyr ruter til utvalgte byer i gamle Buskerud fylke (Brakar, 2021), og bestillingsruter som tilførsel til langruter i Oppland (Innlandstrafikk, 2020).

Vanskeligheter med å komme seg til og fra holdeplass er en vanlig årsak til at enkelte kan ha problemer med å benytte seg av det ordinære kollektivtilbudet (TØI, 2011). Dette gjelder særlig for personer med funksjonsnedsettelse, deriblant eldre. For disse vil bruk av bestillingstransport kun være aktuelt dersom man kan bli hentet hjemme, i tillegg til at noen er avhengig av ekstra assistanse fra sjåfør. Ulike steder i landet tilbys det derfor bestillingstransport hvor brukere kan bestille skyss hjemmefra til forskjellige forhåndsbestemte reisemål, typisk kommunesentre og andre service- eller handelssentre. Ordningen er som oftest strukturert slik at transport-tilbyderen setter opp en rute basert på de bestillinger som foreligger. Formålet med bestillingstjenester er gjerne å dekke et transportbehov hos individer som ikke fanges opp av de tradisjonelle tilbudene. Eksempler på bestillingstransport mellom private hjem og bestemte reisemål er Serviceskyss i Sogn og Fjordane, Flex Østfold, og VKT Bestilling i Horten og Revetal.

De aller mest fleksible tilbudene for bestillingstransport, er de som tilbyr henting hjemme og kjører dit passasjerer måtte ønske (dør til dør). Så lenge turen blir bestilt innenfor det geografiske området og tidsrommet som tilbudet er tilgjengelig, er det ingen øvrige begrensninger på reisene. Kjørerrutene legges for å dekke bestillinger så effektivt som mulig, men siden samkjøring er utfordrende med et så fleksibelt tilbud, er dør til dør bestillingstransport kun tilgjengelig innenfor tydelig definerte og lite utstrakte geografiske områder. Flere har også begrensninger på hvem som kan bestille. For eksempel er flere av disse tjenestene lagt til visse bydeler i norske storbyer, og kun eldre over 67 år kan bestille. Dette gjelder AKT Svipp i Kristiansand, Ruter Aldersvennlig Transport i Oslo<sup>8</sup> og AtB 67pluss i Trondheim. Trøndelag har i tillegg et fleksibelt transporttilbud som ikke følger en fast rutetabell, men som kjører innenfor bestemte soner og tider. Dette tilbudet har ingen aldersgrense. Tilbudet gjør det mulig å bestille transport til og fra butikk, frisør eller lignende på formiddagen, eller til og fra kultur- og fritidstilbud på ettermiddagen. Tilbudet kjører på faste dager og tider på bestilling. Tilbudet varierer på tvers av kommunene i Trøndelag.

---

<sup>8</sup> I Oslo kommunes budsjett for 2022 ble det bestemt at Ruter aldersvennlig transport skal være en fast ordning fra 2022. I tillegg ble det bestemt at tilbudet skal utvides til en ny bydel i løpet av 2023. Per dags dato er ordningen fremdeles begrenset til enkelte bydeler: Vestre Aker, Nordre Aker, Ullern, Sagene, Bjerke, Alna og i Marka. I byrådsplattformen mellom AP, SV og MDG står det at de ønsker å «Gradvis utvide tilbudet med Rosa busser». Se beskrivelse av ordningen: <https://ruter.no/reise/bestillingstransport/aldersvennlig-transport/>

### 3.1.5 Ordningen for tilrettelagt transport (TT-ordning)

#### 3.1.5.1 Den ordinære TT-ordningen

Den mest omfattende ordningen for bedre mobilitet hos personer med nedsatt funksjonsevne, er ordningen for tilrettelagt transport: TT-ordningen. Ordningen retter seg mot individer som har nedsatt funksjonsevne og problemer med å benytte seg av det ordinære kollektivtilbudet. Ordningen er derfor ikke spesifikt tilpasset eldre. Alder er heller ikke et kriterium for å godkjennes som bruker.

Samferdselsdepartementet har pålagt fylkeskommunene å organisere TT-ordningen som en del av det lokale kollektivtilbudet (Urbanet Analyse, 2019). Utover rundskriv N-4/97 av 15.4.1997 *Veiledende retningslinjer for den fylkeskommunale spesialtransporten for funksjonshemmede (TT-transport (Samferdselsdepartementet, 1997))*, er det ikke utarbeidet noe nasjonalt regelverk for TT-ordningen, og det er derfor opp til fylkeskommunene og Oslo kommune å finansiere og drifte ordningen, samt utforme regler for hvem som skal være omfattet av ordningen. Resultatet av dette er en ordning som praktiseres svært forskjellig i ulike deler av landet. Det er ingen lovfestet individuell rettighet å være berammet av ordningen, enkeltpersoner må sende inn søknad. Ordningen er organisert i form av at brukere mottar et kort de kan bruke som betalingsmiddel ved bruk av drosje eller spesialbil. Kortet er fylt opp med brukerkvoter, enten i form av et fastbestemt beløp eller antall turer. Brukerkvoten varierer mellom fylkene. Tidligere Telemark fylke hadde en øvre aldersgrense på 67 år for å bli godkjent som bruker (Urbanet Analyse, 2019), men denne er opphevet i dagens retningslinjer for ordningen i Vestfold og Telemark fylke. Noen prioriterer yngre brukere fremfor eldre, som Troms (Troms og Finnmark har p.t. hver sin ordning).

Betaling med TT-kort er først og fremst forbeholdt fritidsreiser og andre reiser som ikke er dekket av andre støtterordninger, som ordningen for pasientreiser ved legebesøk og behandling, samt arbeids- og utdanningsreiser som NAV har stønad for (Helsenorge, 2019).

#### 3.1.5.2 Den utvidede TT-ordningen for brukere med særskilte behov

Utover den ordinære TT-ordningen eksisterer det også en utvidet TT-ordning som fylkeskommuner og Oslo kommune kan søke Samferdselsdepartementet om å ta del i. Dette er en toppfinansieringsordning over statsbudsjettet hvor fylkeskommunene kan få utvidede midler oppå den ordinære ordningen for å styrke tilbudet for brukere med særlige behov, dvs. rullestolbrukere og blinde/svaksynte. En fylkeskommune som tar del i den utvidede ordningen, er ment å skulle tilby brukere med særlige behov 200 turer i året. Alle fylkeskommuner er innlemmet i den utvidede TT-ordningen med unntak av Rogaland, Oslo kommune, samt områdene som korresponderer med de gamle fylkene Akershus og Vest-Agder i hhv. Viken og Agder (Samferdselsdepartementet, 2020). Det har lenge vært en politisk ambisjon at den utvidede ordningen skal dekke hele landet (Samferdselsdepartementet, 2020).

Samferdselsdepartementet har fastsatt retningslinjer for den utvidede TT-ordningen (Samferdselsdepartementet, 2018). Tilskuddet er kun ment å styrke TT-tilbudet til rullestolbrukere og blinde/svaksynte, og fylkeskommuner er pliktige å opprettholde det samme ordinære tilbudet av TT-ordningen for disse brukerne om de innlemmes i den utvidede ordningen. Fylkeskommuner som tildeler TT-brukere reisekvote i form av et kronebeløp, er pålagt å øke dette beløpet til det som tilsvarer kostnaden for 200 turer for rullestolbrukere og blinde/svaksynte, hvilket skal beregnes ut ifra gitte retningslinjer fra Samferdselsdepartementet. Fylkeskommuner og Oslo kommune må søke om utvidet TT-ordning hvert kalenderår, og i vurderingen prioriteres fylkeskommuner som tidligere år har tatt del i

ordningen, for å unngå at brukere får et svekket tilbud. Samferdselsdepartementet ønsker primært at hele fylker skal omfattes av ordningen, men kan vurdere å tildele midler til betjening av utvalgte områder om praktiske forhold tilsier dette. Ved vedtak om tildeling av midler til den utvidede ordningen, gjelder det eksisterende reglementet for den ordinære TT-ordningen i hver enkelt fylkeskommune. Mot slutten av det året fylkeskommunene er tildelt midler, er de pålagt å levere grundige regnskap for den utvidede ordningen, med informasjon om blant annet forbruk, drift, og andre nøkkeltall om tilbudet fra året som har gått.

### 3.1.6 Lokale tilbud

Mange steder i landet finnes det lokale transporttilbud som skal supplere det ordinære kollektivtransporttilbudet som kjøres i regi av staten og fylkeskommunen. Slike tilbud er ofte beregnet på enkelte befolkningsgrupper, som regel eldre. En av oppgavene i prosjektet var å kartlegge slike tilbud. Gjennom surveyundersøkelsen har vi fått informasjon om til sammen 137 ulike lokale tilbud (noen få av disse er bestillings- og serviceruter som vi omtaler som egen kategori).

I kapittel 3.3 beskriver vi hovedtrekk ved de lokale ordningene vi har kartlagt.

## 3.2 Transporttilbud i fylkene

Under gis en kort presentasjon av transporttilbudet som finnes i hvert fylke, med søkelys på tilbudet rettet mot eller som i stor grad benyttes av eldre. I vedlegg D gis en utfyllende omtale av tilbudet som finnes i det enkelte fylke, og det gis en samlet oversikt over all bestillingstransport i Tabell D.2 på side 132. TT-ordningen er omtalt i avsnitt 3.1.5.

### 3.2.1 Agder

Kollektivtilbudet består i all hovedsak av buss, tog, serviceruter og bestillingstransport. Skoleruter bidrar til flatedekning og er i enkelte områder det eneste tilbudet. Ett av tilbudene om bestillingstransport, AKT Svipp, er rettet mot honnørreisende og personer over 67 år. Tilbudet går fra dør til dør i bydelen Vågsbygd i Kristiansand og i Arendal.

Bestillingsrutene ellers i fylket ligger i tilknytning til Kristiansand, men i tillegg til disse finnes det ti ruter spredt utover fylket. I byene Flekkefjord og Mandal finnes det et tilbud av servicetransport under navnet Taxus, som består av tre faste ruter som knytter innbyggere fra boligområder i utkanten av sentrum til sentrale servicepunkter i byene. Tilbudene er åpne for alle.

Bestillingsruter kjøres ofte av drosjer eller minibuss, rullestolbehov må oppgis ved bestilling.

### 3.2.2 Innlandet

Kollektivtransporten består av regionlinjer (buss), bybusser, skolebusser, tog og service- og bestillingsruter. Tilbudet av bestillingstransport varierer mellom de ulike kommunene i de tidligere fylkene Hedmark og Oppland. Felles for alle rutene er at de kjøres med drosjer. De aller fleste rutene opererer med henting av passasjerer på nærmeste offentlige veg. I tillegg finnes det enkelte steder

serviceruter, som er mindre ruter som kjører på fast trasé mellom ulike servicepunkt, men som ikke trenger å bestilles.

Prisene for bestillingsruter i Innlandet ulike i de to tidligere fylkene Hedmark og Oppland. Det jobbes med å etablere like priser for hele fylket.

### 3.2.3 Møre og Romsdal

Kollektivtransporten består av buss, servicetransport, hurtigbåt, ferje, tog og to ulike tilbud av bestillingstransport. Fram Flexx består av tre typer bestillingstransport som alle sammen er tilgjengelig for alle typer passasjerer: tilbringertransport (hjemmefra til holdeplass), servicetransport (hjemmefra til kommunesentra o.l.), natt (hjem fra offentlig arrangement). Ca. en tredel av rutene er servicetransport spesielt rettet mot eldre.

Fram Svipp er et prøveprosjekt hvor passasjerer kan bestille transport mellom definerte, sentrumsnære soner i Ørsta og Volda og flyplassen i Ørsta/Volda (Hovden).

FRAM Flexx koster kr 50 per reisende per tur/retning. Barn til og med 17 år reiser gratis i følge med en voksen. Det betales med kort eller kontant.

For "servicetransport kveld" er prisen vanlig takst som for bussen.

### 3.2.4 Nordland

Det ordinære kollektivtilbudet består av buss, skoleskyss, tog, hurtigbåt, ferge og bestillingstransport. Nordland fylke har tre tilbud av bestillingstransport: HentMeg i Bodø (holdeplass til holdeplass), Distriktsmobil i Vevelstad kommune og Distriktstaxi i Vega kommune (begge i fast trasé, men henter hjemme).

### 3.2.5 Oslo

Kollektivtilbudet består av buss, trikk, t-bane, tog, båt og bysykler og bestillingstransport rettet mot eldre. I bydelen Alna, Bjerke, Nordre Aker, Vestre Aker, Sagene, Ullern og Marka (Sørkedalen, Solemskogen og Maridalen) tilbys Ruter Aldersvennlig Transport («Rosa busser»), som er et tilbud med dør til dør bestillingstransport for personer over 67 år.

### 3.2.6 Rogaland

I Rogaland består kollektivtilbudet av buss, herunder et pilotprosjekt med selvkjørende buss, båt, ferje, bysykler og skoleskyss, bestillingstransport og tog. I tillegg har det fylkeskommunale kollektivselskapet nylig lansert en bildelingsordning i Stavanger-regionen. Bestillingstransporten er i stor grad knyttet til HentMeg-ordningen, som eksisterer i to kommuner: Sauda og Bokn. HentMeg i Sauda er et fleksibelt transporttilbud hvor passasjerer blir hentet hjemme, og kan bli fraktet til et av flere bestemte reisemål i Sauda sentrum. HentMeg i Bokn kjører fastsatte ruter to dager i uken og er laget spesielt for å dekke Eldres transportbehov. I tillegg finnes bestillingsruter i fast trasé i Ryfylke.



### 3.2.7 Troms og Finnmark

Kollektivtilbudet består av buss, inkludert skoleskyss, ferger og hurtigbåter samt bestillingstransport. Sistnevnte er begrenset til Flexx-ruter i Finnmark. Tilbudet er utformet som ordinære bussruter ved at det kjøres faste traséer til faste tider, men kun holdeplasser hvor det er bestilt av- eller påstigning betjenes. Alle kan benytte seg av tilbudet.

### 3.2.8 Trøndelag

Kollektivtilbudet består av tog, buss, skoleruter, ferje, hurtigbåt, serviceruter og bestillingstransport. Trondheim kommune har en egen ordning for bestillingstransport rettet mot personer over 67 år, AtB 67 Pluss, som går dør til dør innenfor en definert sone av bykjernen i Trondheim. I alle kommuner utenom Trondheim finnes det et bestillingstilbud rettet mot alle, Fleksibel Transport. Ordningen er organisert på ulike måter i kommunene. De fleste stedene er tilbudet hjemmefra til bestemte servicepunkter eller knutepunkter, men tre steder (kommunesentrene i Steinkjer, Verdal, Røros og Overhalla kommune) dør til dør.

### 3.2.9 Vestfold og Telemark

Det ordinære rutegående busstrafikken er hovedtilbudet i Vestfold og Telemark. Fylkeskommunen har ansvar for lokal kollektivtransport og skoleskyss og har følgende tilbud; buss, skoleskyss, ferje, bestillings-transport. I tillegg finnes det tog i fylket. Fylket har tre ulike tilbud av bestillingstjenester, som er åpne for alle, men brukes mest av eldre. VKT Bestilling er et prøveprosjekt i områdene Horten og Revetal i Vestfold, som henter passasjerer hjemme og kjører dem til Horten eller Revetal sentrum. Innenfor områdene Steinsnes og Åsen i Horten er tilbudet dør til dør. Farte Bestilling er et lignende prøveprosjekt lagt til Bø i Telemark, som går dør til dør. Flexiruter i Telemark går i faste traséer mellom kommunesentre og utkantstrøk, men ved behov kan kjøretøyene hente og levere passasjerer hjemme på privat adresse.

### 3.2.10 Vestland

Det ordinære kollektivtilbudet består av bussruter, båt, ferje og bybanen, samt tog. I tillegg har fylket bestillingstransport, som er åpen for alle grupper reisende. I Odda i Hordaland tilbys ordningen HentMeg, der passasjerer bestiller transport mellom to holdeplasser de fritt kan velge selv innenfor en gitt sone på ettermiddag/kveld mandag til fredag. Serviceskyss kjører i faste traséer i 18 kommuner i Sogn og Fjordane, er rutene oftest knyttet opp til kommunesentre eller andre sentrale punkt. Passasjerer kan både bli hentet og avlevert hjemme etter reisen.

### 3.2.11 Viken

Kollektivtilbudet består av buss, t-bane, ferje, tog, skoleskyss og bestillingstransport. Det finnes flere tilbud av bestillingstransport tilgjengelig for innbyggere i Viken, hvorav Flex Østfold er spesielt rettet mot eldre (men åpen for alle). Sistnevnte finnes i 12 kommuner og går fra dør til bestemte steder og mellom møteplasser. I tillegg er det et bredt tilbud av bestillingstransport i kommunene som utgjør tidligere Akershus fylke, og tilbudenes utforming (faste traséer eller dør til dør) varierer fra sted til sted. Det pågår også to pilotprosjekter: HentMeg i Kongsberg, som er bestillingstransport hvor brukere kan fritt

bestille en reise mellom to valgfrie holdeplasser i Kongsberg sentrum, og Pilot Nes, som tilbyr reiser fra dør til dør i Nes i Akershus (Ruter).

### 3.3 Lokale tilbud

Gjennom spørreundersøkelsen rettet mot kommuner og frivillige har vi kartlagt noen av de lokale transporttilbudene som finnes ulike steder i landet. Det er viktig å presisere at en kartlegging av absolutt alle eksisterende lokale tilbud ville kun vært mulig dersom alle norske kommuner var representert i undersøkelsen, samtidig som respondentene hadde en fullstendig oversikt over alle ordninger som finnes i deres lokale områder – noe som ikke var realistisk å oppnå gjennom en survey som vår. Informasjonen vi har samlet viser imidlertid hovedtrekkene ved «lokalt transporttilbud».

Vi har til sammen fått informasjon om 137 unike lokale ordninger i 73 norske kommuner. Svarene er kategorisert etter tilbydere, størrelse på kommunen der ordningene finnes, hvorvidt ordningene tilbys i hele eller deler av kommunen, og i hvilken grad ordningen, etter respondentenes mening, tilfredsstillende for eldres transportbehov. Flere av svarene inkluderte også en kort beskrivelse av formålet med ordningene.

De fleste av ordningene tilbys av frivillige etterfulgt av ordninger i regi av kommunen, noen av de nevnte ordningene tilbys også i samarbeid mellom kommunene og frivillige. Videre er det noen ordninger som tilbys lokalt i regi av det fylkeskommunale kollektivselskapet (her ble noen servicelinjer og «eldrebuss» i regi av Skyss, utlån av el-sykler i regi av Brakar, i tillegg til de velkjente «rosa bussene» til Ruter nevnt), eller i samarbeid mellom selskapet og kommunen (en slik ordning nevnt)<sup>9</sup>. Ordningene som leveres i regi av fylkeskommunene har vi også kartlagt gjennom deskstudie og intervjuer med fylkene (jf. avsnitt 3.2).

Menigheter og pensjonistlag/foreninger (alene eller i samarbeid med andre frivillige) er nevnt blant tilbydere av lokale transportordninger også. Flere har nevnt «taxi» blant lokale ordninger. Beskrivelsene oppgitt av respondentene tyder på at ordningene handler om at eldre får sterkt rabatterte turer til og fra bestemte destinasjoner som eldresenter eller trening. Vi har beskrevet eksempler på slike løsninger tidligere i dette kapitlet. Denne type transporter tilbys ofte i samarbeid og med medfinansiering fra fylkeskommunen.

Ordninger i regi av frivillige, både i tilknytning til frivilligsentraler og utenom dette (inkl. ideelle organisasjoner som Røde kors), ser ut til å dekke et bredt spekter av reiseformål: handleturer og hjemkjøring av varer, helserelaterte reiser, herunder reiser til og fra vaksinerings, i forbindelse med aktiviteter, arrangementer, dagsenter, trim, «kaffekos» og restaurant, følgetjenester, tilbringertransport til bussturer mm.

Også kommunale ordninger dekker flere ulike formål, men transport til og fra dagsenter (som flere nevnte kjøres av personalet på dagsentrene) nevnes aller oftest. Også transport i forbindelse med handel, organiserte arrangementer (herunder de i kommunens regi) og lokale el-sykkelordninger er oppgitt. Menighetenes ordninger handler om transport i forbindelse med gudstjenesten og andre aktiviteter i kirkens regi. De lokale pensjonistlagene tilbyr transport til ulike aktiviteter (herunder dagsenter) og handel.

---

<sup>9</sup> Oss bekjent driftes denne ordninger i samarbeid mellom fylkeskommunen, kommunen og frivillige, men respondenten i surveyen nevnte kun fylkeskommunen og kommunen.

To tredeler av nevnte ordninger hører hjemme i kommuner med under 20 000 innbyggere, hver sjette nevnte ordning er i en av Norges fire største bykommuner (tre av fire Norges største byer er representert i undersøkelsen). Over halvparten av ordningene som vi har klart å kartlegge tilbys i hele kommunen, mens resterende tilbud kun dekker deler av kommunen.

De ulike ordningene tilfredsstiller Eldres transportrelaterte behov i varierende grad, ifølge respondentenes egne vurderinger. Det kan se ut som flere blant de kommunale transportordningene tilfredsstiller Eldres behov i «stor grad» eller «svært stor grad» (sannsynligvis grunnet større forutsigbarhet siden de ikke er avhengige av den volatile kapasiteten hos frivillige), men det er ikke nok data til å si noe sikkert om systematiske variasjoner i ulike tilbud.

## 3.4 Eksempler på relevante ordninger fra andre land

Vi har kartlagt aldersvennlige transportordninger i andre, sammenlignbare land: Danmark, Sverige, Finland og Storbritannia. En oversikt over disse finnes i vedlegg E. I det følgende omtaler vi to bestillingstransportordninger i henholdsvis Sverige og Storbritannia. Disse ligner i store trekk på de ulike aldersvennlige bestillingstransportordningene som finnes i Norge, herunder Ruter Aldersvennlig Transport.

### 3.4.1 Sverige: Flexlinjen i Göteborg

Flexlinjen er en type bestillingstransport som kjører fra holdeplass til holdeplass i bestemte områder av Göteborg. Tilbudet skal stoppe enda nærmere der man reiser til/fra enn vanlig kollektivtrafikk. For de som er kvalifisert til färdtjänst (tilrettelagt transport) kan flexlinjen stoppe enda nærmere. Tilbudet er en del av den ordinære kollektivtrafikken og er rettet mot alle. Minibussene er tilpasset området de kjører i, og alle har lavgulv og minst én rullestolplass. Sjåførene kan hjelpe passasjerene av og på bussen, men ikke til døren.

Reise må bookes på forhånd, noe som garanterer sitteplass. Reise kan bookes via telefon, nettside eller app, tidligst to uker i forveien. Man kan ha med en eller flere medreisende. De fleste rutene kjører på dagtid på hverdager. Det er også egne lørdagsruter. En reise koster like mye som en enkeltreise med kollektivtrafikk. Tilbudet er gratis for de som har seniorbillett. Personer over 65 år og som er folkeregistrert i Göteborg kommune får kjøre gratis med kollektivtrafikk i Göteborg og to nærliggende kommuner mellom kl. 08.30-15 og kl. 18-06 på hverdager og hele døgnet i helgene. Utenom disse tidspunktene betales egenandel.

Göteborg by tilbyr også egne reiseinstruktører som hjelper uerfarne reisende med å ta i bruk kollektivtrafikk, herunder flexlinjen. Instruktøren kan blant annet svare på spørsmål, komme på hjemmebesøk for å gi informasjon og være med dersom man vil prøve å reise. Tilbudet er gratis.

### 3.4.2 Storbritannia: Ring and Ride i Manchester

I Manchester-området finnes ordningen Ring and Ride, som er en minibusstjeneste rettet mot personer som har utfordringer med å bruke offentlig transport, herunder eldre med vanskeligheter med å gå. De som er omfattet av ordningen kan bestille dør til dør reiser for seg selv og en ledsagende voksen, på nær 10 kilometer (6 miles) i Manchester-området (Greater Manchester). For reiser til nærmeste lokale sykehus, bysenter eller tilgjengelige transportordning, kan reisen overstige maks grensen, så lenge den

er i Manchester-området. Minibussene er rullestoltilpasset. Tjenesten bestilles over telefon og er i drift fra morgen til sen kveld hele uken. For å være kvalifisert til ordningen må man ha en funksjonsnedsettelse, eller være over 70 år, ha problemer med å gå og kvalifisere til statlig pensjon. Man må også være bosatt i Manchester-området. Det betales egenandel (Transport for Greater Manchester, 2021).

## 4 Eldres reisevaner og behov: Tidligere forskning og utredninger

I dette kapittelet redegjør vi for tidligere forskning og utredninger om Eldres reisevaner, transportrelaterte behov og utfordringer. I tillegg presenterer vi en analyse av hovedtrekkene i Eldres reisehverdag med grunnlag i den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2019, supplert med noen resultater fra tilsvarende undersøkelse i 2013.

### 4.1 Litteraturgjennomgang

#### 4.1.1 Eldres reisevaner

Dagens eldre reiser mer enn tidligere generasjoner, har bedre helse, høyere inntekt og lever lengre enn før (Nordbakke, 2019). Likevel vil mobiliteten ofte reduseres etter hvert som alderen øker. Det kan bli mer krevende å gå og sykle, og mer utfordrende å reise med offentlig transport og å kjøre bil.

En spørreundersøkelse utført av TØI (2011) viser at aktivitetsnivået og transportbehovet reduseres med økende alder. Undersøkelsen viser også at ønsket om transport *når* man har behov for det, er like stort. Vi har ikke funnet tilsvarende undersøkelser av nyere dato.

Spørreundersøkelsen fra 2011 (TØI, 2011) finner at et stort flertall av eldre (70 prosent) over 67 år sier at transport er helt sentralt for deres velferd og livskvalitet. Mer enn halvparten sa seg enige i at det er nødvendig med transport for å ha et sosialt og aktivt liv. Det er likevel mange eldre i Norge som opplever transporttilbudet som utilfredsstillende. Mange kan ikke eller ønsker ikke å kjøre bil, eller de bor i et mindre sentralt område der kollektivtilbudet ikke passer til deres behov.

TØI (2009) fant, basert på reisevanedata, at innkjøp av dagligvarer utgjør om lag en firedel av de daglige reisene for eldre i distriktene.<sup>10</sup> I intervjuer med eldre over 80 år i tre rurale casekommuner kom det frem at disse reisene også har et viktig sosialt formål. Studien fant videre at om lag halvparten av eldre i distriktene bruker bil for å handle og at hver femte går. Det ordinære kollektivtilbudet brukes i liten grad til innkjøp og servicereiser. I intervjuene kom det frem at flere eldre syntes det er for langt til bussholdeplassen og for få avganger. De som har svart at de går til butikken, er personer som bor sentralt og som kan bevege seg uten store problemer. Samtidig nevner flere av disse at de savner hvilesteder underveis.

En europeisk studie viser til at eldre reiser mindre enn andre voksne og på andre måter (Shrestha, Millionig, Hounsell, & McDonald, 2017). Noe av dette skyldes at færre er i full jobb, men det kan også skyldes helsemessige utfordringer, eller at man opplever trafikkbildet som mer krevende. Også livsomveltende hendelser, som sykdom eller død hos en partner eller nær slektning, kan påvirke transportbehov og transportmuligheter. I studien fremheves det at tilgangen på offentlig transport påvirker Eldres mobilitet og reisevaner. Studien peker på at andelen som eier bil blant eldre er økende,

---

<sup>10</sup> «Eldre i distriktene» defineres i studien som personer over 60 år og eldre som ikke er yrkesaktive, samt alle som er 67 år og eldre, som er bosatt i omlandskommuner, urbane kommuner og utkantkommuner.

samtidig som andelen som bruker bil faller, fordi det er mer krevende å kjøre. Studien fremhever derfor betydning av offentlig transport for Eldres livskvalitet og uavhengighet.

#### 4.1.2 Bilkjøring

Tilgang til bil er assosiert med bedre helse og velvære. Førerkort og egen bil legger til rette for at eldre med fysiske begrensninger fortsatt kan ha et uavhengig liv og delta i vanlige hverdagsaktiviteter, og dermed kompensere for funksjonelle begrensninger (Haustein & Siren, 2014).

Eldre tilpasser gjerne bilkjøringen til eget kompetansenivå, ved at man kjører i kjente områder, begrenser bilkjøringen når det er mørkt og glatt, og prøver å velge tidspunkt med lite trafikk. Kvinner tilpasser kjøringen i større grad enn menn, for de fleste aldersgrupper (TØI, 2011).

Mange eldre opplever det som problematisk å være uten førerkort og bil. Noen studier viser at å slutte å kjøre bil er relatert til redusert deltakelse i aktiviteter, oppfattet tap av uavhengighet og utvikling av depresjon (Haustein & Siren, 2014). I tillegg kan mestringsfølelsen forsvinne (TØI, 2008). Tilgang til andre transportformer, oppfattet evne til å bruke dem og tidligere kunnskap og erfaring fra å bruke andre transportformer, kan påvirke hvor mye mobiliteten reduseres når man slutter å kjøre bil (Haustein & Siren, 2014). Det stilles også spørsmål ved årsaks-virknings-sammenhengen. Det argumenteres med at det ikke nødvendigvis er bilen eller mobilitet som gir god helse og gjør folk fornøyde, men at det er eldre som har god helse og som er mer mobile og mer fornøyde som oftere bruker bil (Haustein & Siren, 2014).

En dansk studie har undersøkt betydning av førerkort blant personer over 70 år, og hvorvidt det å ha førerkort har betydning for hvorvidt den enkeltes transportbehov dekkes eller ikke (Haustein & Siren, 2014). Dette gjaldt både eldre som hadde hatt førerkort, og eldre som aldri hadde kjørt selv. Studien konkluderte med at mer erfaring med og bedre tilgang til alternative transportformer, ikke i tilstrekkelig grad kompenserte for mobilitetsproblemer på grunn av manglende mulighet til å kjøre bil.

#### 4.1.3 Kollektivtransport

Ettersom flere eldre ikke har tilgang til egen bil og ikke kan reise til fots, er god kollektivtransport viktig for eldre. Kollektivtilbudet varierer mellom byområder og distriktene. I en studie fra 2011 finner TØI at det er kortere avstand til holdeplassen, høyere avgangsfrekvens og bedre hvilemuligheter, både på vei til og på selve holdeplassen i de store byene, sammenlignet med andre deler av landet (TØI, 2011). I distriktene er det ofte lang avstand til butikker og service, og kollektivtilbudet er ofte mangelfullt og dårlig tilpasset Eldres behov. For eksempel kan skolebussen være det eneste alternativet enkelte steder (TØI, 2011). Dette kan gjøre det krevende for eldre å benytte seg av kollektivtilbudet til daglige ærender og andre typer reiser. Siden denne studien ble publisert har det skjedd endringer i både ruter, avgangsfrekvens og holdeplasstruktur, som kan påvirke tilbudet. For eksempel har Ruter i Oslo nedlagt flere holdeplasser som en del av ny holdeplasstruktur (Oslo kommune, 2017). Det ordinære kollektivtilbudet rettes også i stadig større grad mot såkalte markedstunge områder, mens ruter med få passasjerer legges ned kjøres sjeldnere (Vista Analyse, 2021).

En studie fra 2011 fant at i aldersgruppene fra 80 år og oppover opplever mellom 30 og 60 prosent problemer med å bruke det kollektive transporttilbudet (TØI, 2011). For mange er avstand til holdeplassen for lang, det mangler hvilemuligheter på veien og man vil ikke ta sjansen på reise kollektivt dersom man ikke er sikker på at man får sitteplass (TØI, 2011 og 2020). Mange overganger og/eller lang

ventetid kan også bidra til bilen foretrekkes fremfor kollektivtransport. Opplevd utrygghet på holdeplassen, særlig om kvelden, bidrar også til at bil foretrekkes framfor kollektivtransport (Nordbakke, 2013). Trygghet på vei til og på holdeplassen, samt på bussen/banen, avstand til holdeplassen, sitteplass på bussen og at det er enkelt å kjøpe billett fremheves av et flertall eldre som svært viktige egenskaper ved kollektivtilbudet for eldre (TØI, 2011). I kapittel 5.3 presenterer vi resultatene fra vår egen undersøkelse blant eldre fra 2022, der vi har stilt noen av de samme spørsmålene som er undersøkt i tidligere undersøkelser.

#### 4.1.4 Gange og sykkel

En stor del av reisene eldre gjør er til fots. I europeiske land er mellom 30 og 50 prosent av eldres daglige reiser til fots (TØI, 2011). Imidlertid opplever flere eldre at det er krevende å ta seg frem til fots, spesielt om vinteren. Problemer med å gå er økende med alderen. Noen eldre kombinerer gange og offentlig transport, for eksempel ved at de går den ene veien og tar trikken hjem igjen på grunn av problemer med å gå i oppoverbakker (Nordbakke, 2013).

I en spørreundersøkelse rettet mot eldre over 67 år i Kristiansand, kom det frem at eldre ønsket seg bedre vintervedlikehold, adskilte gang- og sykkelveier, biltrafikken bort fra de viktigste fotgjengerområdene, lavere fartsgrenser på biltrafikken i de sentrale områdene, bredere fortau, nedsenkede fortauskanter, flere benker for hvile og opplevelser, bedre belysning, særlig ved fotgjengerfelt og bedre merking av fotgjengerfelt (TØI, 2013).

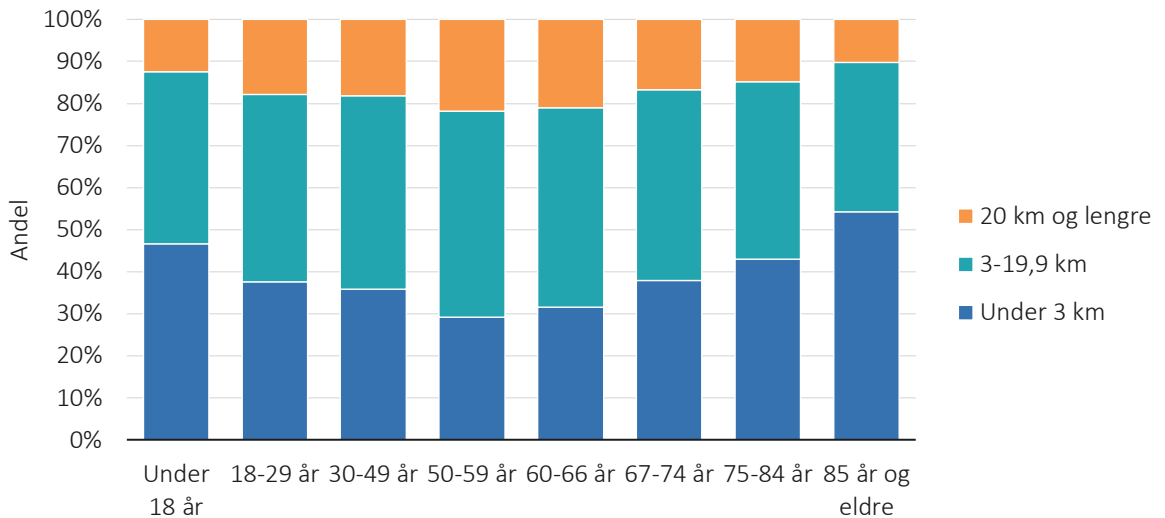
Det finnes få studier og undersøkelser av eldres sykkelbruk. Sykkelbruken blant eldre i Skandinavia er lav, med unntak av i Danmark, og utgjorde i 2011 3-4 prosent av de daglige reisene (TØI, 2011). En svensk studie fra 2013 fant at andelen som sykler faller markant fra rundt 75 års alder (Rosenkvist, Svensson, Várhelyi, & Wretstrand, 2013). Blant de som hadde sluttet å sykle var de tre viktigste årsakene at trafikken opplevdes som farligere, dårligere helse og manglende hensyn fra andre. Også i den danske reisevaneundersøkelsen fra 2020 er det en tydelig nedgang i antall km per dag på sykkel etter 75 år (Center for Transport Analytics, 2021).

## 4.2 Analyse av den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU): Eldres reisehverdag

### 4.2.1 Omfang og hensikt med reiser

Vår analyse av dataene fra reisevaneundersøkelsen i 2019 (RVU, 2019) viser at mens antall reiser per person for den yngre delen av befolkningen er stabil på tvers av aldersgrupper og utgjør om lag tre reiser per dag, går antall reiser ned med økende alder for den eldre delen av befolkningen. Aldersgruppen mellom 60 og 84 år reiser i snitt to ganger daglig, mens aldersgruppen over 85 år eller eldre gjennomfører i snitt kun en reise per person per dag. Reisene til eldre reisende er dessuten kortere i avstand enn det som gjelder den yngre befolkningen. Særlig de aller eldste skiller seg ut med høy andel av de kortere reisene.

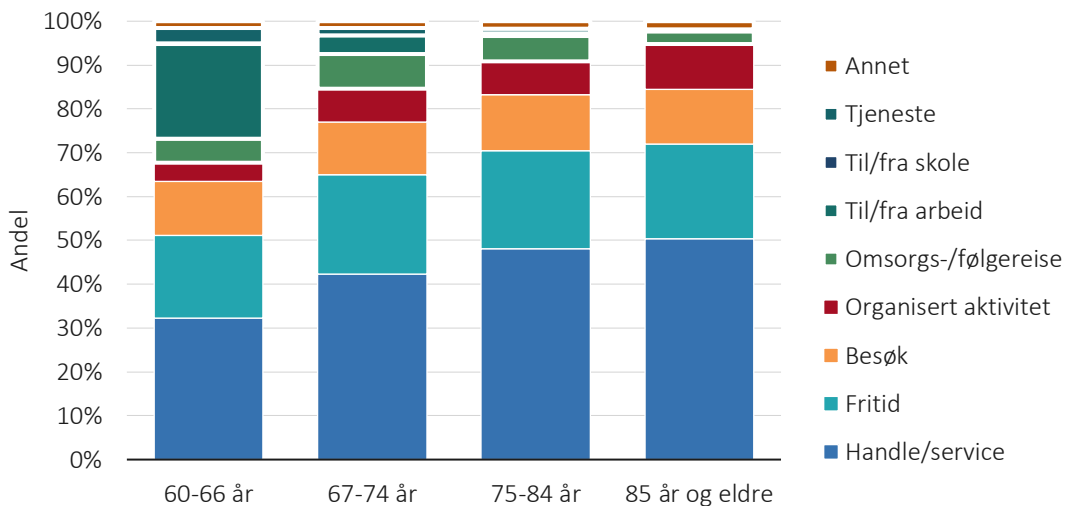
**Figur 4.1** Andel reiser av ulik lengde blant alle reiser, etter aldersgruppe. RVU 2019 (n=137 046)



Kilde: RVU 2019

RVU-analysen viser også at eldre respondenter, særlig over 66 år, har et annet reisemønster enn befolkningen ellers. Eldre gjennomfører, naturlig nok, færre eller ingen arbeidsreiser. For denne aldersgruppen utgjør imidlertid handel- og serviserreiser, reiser til organiserte aktiviteter og fritidsreiser en større andel reiser.

**Figur 4.2** Reisehensiktsfordeling etter aldersgruppe, 60 år og eldre. RVU 2019 (n=28 334)



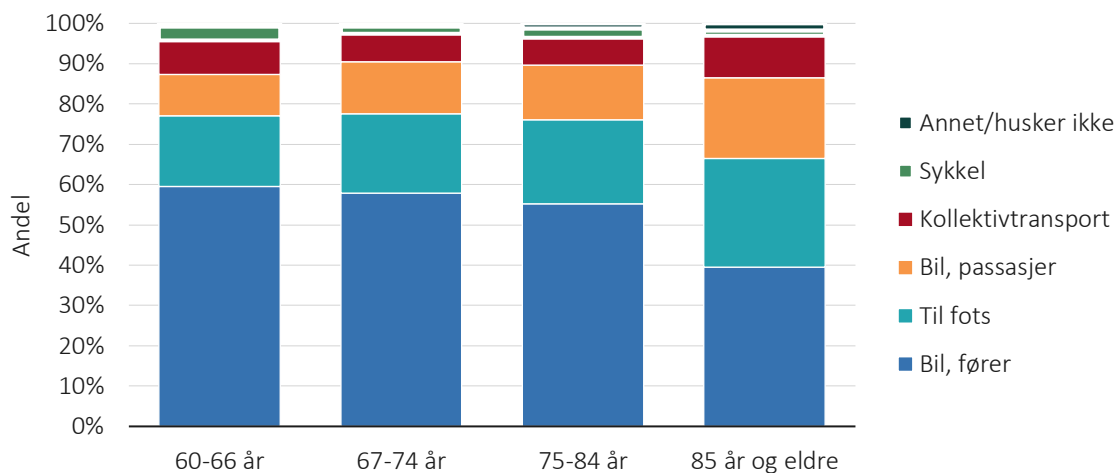
Kilde: RVU 2019

## 4.2.2 Hovedtransportmiddel for reisen

Når det gjelder transportmiddelbruk skiller eldre reisende seg ut fra resten av befolkningen med en noe høyere andel reiser til fots, noe lavere andel reiser som bilfører og litt høyere andel reiser som passasjer i bil, jf. Figur 4.3. Det er verdt å merke seg at rundt halvparten (+/- 10 prosentpoeng) av reisene til de i alderen 60 år og eldre er gjennomført som bilfører, selv om andelen av slike reiser synker med alderen.



**Figur 4.3** Hovedtransportmiddel for reisen, etter aldersgruppe, 60 år og eldre. RVU 2019 (n=28 334)

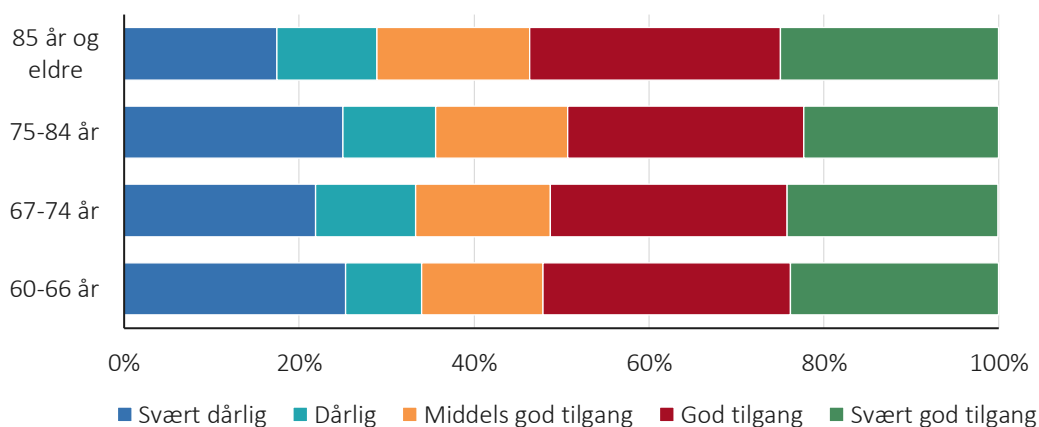


Kilde: RVU 2019

Når det gjelder reiser med kollektivtransport inkludert taxi, varierer andelen slike reiser relativt lite (mellom 7-11 prosent) på tvers av aldersgrupper når man ser på befolkningen i alderen 30 år og eldre (andel kollektivreiser blant de under 30 år er på om lag 20 prosent). I samtlige aldersgrupper utgjør bussreiser en større andel blant kollektivreiser enn øvrige kollektivtransportmidler (rundt 50 prosent av kollektivreisene er bussreiser for befolkningen sett under ett). Dette gjelder også for aldersgruppen over 60 år. Aldersgruppene over 66 år skiller seg ut med lavere andel reiser med skinnegående transport og høyere andel drosjeturer, særlig når vi ser på reiser til de i gruppen 85 år og eldre, der andel drosjeturer er på over 30 prosent (11 prosent i gruppen 67-84 år; 2-4 prosent blant reiser til den yngre befolkningen).

Kun om lag halvparten av respondentene på 60 år eller eldre bor i områder med god eller svært god tilgang til kollektivtransport, jf. Figur 4.4. I aldersgruppene over 60 år, er andelen som bor med god tilgang til kollektiv høyest i aldersgruppen 85 år og eldre, men forskjellene er små.

**Figur 4.4** Andel personer i alderen 60 år eller eldre etter indeks for tilgang til kollektivtransport ved bostedet. RVU 2019 (n=13 049)



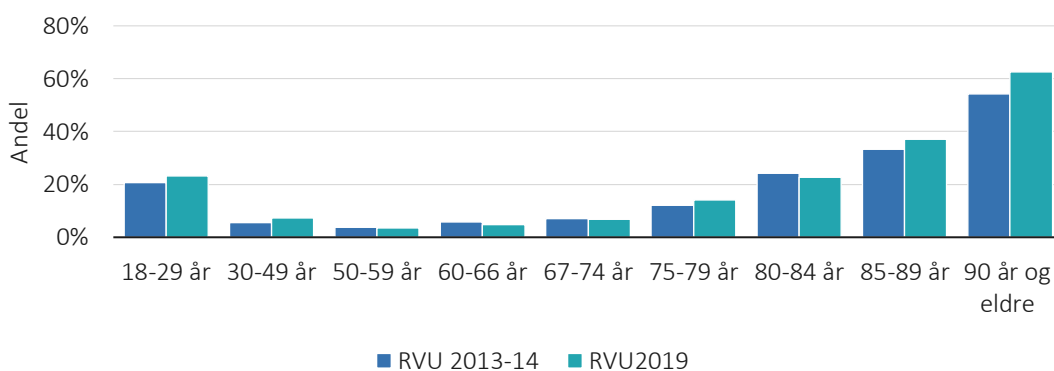
Kilde: RVU 2019

#### 4.2.2.1 Førerkort

Data fra reisevaneundersøkelsen 2019 viser at blant de i alderen 60-74 år er det ca. 5-7 prosent som ikke har førerkort, noe som ikke skiller seg nevneverdig ut fra flere av de yngre aldersgruppene (ca. 6 prosent blant de mellom 30 og 59 år har ikke førerkort). Denne andelen blir imidlertid fordoblet i neste gruppe etter alder (75-79 år) og utgjør ca. 14 prosent. Andelen fortsetter å øke med respondentenes alder og blant de eldste respondentene (90 år eller eldre) utgjør den 63 prosent, jf. Figur 4.5.

To aspekter er imidlertid viktige å få med seg i forbindelse med denne statistikken. For det første, vil andelen med førerkort i de ulike befolkningsgruppene alltid være avhengig av flere faktorer enn det som er knyttet til respondentens aldersrelaterte egenskaper alene. Andre faktorer, som for eksempel hvor vanlig det var for kvinner å ta førerkort i tidligere generasjoner, spiller inn og påvirker andelen. Andel uten førerkort inkluderer, med andre ord, både de som av ulike grunner ikke kjører bil lenger, og de som aldri har kjørt bil eller hatt førerkort.

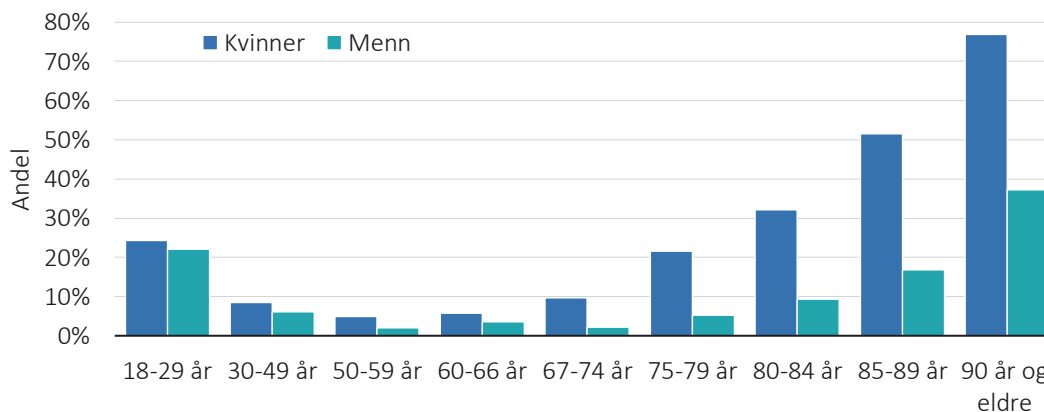
**Figur 4.5** Andel uten førerkort i ulike alderskohorter. RVU 2013 (n=60 812), RVU 2019 (n=49 076)



Kilde: RVU 2013 og 2019

Analysen av RVU 2019-data viser at andelen uten førerkort i alderen 67 og eldre er betydelig høyere blant kvinner enn menn i samtlige aldersgrupper og forskjellene er særlig store i de eldre aldersgruppene, jf. Figur 4.6. Grunnet forskjeller i forventet levealder blant kvinner og menn utgjør kvinner en større andel i de eldste aldersgruppene og drar andelen uten førerkort opp.

**Figur 4.6** Andel uten førerkort, etter kjønn. RVU 2019 (n=49 077)



Kilde: RVU 2019

Videre viser ikke statistikken over andel personer som har eller ikke har førerkort hvor mange i de ulike alderskohortene som faktisk kjører bil i hverdagen. Flere kan ha sluttet å kjøre bil selv om de fremdeles har førerkort.

En annen viktig indikator som viser hvorvidt personer i ulike aldersgrupper har mulighet til å kjøre bil er tilgang til bil i husholdningen. Data fra RVUen (2019) viser at det er ca. 8 prosent i alderen 60-74 år som ikke har en bil i husholdningen, mens blant de som er 75-84 år er andelen uten bil på 16 prosent. Blant de eldste er det 42 prosent som ikke har bil i husholdningen.

### 4.2.3 utfordringer med å bruke transportmidler

I reisevaneundersøkelsen (RVU) fra 2019 oppgir 13 prosent i aldersgruppen 67-74 år, 27 prosent i aldersgruppen 75-84 år og 45 prosent i aldersgruppen 85 år og eldre at de har fysiske problemer som begrenser mulighetene til å bevege seg utendørs eller bruke transportmidler.

Vår analyse av data fra reisevaneundersøkelsen 2019 viser at det er først og fremst reiser til fots og med sykkel som er utfordrende for noen av respondentene i alderen 60 år og eldre. Hver sjettede til hver syvende respondent i denne gruppen svarte at de har fysiske problemer som gjør det vanskelig for dem å gå og/eller sykle. Kun 5 prosent nevnte at de har problemer med å bruke kollektivtransport. Det er imidlertid verdt å merke seg at dersom kollektivreisen innebærer at man må komme seg til og/eller fra holdeplassen til fots, kan avstanden til holdeplassen være et hinder for å reise kollektivt for enkelte grupper eldre.

Utfordringer med å bruke transport som skyldes fysiske problemer opptrer oftest i de eldste respondentgruppene, jf. Tabell 4.1.

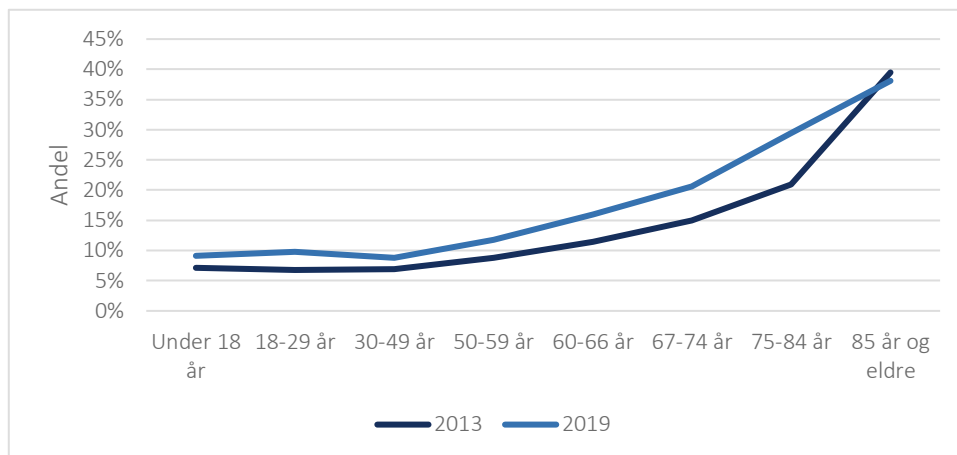
**Tabell 4.1** Andel respondenter som har utfordringer med å bruke ulike transportmidler grunnet fysiske problemer, etter aldersgruppe.

	<b>Totalt</b>	<b>60-66 år</b>	<b>67-74 år</b>	<b>75-84 år</b>	<b>85 år og eldre</b>
Vanskelig å gå	15%	10 %	11 %	23 %	39 %
Vanskelig å sykle	13%	8 %	10 %	20 %	38 %
Vanskelig å fly	3%	2 %	1 %	5 %	12 %
Vanskelig å bruke kollektiv	5%	3 %	3 %	7 %	18 %
Vanskelig å reise med bil som passasjer	1%	1 %	1 %	2 %	4 %
Vanskelig å kjøre bil	4%	2 %	2 %	5 %	20 %

Kilde: RVU 2019

I RVU 2019 finner vi at 16 prosent av respondentene i alderen 60-66 år, 21 prosent av de mellom 67-74 år, 29 prosent av de som er i gruppen 75-84 år og hele 38 prosent blant de eldste respondentene (85 år og eldre) ikke har vært utenfor egen eiendom på undersøkelsesdagen. Dette er betraktelig høyere enn andel som ikke har vært utenfor hjemme sitt i de yngre respondentgruppene. Tall fra RVU 2013 er noe lavere på tvers av alle aldersgruppene. Forskjellen skyldes ikke nødvendigvis en faktisk utvikling, da de kan være resultat av tilfeldigheter eller en konsekvens av ulikheter i rekruttering av respondenter i de to undersøkelsene. Vi har likevel funnet det interessant å vise resultatene på dette spørsmålet både fra RVU 2013 og RVU 2019.

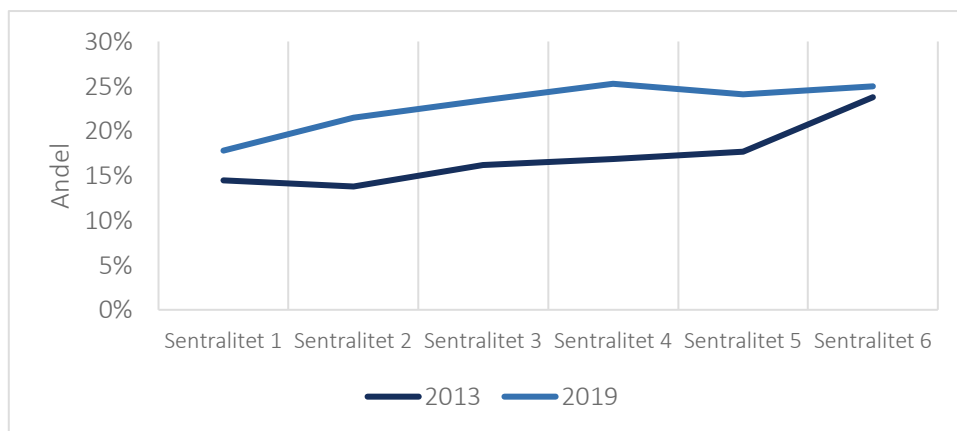
**Figur 4.7** Andel som ikke var utenfor eiendommen på undersøkelsesdagen, RVU 2013 (n=60 812), RVU 2019 (n=49 076)



Kilde: RVU 2013 og 2019

I analysen har vi også sett på hvorvidt andelen som ikke har vært utenfor eiendommen blant respondenter over 60 år påvirkes av hvor respondentene bor. Vi finner at andelen som ikke forlot hjemmet sitt på undersøkelsesdagen, er større dess mindre sentral kommune de bor i. Figur 4.8 illustrerer forskjellene.

**Figur 4.8** Andel som ikke var utenfor eiendommen blant de i alderen 60 år og eldre, etter bokommunens sentralitet<sup>11</sup>. RVU 2013 (n=15 876), RVU 2019 (n=13 049)<sup>12</sup>



Kilde: RVU 2013 og 2019

Det kan finnes flere forklaringer for hvorfor det er flere blant de som bor mindre sentralt som ikke har forflyttet seg utenfor eiendommen. Dette kan skyldes deres mulighet til å reise, ikke bare med tanke på tilgjengelige transportmidler og transporttilbud, men også med hensyn til tilrettelegging av infrastruktur for gange og sykkel. En annen faktor kan være utvalget av service og tilbud, eller attraktive reisemål i deres nærområder. Forskjellene kan også skyldes ulike vaner og livsstil. Bor man langt fra servicesteder

<sup>11</sup> Vi bruker SSBs sentralitetsindeks som er en kode med en verdi for hver kommune, som gir et mål for kommunens sentralitet. Fra og med 2018 tar indeksen utgangspunkt i en ny standard, basert på nærhet til arbeidsplasser og servicefunksjoner, uten bruk av tettsteder i klassifiseringen.

<sup>12</sup> RVU 2019-datasettet som vi jobbet med kan vise feil resultater når man bruker det på kommunenivå. Fullstendig kvalitetssikret datasett fra RVU 2019 var ikke tilgjengelig på analysetidspunktet. RVU 2013 datasett kan betraktes som bedre kvalitetssikret. Selv om nivået variabelen ligger på er noe høyere i RVU 2019-datasettet, er trenden imidlertid lik i begge undersøkelsene.

og butikk, må innkjøp og aktiviteter i større grad planlegges og samles. Bor man med kort vei til butikk og ulike aktivitetstilbud, kan man i større grad handle fra dag til dag, uten å samordne med andre aktiviteter.

## 5 Eldres reisevaner og behov: Egne undersøkelser

I dette kapitlet presenterer vi funn fra våre egne undersøkelser om Eldres reisevaner, transportrelaterte behov og utfordringer. Undersøkelsene var rettet mot eldre, deres representanter, tilbydere og tilretteleggere av transport (kommuner og frivilligsentraler). Kapitlet avslutter med en oppsummering og diskusjon av Eldres behov og behovsdekning. Resultatene følges opp med vurderinger av tiltak i kapittel 6.

### 5.1 Spørreskjemaundersøkelse rettet mot eldreråd og Eldres interesseorganisasjoner, kommuner og frivilligsentraler

#### 5.1.1 Eldres transportrelaterte behov

Gjennom spørreskjemaundersøkelsen rettet mot eldreråd og Eldres interesseorganisasjoner, kommuner og frivilligsentraler, har vi avdekket en rekke transportbehov blant eldre, samt de viktigste gjøremålene som utløser behov for transport. Vi har kategorisert svarene etter to hovedgrupper: gjøremål som krever reise, og behov knyttet til transporttilbudet herunder utforming av tilbudet.

Både eldrerådsrepresentanter, representanter for Eldres interesseorganisasjoner, kommuner og frivillige<sup>13</sup> svarte at handel og service (det å reise til butikken, NAV, bank, frisør ol.), helse relaterte formål (lege- og tannlegebesøk, fysioterapi, sykehus), aktiviteter og arrangementer (herunder dagsenter/velferdssenter, trening, kultur) samt sosialt samvær (kafebesøk og andre offentlige møteplasser), er blant de vanligste hensiktene for Eldres reiser<sup>14</sup>. Også besøk til venner og familie nevnes av de fleste.

Behovene som handlet om utforming av transporttilbudet retter seg mot frihet (*kunne* reise hvis de trenger eller vil, når og hvor *de* trenger), uavhengighet («ikke være til bry») og forutsigbarhet (kunne stole på at de får reise og møte opp til avtalt tidspunkt). Disse behovene gjelder både selve reisen og adkomsten til transporttilbudet eller eventuell tilbringerreise. Mange av de øvrige innspillene kan ses i lys av disse tre grunnleggende behovene. Flere påpekte for eksempel at eldre har behov for parkering ved destinasjonen (f.eks. sykehuset) eller knutepunkter. Andre svarte at enkelte eldre har behov for bestillingstransport som går fra dør til dør (mange nevnte «taxi» direkte).

Veldig mange innspill handlet om at det ordinære kollektivtilbudet<sup>15</sup> bør utformes med hensyn til Eldres særskilte behov. Utforming av holdeplasser nevnes av flere (kort avstand mellom hjemmet og

<sup>13</sup> Vi oppdaget ingen systematiske forskjeller i svarene fra de ulike respondentgruppene når det gjelder deres syn på Eldres transportrelaterte behov og utfordringer – noe vi anser som positivt med tanken på at både Eldres representanter og de som tilrettelegger ser på situasjonen likt.

<sup>14</sup> Reisehensiktene er oppgitt her i rekkefølge som hensyntar hvor ofte de ble nevnt av respondentene (handel nevnt hyppigst). Frivillige nevnte arrangementer og aktiviteter oftere enn helse relaterte formål, noe som sannsynligvis gjenspeiler for hvilke reiseformål deres bistand blir etterspurt mest.

<sup>15</sup> Med «ordinært kollektivtilbud» mener vi all rutegående (som går i fast trase på faste tidspunkt) kollektivtransport det vil si buss, bane, trikk, rutebåt/ferge.

holdeplassen, benker og leskur). Vintervedlikehold av veien til og fra holdeplassen nevnes også ofte. I tillegg kom det mange innspill rettet mot tilrettelegging av transportmiddelet: det skal være enkelt å komme seg av og på, og det må være plass til hjelpemidler som rullator eller rullestol. Noen respondenter brukte uttrykket «universelt utformet transport».

En rekke innspill gikk ut på behov for informasjon og kundeservice som hensyntar eldres evner og særskilte utfordringer. Innspillene handlet om å gjøre informasjon om hvilke tilbud som finnes, hvordan man bestiller og betaler reisen mer tilgjengelig og brukervennlig for eldre. Personlig bestilling (via telefon) og ikke-elektronisk betaling, det vil si betaling gjennom andre betalingsmidler enn internett og ulike applikasjoner, nevnes av en stor andel. Komfort og trygghet under reisen nevnes også av flere som et sentralt behov. Ikke bråstopp, sitteplasser og armlener på setene, er de komforelementene som nevnes oftest.

Flere har brukt ordet «tilgjengelighet». Dette tolker vi som summen av de mer konkrete innspillene oppsummert i forrige avsnitt. Tilgjengelighet handler da om fysisk tilgang til og utforming av transportmiddelet, i tillegg til at det skal være mulig og enkelt å håndtere bestilling og betaling for reisen uten å måtte bruke internett eller andre elektroniske hjelpemidler/applikasjoner.

Flere, særlig blant frivillige, nevnte behov for assistanse blant de viktigste transportrelaterte behovene blant eldre. Dette handler om assistanse som hjelp til bestilling, ombordstigning og følge (ledsager) til/fra og destinasjonen. Innspillet kan ses på som en motsetning til behovet for selvstendighet som også framstår som sterkt, men må tolkes i lys av at eldre ikke er en homogen gruppe. Ulike respondenter i undersøkelsen har også ulike erfaringer med tanke på hvem de har vært mest i kontakt med. Frivillige blir ofte engasjert der det er behov for assistanse, noe som kan være en mulig forklaring bak at frivillige nevner dette behovet oftere enn andre respondentgrupper. Behovene kan også endre seg utover i alderdommen, fra å være selvstendig og sjølhjelpen mesteparten av alderdommen, til å kanskje få behov for assistanse for å kunne forflytte seg på et senere tidspunkt.

Før vi ba respondentene om å svare på hvilke behov og utfordringer deres lokale eldre har, ble det stilt spørsmål om hvorvidt deres organisasjon (kommune/frivilligsentral/eldreråd eller interesseorganisasjon) hadde kartlagt eldres behov og utfordringer. Kun en femtedel av respondentene svarte at organisasjonen hadde kartlagt eldres behov og utfordringer på transportområdet.

Vi valgte å stille spørsmålene om transportrelaterte behov og utfordringer blant eldre, uavhengig av hva respondentene svarte på om behovskartlegging. Når man leser resultatene, bør man imidlertid ha i mente at de fleste svarene ikke er basert på en systematisk kartlegging og vurdering, men heller på respondentens egen vurdering, kunnskap og erfaring. Dette gjelder også for de neste spørsmålene.

### 5.1.2 I hvilken grad tilrettelegger transporttilbudet for at eldre får utført sine gjøremål?

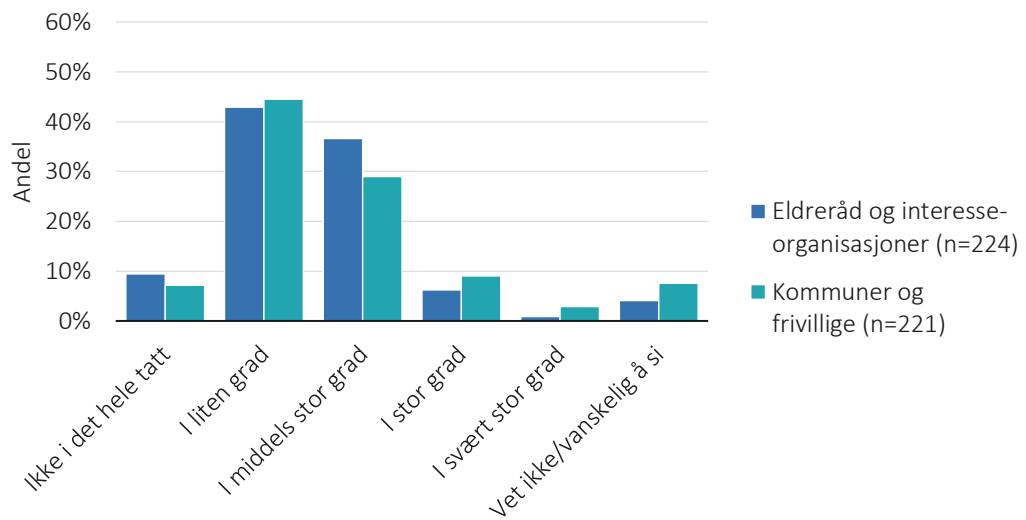
Respondentene ble stilt spørsmål om hvorvidt transporttilbudet i kommunen, fylket eller Norge totalt sett<sup>16</sup> tilrettelegger for at eldre får utført sine mest essensielle gjøremål som mathandel, legebekø o.l. samt for at de kan leve sosiale liv og utføre gjøremål utover de mest essensielle behovene. Svarene vi

<sup>16</sup> Respondenter som representerer kommunale eldreråd, lokale interesseorganisasjoner samt kommuneadministrasjoner og frivilligsentraler ble spurt om transporttilbudet i deres kommune. Fylkeskommunale eldreråd og fylkeslag blant interesseorganisasjoner ble spurt om deres fylke. Interesseorganisasjoner på nasjonalt nivå ble spurt om Norge som helhet.

fikk tyder på at transporttilbudet de fleste steder i liten grad tilrettelegger for at eldre får utført sine gjøremål, jf. Figur 5.1.

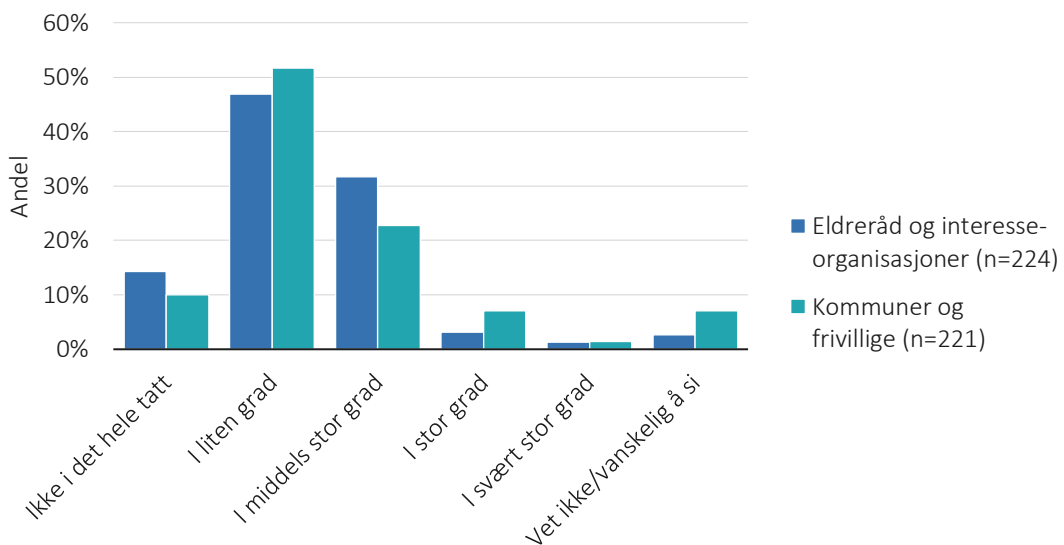
Over halvparten av respondentene svarer at transporttilbudet ikke tilrettelegger for eldres behov i det hele tatt eller kun i liten grad. Under ti prosent svarer at tilbudet tilrettelegger i stor eller svært stor grad. Dette mønsteret gjelder både når vi ser på svarene til de som representerer eldre (eldreråd og interesseorganisasjoner for eldre) og de som representerer tilbydere og tilretteleggere (kommuneadministrasjoner og frivilligsentraler). Dataene viser også at transporttilbudet tilrettelegger i litt større grad for de mest essensielle gjøremål enn for et sosialt liv og gjøremål utover å dekke de mest essensielle behovene, jf. Figur 5.2.

**Figur 5.1** «Tilrettelegger transporttilbudet i kommunen/fylket/Norge for at eldre får utført sine mest essensielle gjøremål som mathandel, legebesøk o.l.?»



Kilde: Vista Analyse

**Figur 5.2** «Tilrettelegger transporttilbudet i kommunen/fylket/Norge for at eldre får leve sosiale liv og utføre gjøremål utover de mest essensielle?»



Kilde: Vista Analyse

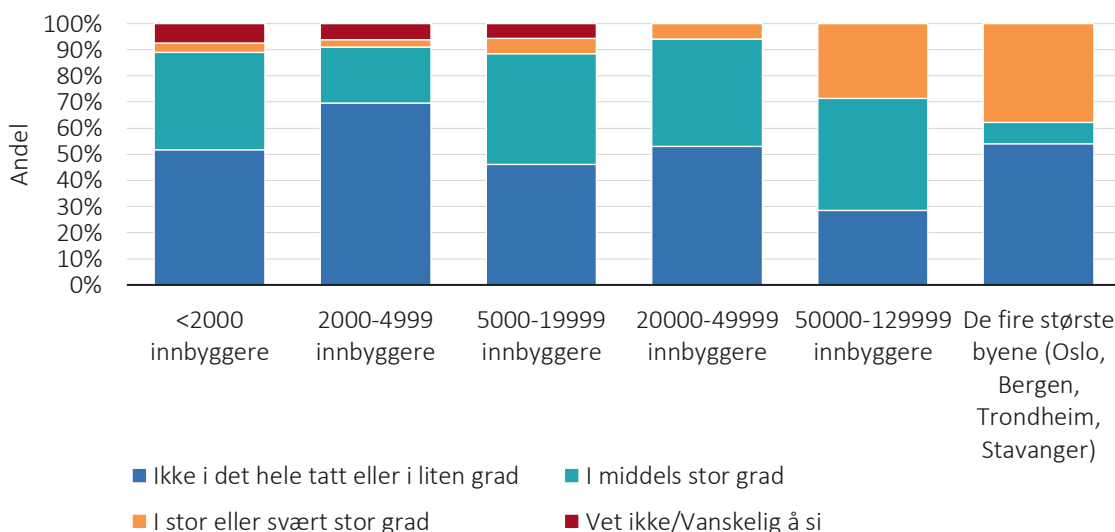


Vi har sett på hvordan svarene fordeles etter størrelse (antall innbyggere) på kommunen som respondentene svarer for. Datamengden legger begrensninger for hvor sikre konklusjoner vi kan trekke, men mønsteret vi ser i dataene tyder på at transporttilbud som finnes i mindre kommuner i mindre grad tilrettelegger for at eldre får utført sine gjøremål enn det som gjelder i større kommuner. Svarene inkluderer alle respondentene, uavhengig av svar på spørsmålet om Eldres transportrelaterte behov er kartlagt på en systematisk måte.

Figur 5.3 viser svarfordelingen etter kommunestørrelse. Figuren antyder at flere av de større kommunene tilrettelegger transporttilbudet for at eldre skal få utføre sine gjøremål, med en større andel som svarer «i stor grad» eller i «svært stor grad» og færre som svarer «i liten grad» eller «ikke i det hele tatt». I kommuner med innbyggertall på over 50 000 personer, var det ingen som svarte «ikke i det hele tatt». Mønsteret gjentar seg også når vi ser på eldrerådernes svar om gjøremål utover essensielle behov samt når vi ser på svarene på disse to spørsmålene fra andre respondentgrupper, herunder kommuneadministrasjoner, interesseorganisasjoner og frivilligsentraler.

Svarfordelingen viser også at flere blant representanter for de mindre kommunene svarer «vet ikke/vanskelig å si». Dette kan skyldes at de mindre kommunene i mindre grad har kartlagt Eldres transportbehov og vurdert om det er samsvar mellom transporttilbudet som finnes og behovene. Også fordeling av svar på spørsmålet om hvorvidt eldrerådet har kartlagt Eldres transportrelaterte behov og utfordringer støtter denne hypotesen. De fleste respondenter, uansett kommunestørrelse, svarer negativt på det sistnevnte spørsmålet, men vi ser samtidig at det er litt flere blant de større kommunene (innbyggertall på over 20 000) som svarer at eldrerådet har gjort en eller annen form for kartlegging eller vurdering av de lokale Eldres behov.

**Figur 5.3** «Tilrettelegger transporttilbudet i kommunen din for at eldre får utført essensielle gjøremål som mathandel, legebesøk o.l.?» Svar fra eldreråd, fordelt på kommunestørrelse (n=140).

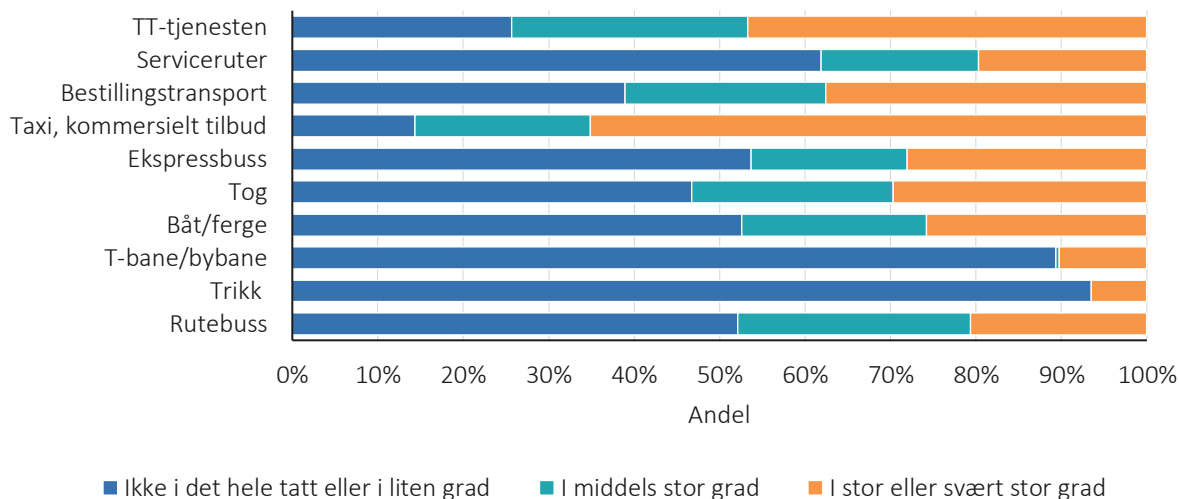


Kilde: Vista Analyse

Eldreråd og Eldres representanter ble spurt om i hvilken grad de ulike kollektive transportmidlene/ordningene som tilbys i deres fylke eller kommune tilfredsstillt Eldres behov, jf. Figur 5.4. Svarene viser at tilbudet av ulike transportmidler tilfredsstillt Eldres behov i varierende grad. Kommersielt taxitilbud ser ut til å tilfredsstillt Eldres behov i større grad enn de øvrige tilbudene,

etterfulgt av TT-ordningen og bestillingstransporttilbudene, mens trikk- og t-bane/bybane-tilbudet, fremstår som minst tilfredsstillende.

**Figur 5.4** «I hvilken grad tilfredsstillende transporttilbudet i fylket/kommunen eldre innbyggere sine behov?», etter transportmiddel. Svar fra eldreråd og interesseorganisasjoner (n=210)<sup>17</sup>



Kilde: Vista Analyse

### 5.1.3 utfordringer med å bruke eksisterende tilbud

Respondentene ble spurt om de største utfordringene relatert til transport for eldre i deres fylke/kommune i dag. Svarene vi fikk kan grovt kategoriseres i tre hovedgrupper:

- Utfordringer knyttet til funksjonsnivå/muligheter
- Utfordringer knyttet til eksisterende transporttilbud
- Utfordringer knyttet til transportinfrastruktur.

Utfordringer knyttet til egne muligheter handler om aldersrelaterte funksjonsevner, som bevegelsesvansker og om man kjører bil. Videre har flere av respondentene nevnt avhengighet av andre og ensomhet som utfordringer relatert til transport. Disse svarene leser vi som at eksisterende transporttilbud ikke alltid gir eldre mulighet til å leve et selvstendig og sosialt liv (jf. avsnitt 5.1.2)

Blant utfordringer knyttet til eksisterende transporttilbud er det flere som peker på at det ikke finnes noe kollektivtilbud i det hele tatt. Dette gjelder særlig i spredtbebygde områder og mindre kommuner. Videre ble det nevnt utfordringer med veldig lav avgangsfrekvens og rutetider som passer dårlig med eldres reisebehov (reise til og fra sentrum på samme dag, reise på ettermiddagen/kvelden). Det ble også nevnt behov for bedre overganger. Dårlig korrespondanse mellom avgangene oppfattes som et hinder for å bruke offentlig transport. Av de som kjenner til forhold i grisgrendte kommuner ble det også pekt på lange avstander som særskilt utfordring som gjør reisen vanskelig gjennomførbart, lang og altfor dyr. Lange reiser er dyre dersom de må dekkes fullt ut av de reisende som ved bruk av taxi. Det vises også til at midlene på TT-kortet ikke strekker til der reiseavstandene er store.

<sup>17</sup> Antall svar per transportmiddel varierer da det var mulig å svare «Vet ikke» eller «Finnes ikke i fylket/kommunen».

De aller fleste respondentene påpekte at transportbehovet i hovedsak gjaldt å komme seg fra eget bosted til nærmeste servicesenter eller kommunesentrum, noe som er i godt samsvar med innspill om de viktigste reiseformålene (jf. avsnitt 5.1).

Utfordringene knyttet til transportinfrastruktur består av dårlige bilveier (veidekke, veibredde, rasfare, belysning, skilting og vintervedlikehold) som vanskeliggjør kjøring («de som fortsatt har førerkort gruer seg til å kjøre»). I tillegg nevnes dårlig belysning, vintervedlikehold og manglende utbygging av gang- og sykkelveier som hindre for mobilitet blant eldre.

#### 5.1.4 Hvilke eldre kommer dårligst ut med dagens transporttilbud

Ifølge respondenter i undersøkelsen, er det først og fremst eldre som har helseplager (som bevegelsesvansker, svekket syn, hørsel, annen fysisk eller kognitiv svikt) etterfulgt av de som bor avsides og enslige som kommer dårligst ut med dagens transporttilbud. Også det å ikke ha muligheter til å kjøre bil selv, svekker muligheten til å transport. Blant andre grupper nevnes eldre med dårlig råd og eldre som mangler digital kompetanse. Det er en stor grad av enighet blant respondentene i vurderingene av hvilke eldre som kommer dårlig ut i dagens situasjon.

#### 5.1.5 Tiltak for et mer aldersvennlig transporttilbud

Respondentene i spørreskjemaundersøkelsen som svarte at transporttilbudet i deres fylke eller kommune kun i liten eller middels stor grad tilrettelegger for eldres behov, jf. 5.1.2, fikk noen oppfølgende spørsmål om mulige tiltak.

Det ble stilt spørsmål om de viktigste tiltakene som må gjøres for at tilbudet skal bli mer aldersvennlig. Mange foreslo å utvide eksisterende tilbud av ordinær kollektivtransport med flere avganger og/eller større flatedekning for å dekke utkantene på en bedre måte. Et utvidet tilbud av bestillingstransport eller «fleksibel kollektivtransport» fremmes også som forslag fra flere. Tettere holdeplassnett og bedre korrespondanse mellom de ulike tilbudene ble også nevnt. Mange av innspillene gikk ut på å tilrettelegge eksisterende kollektivtilbud til eldres behov, herunder sørge for at personer med bevegelsesutfordringer og behov for hjelpemidler får bedre adkomst til og plass på holdeplassen og transportmiddelet, inkl. drosjer. En del av tiltakene som ble nevnt handlet om å gjøre transporttilbudet billigere eller dekke reiser med taxi i større grad enn det som er tilfellet i dag (jf. TT-ordningen).

Videre ytret flere respondenter ønske om styrket transporttilbud lokalt («egen kommunal transport») og at frivillige i større grad tas i bruk som tilbydere.

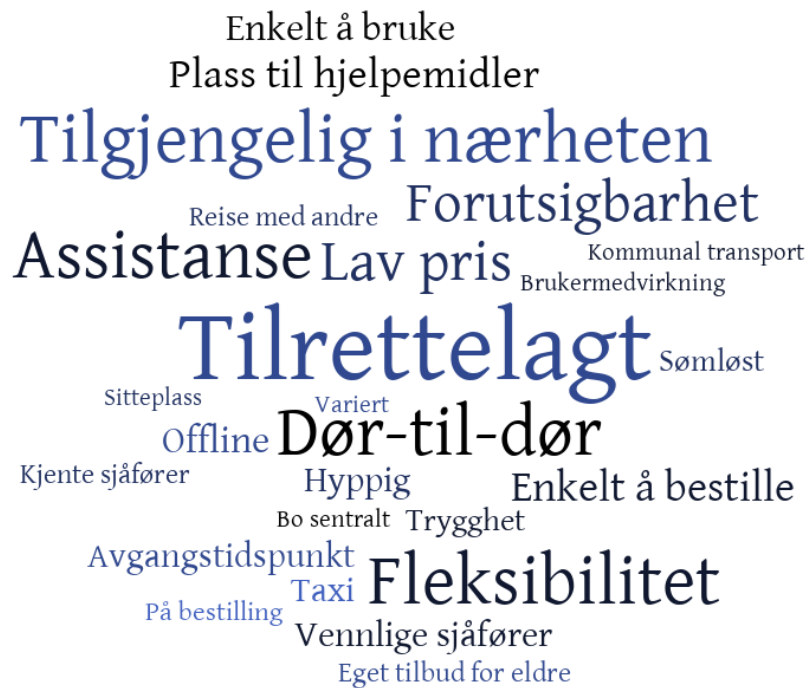
Flere har nevnt tilpasset kundeservice (tilby assistanse, lettere tilgjengelig informasjon om eksisterende tilbud) blant de viktigste tiltakene. Noen var opptatt av at det burde finnes et likt tilbud overalt.

Flere av innspillene gikk ut på å endre hvordan man arbeider med å tilrettelegge for aldersvennlig transport. Blant disse finner vi forslag om å kartlegge eldres behov på en bedre måte og større grad av brukermedvirkning. Sistnevnte omfatter forslag om å engasjere eldres representanter (eldrerådene, pensjonistforeninger/lokale pensjonistlag) og andre som jobber med og for eldre (kommuner, frivillige) i arbeidet med å lage planer og lignende. Det at aldersvennlig transport bør prioriteres høyere, og tildeles mer økonomiske midler, ble nevnt fra flere hold. Noen nevnte også behov for ordninger med varelevering blant de viktigste tiltakene.

### 5.1.6 Egenskaper ved et aldersvennlig transporttilbud

Respondentene fikk spørsmål om «Hva kjennetegner et aldersvennlig transporttilbud? Vennligst oppgi opptil fem viktige egenskaper». Svarene er oppsummert i en ordsky<sup>18</sup> i Figur 5.5, og indikerer at et tilrettelagt tilbud, tilgjengelighet, assistanse, fleksibilitet, dør til dør og forutsigbarhet er blant de viktigste egenskapene.

Figur 5.5 Ordsky: «Viktigste egenskaper ved aldersvennlig transporttilbud»



Kilde: Vista Analyse

## 5.2 Intervjuer med personer over 60 år

Vi har også gjennomført kvalitative intervjuer med et lite utvalg personer over 60 år. Resultatene fra intervjuene oppsummeres videre i dette delkapitlet.

### 5.2.1 Eksisterende transportløsninger

Det varierer mellom intervjudeltakerne hvilket transporttilbud som finnes der de bor. Det største skillet går mellom sentrale områder og distriktene. De som er bosatt i Oslo eller andre større byer har et større og bedre kollektivtilbud enn de som bor i distriktene eller mindre byer. De aller fleste respondentene har tilgang til buss og drosje, og det finnes TT-ordning i fylket der de bor. Med unntak av respondentene i Vestland eller Møre og Romsdal har alle tilgang til tog. Troms og Finnmark er ikke representert i

<sup>18</sup> Ordskyen er laget på bakgrunn av respondentenes svar på spørsmål «Hva kjennetegner et aldersvennlig transporttilbud? Vennligst oppgi opptil fem viktigste egenskaper» og vår kategorisering av innsamlede tekstlige svar. F.eks. har alle innspillene som gikk ut på å ha mulighet til å bestille og betale reiser uten hjelp av datamaskin eller smarttelefon under felles betegnelse «Offline», mens kategorien «Tilrettelagt» inkluderer svar som omhandler tilrettelegging med hensyn til fysiske begrensninger (lavt gulv, ikke bråstopp, armlener på sete, nok tid til av- og påstigning) mange eldre typisk har.

utvalget. De som er bosatt i Oslo og Trondheim har også tilgang til t-bane og/eller trikk. Noen respondenter, bosatt både i by og distrikt, har tilgang til bestillingstransport.

Flere av respondentene, både i sentrale og mindre sentrale strøk, kjenner til uformelle løsninger. Et sted, i en mindre bygd, organiserte kommunen og frivillige transport til seniortreff ukentlig. På en mindre øy driver en butikkeier en drosje som henter hyttegjester som skal til butikken eller ferja, ikke spesielt rettet mot eldre, men tilbudet er tilgjengelig for eldre. Andre nevnte at frivilligsentralen, kommunen eller andre organiserte transporttilbud for eldre, eller hadde ulike tilbud som var tilgjengelig for eldre.

En av respondentene oppgir at det ikke finnes *noen* offentlige transportløsninger der vedkommende bor. Bussruten til nabobyen ble lagt ned i fjor. Taxien er også lagt ned, og drosje må derfor bestilles fra nabobyen. Det finnes heller ikke bestillingstransport eller frivillige løsninger, og vedkommende kjente ikke til TT-ordningen, dersom den var aktuell.

## 5.2.2 Bilbruk som eldre henger til en viss grad sammen med bilbruk som yngre

Hvilke transportmidler intervjudeltakerne bruker varierer med alder, bosted og helse/fysiske begrensninger. Nær halvparten av respondentene kjører egen bil. De fleste som har egen bil er under 70 år og to er i aldersgruppen 76-84 år, mens en er over 84 år. Blant de som ikke har bil, har flere hatt egen bil tidligere, og har enten sluttet å bruke bil på grunn av helseutfordringer eller av eget ønske.

 Jeg sluttet fordi bilen ble gammel og jeg ikke trengte den. Jeg kjøres av familie hvis jeg trenger bil.

*«Åse», 93 år, bosatt i en stor by*

De yngste bruker bilen mest, men også en av de eldste intervjudeltakerne bruker bil hyppig og til de fleste gjøremål. En av respondentene, på over 80 år, fikk egen bil først i høy alder og bruker bilen primært i nærområdet. For lengre hverdagsreiser tar vedkommende buss eller blir hentet, til dels for å unngå kjøring i bysentrum. De som bruker bilen hyppig, begrunner dette med at bil er enkelt, raskt og/eller fleksibelt. Noen av respondentene trekker frem dårlig kollektivtilbud som en medvirkende faktor til at de bruker bil, mens andre er fornøyde med kollektivtilbudet der de bor, men velger likevel bilen fordi det er enklest.

Hvor mye bilen brukes varierer til en viss grad med hvor sentralt man bor, fremfor om man bor i et tettsted, mindre by eller storby. En av de yngste intervjudeltakerne bor på et mindre tettsted, men svært sentralt og med gangavstand til de fleste gjøremål. Vedkommende bor i samme bygg som matbutikken og kan ta heisen for å handle. Denne respondenten bruker bilen relativt lite og primært der det ikke går kollektivtransport eller det er for langt å gå. To av de andre bilbrukerne bor i gangavstand til nærmeste matbutikk, men utenfor bysentrum, og bruker i hovedsak bilen i hverdagen. En respondent skiller seg derimot ut ved å bo sentralt i en storby i nærhet til de fleste servicefunksjoner og kollektivtransport, og bruker likevel bilen som hovedtransportmiddel. Vedkommende fremhever at det er lite som slår bilens fleksibilitet, samt at elbilen holder kostnadene nede.

Funnene fra intervjuene med eldre kan indikere at tidligere transportatferd til en viss grad predikerer bilbruk som eldre. De fleste av de som kjører bil nå, brukte også bil da de var yngre, selv om noen oppgir at de også gikk, syklet eller brukte kollektivtransport til jobb da de var yrkesaktive. En av respondentene gikk eller syklet som yngre, og fikk egen bil først i eldre alder, og bruker i dag en kombinasjon av bil, gange og kollektivtransport for å komme seg rundt i hverdagen.

### 5.2.3 Kollektivtilbudet brukes i større grad i sentrale områder

Blant intervjudeltakerne som ikke har egen bil bruker de aller fleste kollektivtransport, bestillingstransport og/eller TT-ordningen. De som bor i en større by reiser i større grad kollektivt enn de som bor i distriktet, primært fordi kollektivtilbudet oppleves som bedre, både i frekvens, tidspunkt og universell utforming. Videre påvirker fysiske begrensninger eller helseproblemer bruken av kollektivtransport. En av respondentene har problemer med å gå til holdeplassen, og bruker derfor ikke kollektivtransport i hverdagen. Vedkommende bruker til dels buss på lengre reiser, enten til sykehus eller familie, og blir da kjørt til og fra holdeplassen av familie. I tillegg kan synshemminger gjør det vanskelig å bruke kollektivtilbudet der holdeplasser eller kjøretøy ikke er universelt utformet, eller man ikke er kjent fra før. De to respondentene med synshemminger bruker i stor grad TT-ordningen, men også noe kollektivtransport dersom det ikke er for langt til holdeplassen, utformingen av holdeplassen og kjøretøyet er tilpasset deres behov, og avgangstidene passer.

En av respondentene har særlig opplevd forskjellen mellom kollektivtilbudet i by og land. Vedkommende bor delvis utenfor sentrum av en mindre by og delvis sentralt i en stor by. Respondenten oppgir at avgangene er hyppigere og at det er kortere til holdeplassen i storbyen. I tillegg opplever vedkommende at holdeplassene og kjøretøyene er mer universelt utformet i storbyen, slik at det er enklere å benytte seg av kollektivtransport der. I den mindre byen bruker respondenten primært TT-ordningen eller går, men tar en sjelden gang buss på enkelte strekninger. Mellom de to stedene reiser respondenten med ekspressbuss.

Flere av respondentene som i dag i liten eller ingen grad bruker kollektivtransport, uttrykker at de nok må gå over til kollektivtransport når de blir eldre og ikke kan kjøre egen bil. De uttrykker ulike syn på det, særlig dersom de blir skrøpelige. En er bekymret for hvordan han da vil klare seg, særlig dersom helsa forverres.

“ Nå fungerer kollektivtilbudet greit for folk som er oppegående. Det er når du blir syk og krankete at det ikke er så lett. Hos meg er det en liten bakke ned til holdeplassen. Da kona var syk ville det aldri gått med buss. Det var kun bil som gikk.

*«Anders», 78 år, bosatt utenfor en større by*

### 5.2.4 TT-ordningen er viktig for flere, særlig i distriktene

Fire av intervjudeltakerne, både i de yngste og eldste aldersgruppene, har TT-kort. De fleste av disse er bosatt i distriktet. De fleste bruker TT-kortet til alle typer fritidsreiser. Respondentene bruker i hovedsak TT på korte reiser, og buss, tog eller kjøres av andre på lengre reiser. De har da behov for å bruke TT eller å bli kjørt til og fra holdeplassen. En av respondentene brukte kun TT-ordningen til legebesøk og lignende, fordi vedkommende oppfattet at dette var formålet med ordningen. Respondenten ga uttrykk for at ordningen ville blitt brukt til andre formål dersom det var mulig, selv om det også ble gitt uttrykk for at det er noe begrenset hva han ønsket å delta på i sin alder. Dette kan tyde på at det er behov for noe mer informasjon om ordningen hos enkelte.

En av respondentene ga spesielt uttrykk for at TT-ordningen er svært viktig for mange, både de med synshemminger slik som ham og for eldre:

“ TT-ordningen redder de i Blindeforbundet. Uten den ville de sattet inne. Den er også viktig for mange eldre som er alene, de kommer seg ikke noe sted. Uten TT-ordningen ville de fått et inneliv resten av livet. For oss er den alfa og omega.

*«Martin», 77 år, bosatt på et mindre tettsted*

Flere av intervjudeltakerne ga uttrykk for at TT-ordningen alene ikke dekker deres transportbehov, selv med utvidet TT-ordning. Noen av TT-brukerne, de under 80 år, hadde delvis mulighet for å bruke kollektivtilbudet der de bodde, særlig de som bodde mer sentralt, og supplerte med dette. Disse brukte hovedsakelig TT-kortet på reiser der kollektivtilbudet var dårlig, enten fordi bussen ikke gikk, gikk sjelden eller fordi holdeplassen eller materiellet ikke var tilstrekkelig universelt utformet og tilpasset deres behov. Andre brukte bestillingstransport, frivillige ordninger, ble kjørt av familie eller gikk hvis det var gangavstand.

### 5.2.5 Bestillingstransport og uformelle ordninger brukes av et fåtall

Selv om flere av intervjudeltakerne har mulighet til å benytte bestillingstransport der de bor, er det kun to som bruker tilbudet. Dette kan enten skyldes at man ikke har behov for ordningen eller fordi man ikke vet hvordan man bestiller og når bestillingstransporten går. Tilbudet av bestillingstransport oppleves som bedre i storbyen enn i distriktene. I Oslo går bestillingstransporten alle dager unntatt søndag og frem til kl. 18, og går dør til dør. På ett mindre sted kjøres bestillingstransport hver 14. dag og i en fast rute til kommunesentrum. Respondenten i storbyen bruker dermed bestillingstransport oftere og til andre formål enn respondenten på bygda. Førstnevnte bruker bestillingstransport primært for å besøke venner hjemme hos dem eller treffes andre steder i bydelene som dekkes av tilbudet. Hun opplever at bestillingstransporten er minst like viktig for sosialt samvær som for å gjøre praktiske ærender. Den andre respondenten bruker bestillingstransport til dagligvarehandling. Handling utover dette gjøres enten av familie, eller hun sitter på med familien til butikken og tar TT hjem.

Flere av intervjudeltakerne kjenner til uformelle ordninger, men bare en av disse, som er blant de eldste respondentene og bosatt på et mindre sentralt sted, bruker et slikt tilbud til å delta på sosiale arrangement. Vi oppfatter at dette primært skyldes at disse respondentene ikke har behov for ordningen og får dekket sitt transportbehov på andre måter. Samtidig var det flere respondenter som oppga at de ikke kjente til eventuelle uformelle ordninger der de bor.

### 5.2.6 Tilfredshet med tilbudet

Hvor fornøyd intervjudeltakerne er med transporttilbudet der man bor avhenger i stor grad av hva slags transportløsninger som er tilgjengelige og om løsningene er tilpasset deres behov. Gjennomgående er de som bor i større byer mer fornøyd med transporttilbudet enn de som bor på mindre sentrale steder. Respondentene fra store byer er fornøyd med kollektivtilbudet og trekker særlig frem frekvens og nærhet til holdeplassen. Dette gjelder både de yngste og eldre respondentene. Flere nevner at kollektivtransporten går så ofte at man ikke trenger å sjekke. Også bestillingstransporten trekkes frem som et «fantastisk tilbud» i Oslo, og en respondentene uttrykker at hun ikke savner noe på grunn av Rosa busser/Ruter aldersvennlig transport i Oslo. Samtidig er det flere i storbyen som etterlyser et eget dør til dør-transporttilbud til ulike aktivitetstilbud, primært fordi de opplever at det er krevende å gå

eller å komme seg til holdeplassen på vinterføre. Disse respondentene bor ikke i storbyområder med et bestillingstransporttilbud, og har dermed kun det ordinære kollektivtilbudet tilgjengelig.

“ Jeg er fornøyd med frekvensen og at bussen kommer ofte. Jeg gidder ikke sjekke når bussen går, jeg bare går ut. Det er nummeret før «rullende fortau».

*«Tor», 68 år, bosatt i en stor by*

Men også blant de som bor mindre sentralt er flere av intervjudeltakerne relativt fornøyde med transporttilbudet der de bor. Flere trekker frem at de er særlig fornøyde med TT-ordningen, da den gir dem fleksibilitet til å reise når de vil. En av TT-brukerne trakk også frem at det var positivt at den var helt gratis. Men som nevnt tidligere, er det også flere som uttrykker at TT-ordningen ikke fullt ut dekker deres transportbehov på grunn av rammen for ordningen. En av TT-brukerne bruker derfor familien i stor grad for å dekke sitt transporttilbud, og er tydelig på at det ville vært vanskelig uten dem. En annen uttrykker at han må prioritere ganske sterkt hva han deltar på, på grunn av rammen for TT-ordningen kombinert med dårlig kollektivtilbud der han bor.

Flere av intervjudeltakerne som bor mindre sentralt er tydelige på at de ikke er fornøyd med kollektivtilbudet, og ønsker seg et bedre kollektivtilbud, både for buss og tog. Det er særlig høyere frekvens og et bedre tilbud på kveldstid og helger som trekkes frem, både for korte og for lange reiser. Bedre komfort på toget, særlig lengre reiser og nattog, blir også nevnt.

Når det gjelder andre forhold intervjudeltakerne er misfornøyde med, trekkes betalingsløsninger og reiseapper frem blant flere. Noen får ikke betalingsappen til å fungere, eller synes at reiseappen er vanskelig å sette seg inn i, eller irriterer seg over at man må forholde seg til flere apper når man skal booke lengre togreiser. En er også misfornøyd med at det er vanskelig å finne riktig tog på stasjonen, fordi hun ikke forstår hvilke ruter som går hvor. Flere er misfornøyde med mangel på universell utforming. Utfordringer knyttet til reisebestilling, billett kjøp og universell utforming omtales i avsnitt 5.1.3.

Som nevnt tidligere oppgir en av intervjudeltakerne å ikke ha noe transporttilbud i det hele tatt på bostedet, som er et mindre tettsted. Bussen ble lagt ned i fjor og drosje må bestilles fra nabobyen. Respondenten har førerkort, men har ikke kjørt de siste årene. Hun er derfor ikke tilfreds med transporttilbudet der hun bor, og ønsker at bussen kommer tilbake – ikke nødvendigvis hver dag, men slik at hun kan være selvstendig og klare seg selv. Hensikten med bussen er primært å gjøre ærender – det sosiale får hun dekket på hjemstedet.

Intervjudeltakeren bor sentralt på bostedet og kan gå til matbutikk, lege/tannlege, frisør, trim og eldre kafé. Det er imidlertid ikke mulig å få utført andre typer ærender der. Hun er avhengig av briller, og på grunn av det manglende busstilbudet kommer hun seg ikke til optikeren i nærmeste by. Hun får heller ikke handlet klær i butikk, men greier seg fordi hun bestiller gjennom postordre. Hun bemerker at hun da ikke får sett eller prøvd klærne før de kommer i posten.

Også andre intervjudeltakere opplever at dårlig kollektivtilbud på kveldstid og rammen for TT-ordningen begrenser aktivitetsnivået. Likevel er det få av intervjudeltakerne som opplever at det er ærender de ikke får gjort eller aktiviteter de ikke får deltatt på, på grunn av transporttilbudet. Noen av disse foretrekker imidlertid å bruke egen bil, og er dermed ikke like avhengig av transporttilbudet der de bor. Enkelte av de eldste intervjudeltakerne oppgir også at de har lite behov for å delta på aktiviteter, og at transportløsningene sånt sett er tilstrekkelige.



## 5.2.7 Reisehyppighet og reiseformål

Alle intervjudeltakerne oppgir at de reiser på korte hverdagsreiser flere ganger i uka. Det er også store likhetstrekk hva gjelder reiseformål blant informantene. De fleste oppgir at de reiser til matbutikken et par ganger i uken, noen sjeldnere og noen oftere. Hvor ofte intervjudeltakerne gjør andre ærender, som frisør, trening/trim og lege/tannlege, treffer venner og familie eller går tur mv. varierer. Noen gjør dette hver uke, andre sjeldnere. Aktivitetsnivået faller noe med alderen. De yngste er mest aktive, men også blant de eldste respondentene er det flere som er relativt aktive, og deltar ukentlig på seniortreff, møter venner/familie og går tur. Det er de som er i relativt god helse og/eller som har tilgang til gode transportmuligheter (enten bil, kollektiv eller bestillingstransport/TT-transport) som reiser mye. Dette er felles for alle aldersgrupper og for respondenter i både sentrale områder og distriktene.

De yngre intervjudeltakerne reiser oftere på lengre reiser enn de eldste. Noen av de yngre reiser ukentlig eller månedlig på lengre reiser, mens andre reiser et par ganger i året. Flere av de eldste respondentene oppgir at de sjelden reiser på lange reiser, og noen (over 80 år) oppgir at de aldri drar på dette. Et typisk formål for lengre reiser er familiebesøk og ferie, men enkelte reiser også på organiserte turer i regi av foreninger som Pensjonistforbundet (de eldste) eller Blindeforbundet (både eldre og yngre). Blant de yngre respondentene er det flere som bruker bil på lengre turer. En begrunner dette med at det ikke går kollektivt helt frem til hytta. Samtidig er det flere, også blant bilbrukerne, som foretrekker tog eller buss fremfor privatbil på lange reiser, blant annet på grunn av komfort eller fordi det er enkelt. En oppgir at han foretrekker tog fremfor fly av miljøhensyn på lengre reiser, men at rutetider og komfort er et hinder.

## 5.2.8 Foretrukket transportmiddel og særskilte behov

Hvilken transportløsning som foretrekkes av intervjudeltakerne når man reiser i hverdagen varierer. Flere intervjudeltakere uttrykker ikke en spesiell preferanse for transportmiddel, men vektlegger at det kommer an på hva man skal, og at det viktigste er å komme seg dit man skal, eller raskt til reisemålet. Noen av respondentene, både blant de eldste og de yngste, foretrekker derfor å kjøre sin egen bil, og trekker frem at bilen gir fleksibilitet og uavhengighet. Samtidig uttrykker flere av de yngre respondentene et ønske om å reise miljøvennlig, og at man helst vil reise med offentlig transport eller sykkel, men at manglende kollektivtilbudet, eller lav frekvens og lang reisetid er et hinder, og at de derfor bruker bil.

**“** Det er lite som slår bilens fleksibilitet. Med elbil koster det ikke så mye heller.

*«Tor», 68 år, bosatt i en storby*

Flere av de eldste intervjudeltakerne som er bosatt sentralt i en stor by oppgir gange som foretrukket transportmiddel i hverdagen. Mange går mye, særlig i sommerhalvåret. Flere av disse bruker hjelpemidler som stokk/staver og rullator. Om vinteren er det mer krevende å gå på grunn av glatte veier og dårlig brøyting. Hele året er høye fortauskanter, trikkeskinner, brostein og sparkesykler en utfordring, særlig for de som bruker ganghjelpemidler. På lengre turer bruker disse respondentene trikk, t-bane og buss, eller bestillingstransport og TT-ordningen. Enkelte foretrekker t-bane fremfor buss og trikk, fordi bussen «skrangler» mye og fordi bussen og trikken ofte bråstopper.

Flere av intervjudeltakerne har funksjonsnedsettelse og utfordringer med å bruke vanlig kollektivtransport eller egen bil, og bruker derfor TT-ordningen. Flere av disse uttrykker at de synes det er enklest å reise med TT-ordningen. Disse bor i hovedsak i distriktene der kollektivtilbudet oppleves som dårlig. En er ikke i stand til å gå til bussen på grunn av helseutfordringer, og er derfor avhengig av TT-ordningen eller andre bilbaserte løsninger i hverdagen. To av TT-brukerne er synshemmede, og opplever at kollektivtransporten ikke alltid er tilrettelagt for deres behov. Det kan for eksempel være vanskelig å finne riktig buss fordi holdeplassen ikke er universelt utformet eller fordi bussene har samme farge og umulig å skille fra hverandre. Utfordringer med å bruke transportløsningene er nærmere omtalt i avsnitt 5.1.3.

### 5.2.9 Planlegging av reise og billettkjøp – Eldres egne erfaringer

Hvordan intervjudeltakerne finner informasjon om hva som finnes av ulike tilbud og rutetider varierer i hovedsak med alderen. De yngre respondentene bruker pc og/eller mobiltelefon, mens flere av de eldste benytter seg av trykte rutehefter. Noen av de eldste bruker også mobilen.

Mange av intervjudeltakerne synes det går greit å finne informasjon om hva som finnes av ulike transporttilbud og om rutetider, særlig de yngste. Samtidig opplever flere av de eldste respondentene at det er krevende å finne informasjon, særlig om rutetider når man ikke bruker mobiltelefon eller pc. En av de eldste respondentene oppgir at det ikke er mulig å få tak i trykt rutehefte der hun bor. Samtidig bruker hun i hovedsak TT-ordningen og bestillingstransport, og får hjelp av familien til å planlegge dersom hun en sjelden gang skal ta buss.

Noen, særlig de eldste intervjudeltakerne, pleier å ringe kollektivselskapet for å få ruteinformasjon, særlig når det oppstår forsinkelser eller andre avvik på reisen. Man har da opplevd å bli henvist til å sjekke nettsiden for ruteinformasjon – som jo ikke er mulig når man ikke har smarttelefon eller bruker pc. Flere refererer til denne type hendelser, men det framstår likevel ikke som hovedregelen ved henvendelse til kollektivselskapet.

Av de intervjudeltakerne som har datamaskin eller smarttelefon, bruker de fleste en egen app eller nettside utviklet av fylkeskommunen/fylkeskommunens kollektivselskap. I tillegg brukes appene/nettsiden til de ulike togselskapene og den nasjonale reiseplanleggeren Entur. Det varierer hvor fornøyde respondentene er med disse løsningene. Noen opplever de som enkle å bruke, mens andre synes det er vanskelig å sette seg inn i hvordan de fungerer. Enkelte peker på at man må forholde seg til en ny app i hvert fylke, eller fra hvert togselskap på lengre strekninger der det er flere ulike operatører. Flere har opplevd at Entur sin app og nettside ikke fungerer eller er fullstendig. Noen av de eldste respondentene opplever at nettsidene for ruteinformasjon ikke er pedagogisk utformet og ikke snakker et språk de forstår, og etterlyser samtidig bedre kursing i bruk av de ulike løsningene.

Blant intervjudeltakerne som bruker TT-ordningen eller bestillingstransport, varierer det hvordan de bestiller reisen. De eldste respondentene bestiller over telefon. En av de yngre (under 65 år) intervjudeltakerne bruker en app for taxibestilling der han bor. Alle gir uttrykk for at det er problemfritt å bestille TT-reise, men en TT-bruker har opplevd at enkelte drosjeselskaper ikke kjenner til TT-ordningen og han unngår derfor å bestille fra disse.

### 5.2.10 Kjøp av billett på kollektivtransport

Også betalingsmåte varierer med alderen. De yngre intervjudeltakerne bruker smarttelefon for å betale, eller de kjøper billett på internett. De fleste som bruker smarttelefon for å betale synes at det fungerer bra. Flere av de eldste (75+) respondentene bruker reisekort for å betale. Enkelte synes det er vanskelig å bruke automat for å fylle på, og gjør dette i skranke på stasjonen. Noen få betaler med kort eller kontanter om bord. En av de eldste, som ikke bruker pc/smarttelefon, får hjelp av familien til å kjøpe billett på internett på forhånd. Enkelte har prøvd å bruke smarttelefon for å betale, men ikke fått det til å fungere, og er misfornøyd med dette og ønsker seg en bedre løsning.

En av respondentene med synshemming, som ikke bruker smarttelefon, opplever at billettautomaten på togstasjonen der han bor ikke er universelt utformet. Han kjøper da billett om bord, siden det ikke er mulig å kjøpe i skranke, men slipper det vanlige ombordtillegget.

Få av respondentene har sosiale medier, og ingen av disse har forsøkt å bestille en reise eller billett gjennom sosiale medier.

### 5.2.11 Utforming av transportmidlet og komfort/trygghet under reisen

Flere av intervjudeltakerne opplever at det er krevende å gå på trikker med høyt innsteg eller buss, særlig hvis man har med rullator. Noen opplever at de er til bry hvis de ber om hjelp, eller har opplevd å ikke få hjelp av sjåfør eller medpassasjerer, og kvier seg derfor å ta kollektivtrafikk, eller unngår kollektivtrafikk i det hele tatt.

En av intervjudeltakerne med synshemming trakk frem at det er enklere å gå av og på bussen når den stopper i en egen busslomme, fremfor ved en fortauskant. Dersom det er stor avstand mellom bussen og fortauskanten er det risiko for å snuble eller vrikke foten dersom man ikke er forsiktig. Sjåføren pleier å si fra om dette dersom passasjerer er kjent eller bruker hvit stokk.

De fleste intervjudeltakerne føler seg trygge underveis og at komforten er god. Samtidig er det flere som unngår å ta kollektiv dersom det er mye trafikk og fullt. Flere av de eldste respondentene opplever at man har kort tid til å komme seg av bussen og trikken. Dette fører til at man reiser seg på holdeplassen før man skal av, og står til stoppet sitt for å rekke å gå av. Det ble etterlyst en knapp som signaliserer at man trenger lengre tid til å gå av. I tillegg ble det påpekt at buss og trikk bråstopper på stoppestedet, og at man må være påpasselig for å unngå å falle.

### 5.2.12 Avstand til og utforming av holdeplasser

De fleste intervjudeltakerne opplever avstanden til holdeplassen som grei. Dette gjelder både for de yngste og de eldste respondentene, og på tvers av by og distrikt. En av respondentene, som har utfordringer med å gå, velger andre transportmidler dersom avstanden til holdeplassen er lang. En annen opplever at avstanden til holdeplassen er såpass lang at han like gjerne går eller tar TT på de korte strekningene. En av respondentene, som er synshemmet, opplever at det er greit å komme seg til holdeplassen der han bor i distriktet, men at det ville vært utfordrende dersom han var helt blind. Han bor i distriktet, og opplever at adkomst til holdeplassen er dårligere der enn i større byer.

Når det gjelder utformingen av holdeplassen, opplever de fleste intervjudeltakerne den som god. Utformingen av holdeplassene varierer, fra skystasjoner med kiosk og venterom, et oppvarmet

ventehus med toalett, til enkle skur og kun et skilt. Flere savner et skur på værutsatte steder - spesielt om vinteren. Med unntak av én respondent har ingen synspunkt på avstand mellom holdeplassene. Vedkommende synes at bussen tar for lang tid på grunn av en rute med mange små stopp. Noen etterlyser bedre hvilemuligheter, som benker med ryggstøtte og håndtak, på vei til holdeplassen.

Intervjudeltakerne med synshemming foretrekker å ta buss fra skysstasjonen/rutebilstasjonen der de bor fremfor holdeplass langs veien. Når flere busser stopper på en gang er det vanskelig å skille bussene fra hverandre, blant annet fordi de har samme farge og det ikke finnes noe system for å følge med på hvilken buss som kommer. Begge er bosatt i distriktet. En av disse tar ofte buss i en større by, og der opplever han at det er bedre tilrettelagt med skjermer med stor skrift på alle holdeplasser og utvendig opprop når bussen stopper på holdeplassen. Samtidig opplever den andre respondenten med synshemming at det ikke nødvendigvis er bedre tilrettelagt i de større byene, blant annet er det ikke mulig for ham å lese skjermene på skysstasjonen i nabobyen. Han unngår også å ta buss til steder der han ikke er kjent fordi det er usikkert om han vil klare å finne riktig buss hjem igjen.

### 5.3 Spørreskjemaundersøkelse rettet mot personer over 60 år

Spørreundersøkelsen mot eldre over 60 år ble gjennomført ved hjelp av telefon. Undersøkelsen har 1000 respondenter (jf. kapittel 2.2.3 for en nærmere beskrivelse av utvalg mv). Resultatene fra undersøkelsen rapporteres videre i dette delkapitlet.

#### 5.3.1 Fremkomstmidler i hverdagen

I spørreundersøkelsen rettet mot personer over 60 år spurte vi om hvilke fremkomstmidler respondentene pleier å reise med til en rekke hverdagslige reiseformål: Handel (dagligvare/apotek ol.), service (frisør/fotpleie ol), lege/behandling/andre helse relaterte formål, besøk til familie og venner og sosiale aktiviteter/møteplasser/arrangementer (inkl. kafe, dagsenter, møter, kino, konserter, teater og andre kulturarrangementer). Det var mulig å velge flere fremkomstmidler per reiseformål. For alle reiseformål er bil det mest brukte fremkomstmiddelet, etterfulgt av gange, jf. Figur 5.6.

I spørreskjemaundersøkelsen finner vi også at andelen menn som kjører bil er større enn for andelen kvinner for alle reiseformål. Andelen kvinner er høyere for gange og rutebuss, og det er en større andel kvinner som kjøres av et familiemedlem/nabo/bekjent enn menn. Bruken av egen bil faller med alderen for alle reiseformål, særlig etter 80 år. Andelen som kjøres av andre øker. Jo mer sentral kommunen er (målt ved SSBs sentralitesindeks), dess høyere er andelen som går og som bruker ulike former for kollektivtrafikk, og lavere er andelen som kjører egen bil.

Figur 5.6 «Hvilke fremkomstmidler pleier du å reise med til følgende formål?» (Mulig å velge flere fremkomstmidler per reiseformål) (n=1000)



Kilde: Vista Analyse

Respondentene ble også spurt om hvilke fremkomstmidler de oftest brukte i hverdagen da de var mellom 35 og 60 år. Også her ble egen bil som fører nevnt flest ganger, etterfulgt av rutebuss, sykkel og gange, jf. Figur 5.7. Privatbil som passasjer nevnes flere ganger av kvinner enn menn. Hvor vanlig det var for kvinner å ta førerkort i tidligere generasjoner kan påvirke resultatene, jf. omtale også i avsnitt 4.2.2.1.

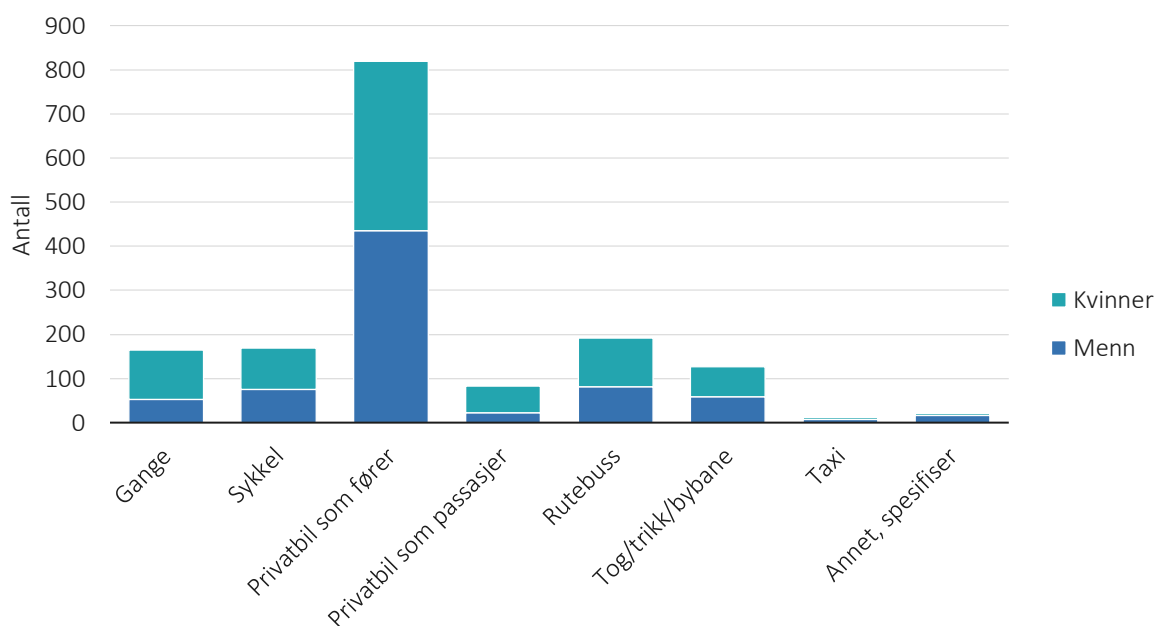
Vi finner en relativt sterk positiv korrelasjon mellom de som har svart at de oftest brukte bil i hverdagen tidligere, og de som bruker bil til ulike gjøremål i dag. De som har oppgitt at de oftest brukte bil i hverdagen tidligere, har dobbelt så høy sannsynlighet for å svare at de bruker bil i dag som de som har oppgitt at de brukte andre fremkomstmidler enn bil tidligere. Det samme gjelder for sykkel og gange, men med en noe svakere korrelasjon. Det er en svak positiv korrelasjon mellom sykkel og gange i dag og mellom disse transportmidlene før og nå. De som har oppgitt at de enten brukte sykkel eller gange

tidligere, har større sannsynlighet for å svare at de bruker sykkel og/eller gange som fremkomstmiddel i dag.

Det er en negativ korrelasjon mellom å ha svart bruk av privatbil som fører tidligere, og bruk av andre fremkomstmidler i dag, med unntak av buss/minibuss i regi av kommunen. Dette er korrelert med høy alder i dag. Det er imidlertid for få observasjoner til å kunne konkludere med noen sammenhenger på dette område. De som har svart at bil som passasjer var blant de fremkomstmidlene som oftest ble brukt tidligere, har også større sannsynlighet for å bli kjørt av et familiemedlem eller andre i dag. Vi finner videre en positiv korrelasjon mellom å ha svart bil som passasjer tidligere, og bruk av rutebuss og bestillingstransport i dag. Denne sammenhengen kan trolig forklares med at de som har oppgitt bil som passasjer tidligere, har en liten andel som kan kjøre egen bil eller har førerkort, og derfor i større grad er avhengig av kollektivtransport som alternativ til å bli kjørt av andre.

Det er også en positiv korrelasjon mellom de som oppgir at de brukte rutebuss som ett av de tre oftest brukte transportmidlene tidligere, og de som svarer at de bruker rutebuss og/eller bestillingstransport i dag. De som har svart rutebuss som ett av de tre oftest brukte transportmidlene tidligere, har større sannsynlighet for å bruke rutebuss i dag enn de som har svart at de brukte andre transportmidler tidligere.

**Figur 5.7** «Tenk på tiden da du var mellom 35 og 60 år. Hvilket fremkomstmiddel brukte du oftest i hverdagen? Velg opptil tre oftest brukte transportmidler» (n=1000, hvorav 523 kvinner og 477 menn).



Kilde: Vista Analyse

### 5.3.2 Tilgang til og utfordringer med å bruke ulike transportmidler

Respondentene ble spurt om hvorvidt de hadde tilgang til og utfordringer med å benytte ulike fremkomstmidler.

### 5.3.2.1 Bilkjøring

10 prosent av utvalget har ikke førerkort eller tilgang til bil, jf. Tabell 5.1. Andelen er høyere for kvinner (15 prosent) enn for menn (5 prosent), og øker med alderen, og viser dermed det samme mønsteret som den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU), jf. avsnitt 4.2.2.1, selv om andelen uten førerkort er høyere i de eldste aldersgruppene i RVU.

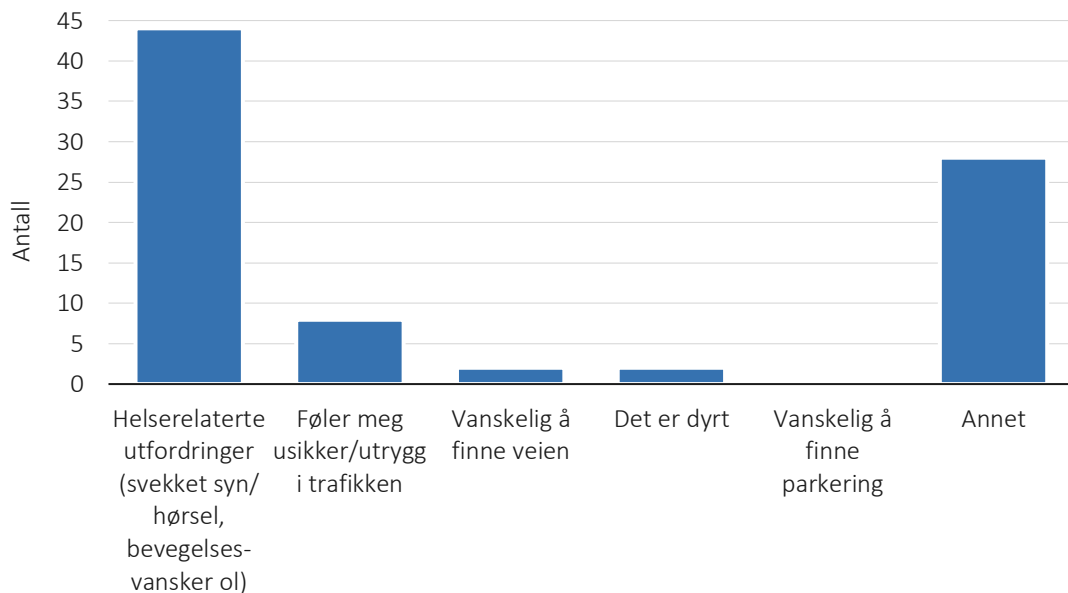
Tabell 5.1 «Har du utfordringer med å kjøre bil på egen hånd?». Svar fordelt etter kjønn og alder (n=1000)

	Totalt	Kjønn		Alder				
		Menn	Kvinner	60-66 år	67-74 år	75-79 år	80-84 år	85 år og eldre
Ja	8 %	7 %	9 %	7 %	4 %	11 %	15 %	11 %
Nei	82 %	89 %	75 %	87 %	90 %	80 %	69 %	62 %
Har ikke førerkort/bil	10 %	5 %	15 %	6 %	6 %	10 %	16 %	27 %

Kilde: Vista Analyse

8 prosent av utvalget, eller 79 respondenter, svarte at de har utfordringer med å kjøre bil på egen hånd. Også her er andelen noe høyere for kvinner enn for menn, og øker med alderen. På oppfølgende spørsmål om hva slags utfordringer dette dreide seg om, ble helserelaterte utfordringer nevnt flest ganger, jf. Figur 5.8. Av de som svarte «Annet», oppga flere svar som forsterker bildet av at helse er en stor utfordring for mange. Videre ble utfordringer knyttet til mørkekjøring, vinterføre og regnvær nevnt.

Figur 5.8 Utfordringer med å kjøre bil (mulig å velge flere alternativer) (n=79)



Kilde: Vista Analyse

### 5.3.2.2 Kollektivtransport

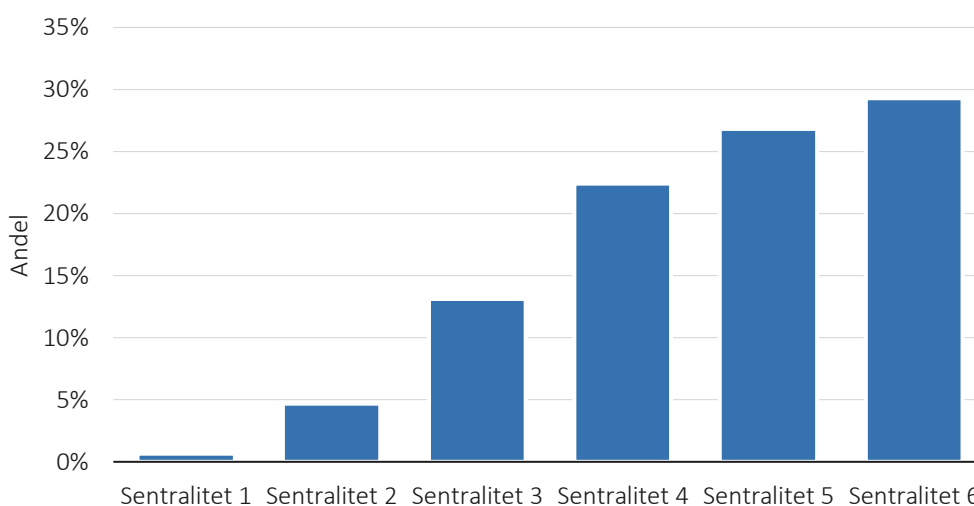
13 prosent av utvalget oppgir at det ikke finnes kollektivtilbud i nærheten av deres bosted, jf. Tabell 5.2. Andelen øker dess mindre sentral bostedskommunen til respondenten er, jf. Figur 5.9.

**Tabell 5.2** «Har du utfordringer med å bruke kollektivtilbudet som finnes i nærheten av ditt bosted?». Svar fordelt på alder (n=1000).

	Totalt	Alder				
		60-66 år	67-74 år	75-79 år	80-84 år	85 år og eldre
Ja	18 %	17 %	14 %	18 %	22 %	29 %
Nei	69 %	71 %	69 %	66 %	68 %	64 %
Det finnes ikke kollektivtilbud i nærheten av mitt bosted	13 %	12 %	17 %	15 %	10 %	7 %

Kilde: Vista Analyse

**Figur 5.9** «Det finnes ikke kollektivtilbud i nærheten av mitt bosted». Svar fordelt etter bokommunens sentralitet<sup>19</sup> (n=133)



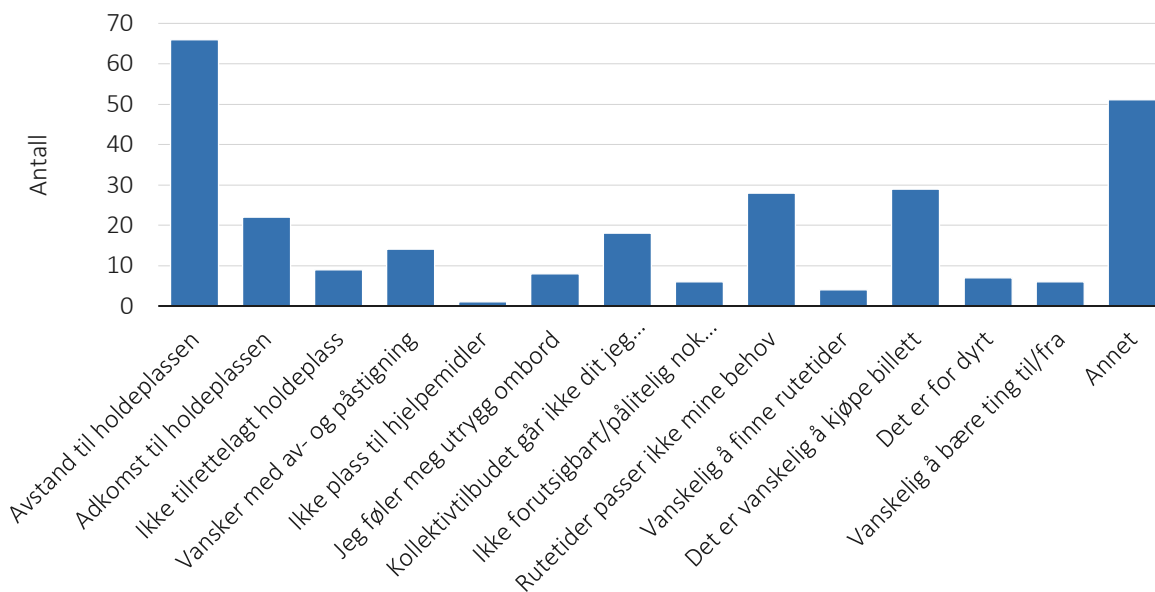
Kilde: Vista Analyse

18 prosent av utvalget, eller 182 respondenter, opplever utfordringer med å benytte kollektivtilbudet i nærheten av sitt bosted. Andelen øker med alderen. På oppfølgende spørsmål til disse om hva utfordringene består av, ble avstand til holdeplass, vansker med å kjøpe billett og at rutetider ikke passer behovene nevnt flest ganger, jf. Figur 5.10. Blant de som svarer «annet» nevnes bl.a. helse relaterte utfordringer (både fysisk og psykisk), manglende/dårlig tilbud, betalingsutfordringer og koronapandemien.

<sup>19</sup> Indeksen er basert på nærhet til arbeidsplasser og servicefunksjoner, uten bruk av tettsteder i klassifiseringen. <https://www.ssb.no/klass/klassifikasjoner/128/korrespondanser/619>



**Figur 5.10** Utfordringer med å bruke kollektivtilbud i nærheten av respondentens bosted (mulig å velge flere alternativer) (n=182)

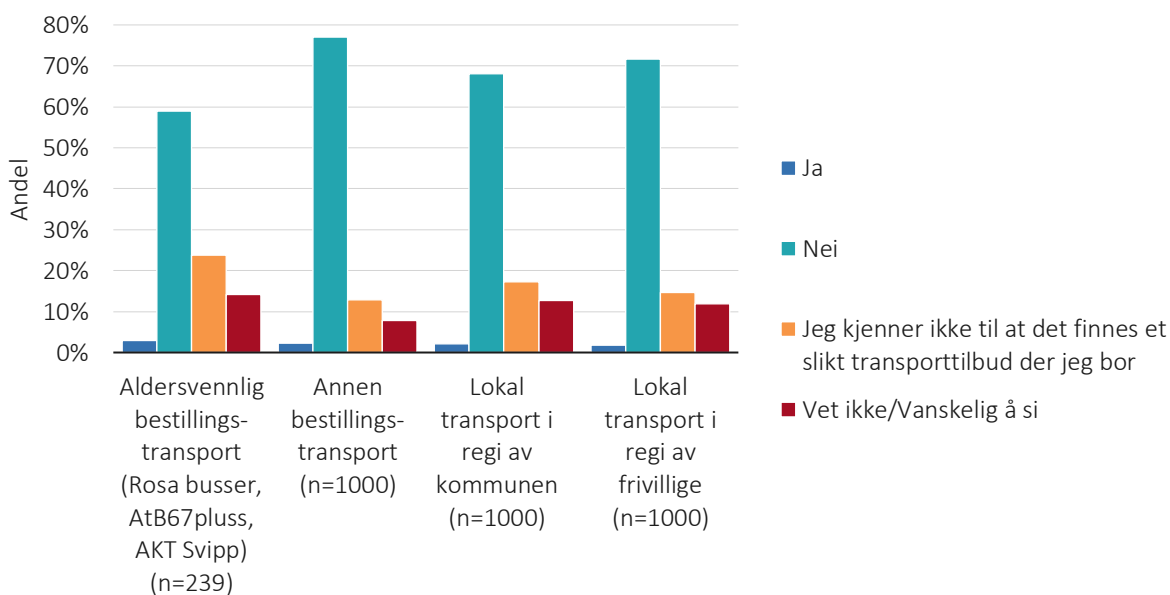


Kilde: Vista Analyse

### 5.3.2.3 Bestillingstransport og lokal transport

Respondentene ble også stilt spørsmål om utfordringer ved å benytte andre typer transport: Aldersvennlig bestillingstransport (kun respondenter som bor i Oslo, Agder eller Trøndelag), annen bestillingstransport, lokal transport i regi av kommunen og lokal transport i regi av frivillige. Et flertall av respondentene oppgir å ikke ha utfordringer med disse transportmidlene, jf. Figur 5.11. Det er imidlertid verdt å merke seg at mellom 13 og 24 prosent av respondentene oppgir at de ikke kjenner til om tilbudet finnes der de bor.

**Figur 5.11** Utfordringer med å bruke annen transport



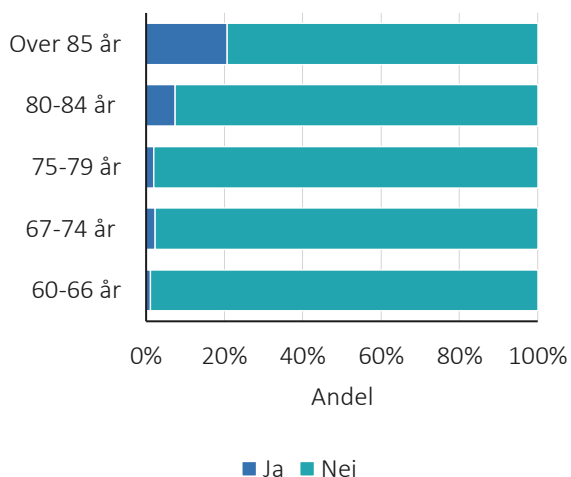
Kilde: Vista Analyse

De som svarte at de opplevde utfordringer med disse transportmidlene, fikk påfølgende spørsmål om hva disse besto av. Datagrunnlaget er noe usikkert (få svar), men for alle transportmidlene ble vanskeligheter med bestilling og betaling nevnt. Med unntak av aldersvennlig transport, der sjåføren gir assistanse ved av- og påstigning, ble også vanskeligheter med av- og påstigning nevnt. For annen bestillingstransport ble også manglende forutsigbarhet og pålitelighet nevnt, i tillegg til vansker med å bære ting til og fra kjøretøyet.

#### 5.3.2.4 TT-transport

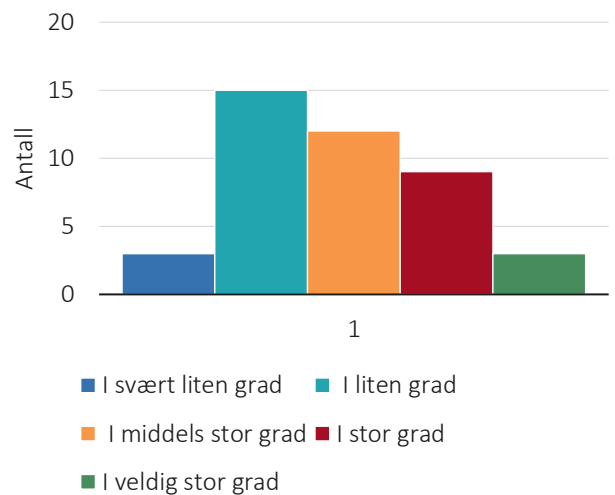
4 prosent av utvalget, eller 43 respondenter, svarte at de har TT-kort. Andelen er høyest i de eldste aldersgruppene, jf. Figur 5.12. På spørsmål om hvorvidt TT-kortet dekke respondentens behov for fritidsreiser, svarte et flertall (over 70 prosent) «i svært liten grad», «i liten grad» eller «i middels stor grad», jf. Figur 5.13. Dette er i tråd med funnene fra intervjuundersøkelsen mot eldre, der flere ga uttrykk for at TT-ordningen ikke dekker deres transportbehov, jf. avsnitt 5.2.4

Figur 5.12 «Har du et TT-kort for taxi». Svar fordelt etter alder (n=1000)



Kilde: Vista Analyse

Figur 5.13 «I hvilken grad dekker TT-kortet ditt behov for fritidsreiser?» (n=43)



Kilde: Vista Analyse

#### 5.3.3 Bestilling av reiser med datamaskin, mobiltelefon og nettbrett

I intervjuene med eldre fant vi at det varierer med alderen hvordan intervjudeltakerne betaler for reisene, og at de yngste i større grad enn de eldste bruker pc og/eller mobiltelefon. I spørreundersøkelsen rettet mot personer over 60 år svarer over 92 prosent av respondentene at de har tilgang til en datamaskin, mobiltelefon eller nettbrett med internett, jf. Tabell 5.3. Andelen er noe høyere hos menn enn kvinner og faller med alderen, men også i de eldste aldersgruppene er andelen høy: 82 prosent i aldersgruppen 80-84 år og 72 prosent hos respondenter over 85 år.

**Tabell 5.3** «Har du en datamaskin, mobiltelefon eller nettbrett med tilgang til internett?» (n=1000)

	Totalt	Kjønn		Alder				
		Menn	Kvinner	60-66 år	67-74 år	75-79 år	80-84 år	85 år og eldre
Ja	92 %	95 %	89 %	98 %	97 %	92 %	82 %	72 %
Nei	8 %	5 %	10 %	2 %	3 %	7 %	17 %	28 %
Vet ikke/ Vanskelig å si	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	0 %

Kilde: Vista Analyse

Respondentene som svarte at de har tilgang til en datamaskin, mobiltelefon eller nettbrett med internett ble spurt om de noen gang har brukt disse verktøyene til å bestille transport eller betale for reiser/kjøpe billett. Om lag tre firedeler svarte bekreftende på dette spørsmålet, jf. Tabell 5.4. Andelen faller med alderen frem til 85 år før den stiger så vidt. I lys av få svar kan dette skyldes tilfeldigheter.

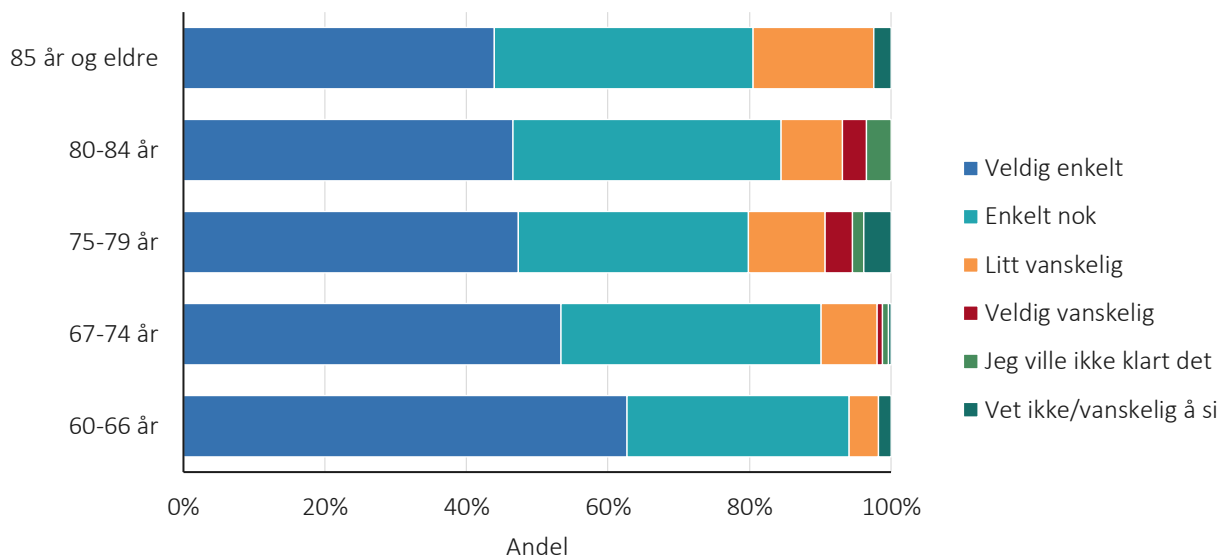
**Tabell 5.4** «Har du noen gang brukt en datamaskin, mobiltelefon eller nettbrett til å bestille transport eller betale for reiser/kjøpe billett?» (n=922)

	Totalt	Alder				
		60-66 år	67-74 år	75-79 år	80-84 år	85 år og eldre
Ja	76 %	90 %	77 %	71 %	59 %	62 %
Nei	24 %	10 %	22 %	29 %	41 %	38 %
Vet ikke/Vanskelig å si	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %

Kilde: Vista Analyse

Av de som svarte at de hadde brukt en datamaskin, mobiltelefon eller nettbrett til å bestille transport eller betale for reiser/kjøpe billett, svarte et flertall, 88 prosent, at de opplevde dette som «veldig enkelt» eller «enkelt nok». Andelen faller noe med alderen, men er fortsatt høy i de eldste aldersgruppene, jf. Figur 5.14.

Figur 5.14 «Hvor enkelt er det for deg å bestille transport eller betale for en reise ved hjelp av en datamaskin, mobiltelefon eller nettbrett?». Svar fordelt etter alder (n=701)



Kilde: Vista Analyse

De som svarte at de har tilgang til en datamaskin, mobiltelefon eller nettbrett med internett, men som svarte at de *ikke* har brukt disse verktøyene til å bestille transport eller betale for reiser/kjøpe billett, ble spurt om hvor enkelt de tror det ville vært for dem å bestille transport eller betale for en reise ved hjelp av en datamaskin, mobiltelefon eller nettbrett. Her er, ikke overraskende, andelen som tror at dette ville vært litt vanskelig, veldig vanskelig, eller at de ikke ville klart det, høyere enn hos de som har brukt disse verktøyene til å bestille eller betale for reiser, på nær 50 prosent. I tillegg er andelen «vet ikke/vanskelig å si» høyere, og på om lag 17 prosent.

### 5.3.4 Dekker transporttilbudet eldres behov?

Spørreskjemaundersøkelsen rettet mot eldreråd og eldres interesseorganisasjoner, kommuner og frivilligsentraler svarte et flertall at transporttilbudet ikke tilrettelegger for eldres behov i det hele tatt eller tilrettelegger kun i liten grad, jf. avsnitt 5.1.2. Dette gjelder både for essensielle gjøremål og et sosialt liv og gjøremål utover de mest essensielle.

I spørreskjemaundersøkelsen rettet mot personer over 60 år ble respondentene spurt om hvor ofte de er forhindret fra å utføre hverdagslige gjøremål på grunn manglende transport. Et klart flertall opplever at de aldri (80 prosent) eller sjelden (11 prosent) er forhindret fra å utføre sine hverdagslige gjøremål på grunn av at de ikke har transport, jf. Tabell 5.5.

Kvinner opplever i større grad enn menn at de er forhindret fra å utføre sine hverdagslige gjøremål pga. mangel på transport: 11 prosent av de kvinnelige respondentene opplever dette av og til, ofte eller hele tiden, mot i overkant av 5 prosent av mannlige respondenter.

Andelen som er forhindret fra å utføre sine hverdagslige gjøremål pga. mangel på transport øker med alderen: Nær 7 prosent av respondentene mellom 60-66 år opplever dette av og til, ofte eller hele tiden, mot 12 prosent av respondentene mellom 80-84 år, og 16 prosent av respondentene som er 85 år og

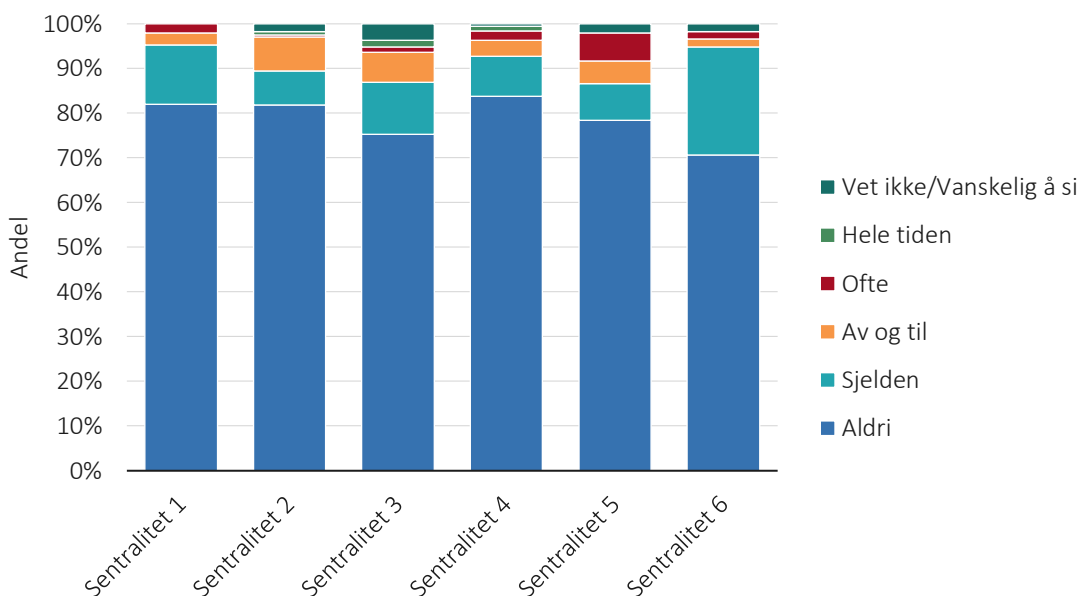
eldre. Derimot er det mindre grad av variasjon med hensyn til respondentens bostedskommune, jf. Figur 5.15.

**Tabell 5.5** «Hvor ofte er du forhindret fra å utføre dine hverdagslige gjøremål på grunn av at du ikke har transport?» (n=1000)

	Totalt	Kjønn		Alder				
		Menn	Kvinner	60-66 år	67-74 år	75-79 år	80-84 år	85 år og eldre
Aldri	80 %	83 %	76 %	85 %	90 %	75 %	65 %	55 %
Sjelden	11 %	10 %	12 %	7 %	6 %	14 %	18 %	23 %
Av og til	5 %	3 %	8 %	4 %	3 %	7 %	9 %	8 %
Ofte	2 %	2 %	2 %	2 %	1 %	3 %	1 %	4 %
Hele tiden	1 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	2 %	4 %
Vet ikke/ Vanskelig å si	2 %	2 %	2 %	1 %	0 %	2 %	5 %	5 %

Kilde: Vista Analyse

**Figur 5.15** «Hvor ofte er du forhindret fra å utføre dine hverdagslige gjøremål på grunn av at du ikke har transport?». Svar fordelt etter bokommunens sentralitet<sup>20</sup> (n=1000)



Kilde: Vista Analyse

### 5.3.5 Viktige egenskaper ved transportløsninger for eldre

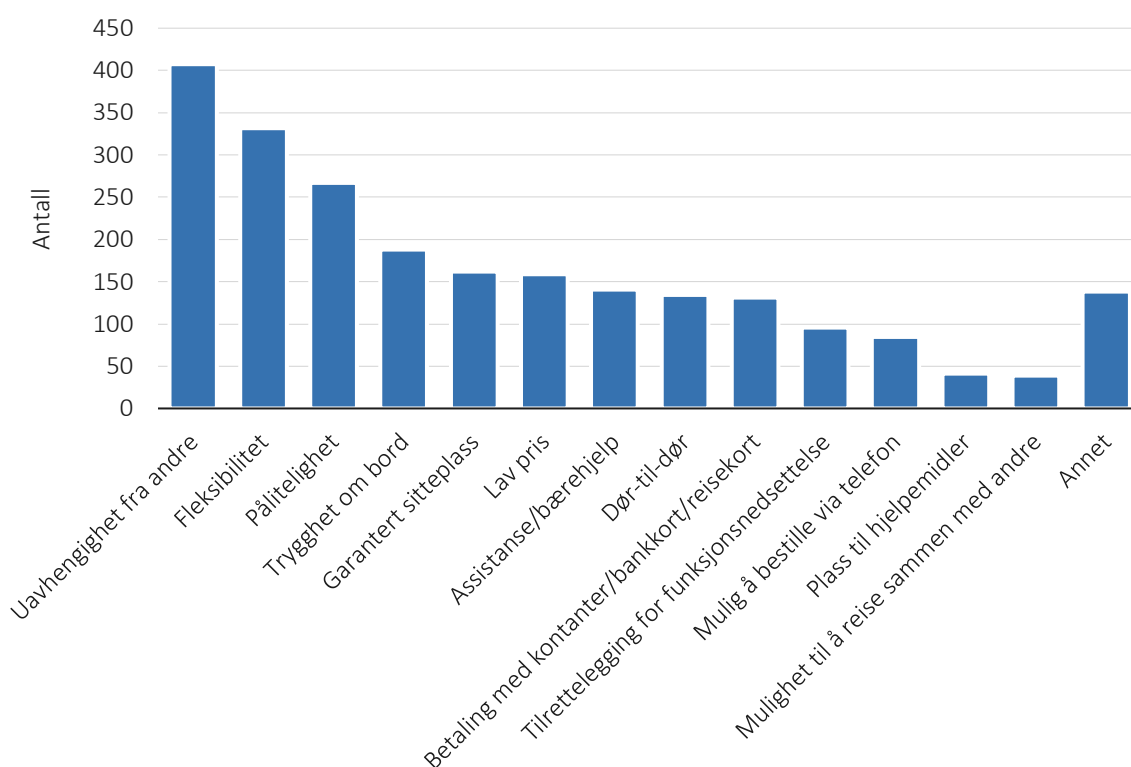
Respondentene i spørreskjemaundersøkelsen rettet mot eldre over 60 år fikk spørsmål om hva som er de viktigste egenskapene en transportløsning må ha for at de skal bruke den. Respondentene kunne velge opptil tre viktige egenskaper. Uavhengighet fra andre, fleksibilitet og pålitelighet nevnes flest ganger, jf. Figur 5.16, men også trygghet om bord, garantert sitteplass og lav pris nevnes av mange.

<sup>20</sup> Vi bruker SSBs sentralitetsindeks som er en kode med en verdi for hver kommune, som gir et mål for kommunens sentralitet. Fra og med 2018 tar indeksen utgangspunkt i en ny standard, basert på nærhet til arbeidsplasser og servicefunksjoner, uten bruk av tettsteder i klassifiseringen.

Plass til hjelpemidler nevnes av færre. Dette kan skyldes at det i dag oppleves å være god plass til hjelpemidler om bord, eller at få av respondentene har behov for hjelpemidler. Videre er det interessant at mulighet til å reise sammen med andre nevnes færrest ganger. Dette kan indikere at det sosiale aspektet ved selve fremkomstmidlet er mindre viktig.

Svarene under «Annet» støtter opp under at pålitelighet er viktig. Svarene peker også i retning av at tilgjengelighet, kort avstand til holdeplass, at det er enkelt å bruke transportløsningen og hyppige avganger/godt tilbud, er viktig for flere.

**Figur 5.16** «Hva er de viktigste egenskapene en transportløsning må ha for at du skal bruke den? Velg opptil tre viktigste egenskaper» (n=1000)



Kilde: Vista Analyse

## 5.4 Oppsummering og diskusjon: Behov, reisevaner og behovsdekning

Undersøkelsene bekrefter funn fra tidligere undersøkelser som viser at gode og tilgjengelige transportmuligheter er viktig for eldre. Transport er for mange nødvendig for å kunne gjennomføre helt grunnleggende gjøremål som mathandling, legebekn og praktiske ærender, men er også avgjørende for at eldre skal kunne opprettholde og leve sosiale liv, delta i samfunnet, være selvstendige, uavhengige og kunne klare seg selv. Uavhengighet fra andre er den egenskapen ved en transportløsning som flest mener er viktig i vår undersøkelse blant eldre.

Personbil er den desidert mest brukte transportløsningen blant eldre. Hele 80 prosent av mennene og 67 prosent av kvinnene i vår undersøkelse oppgir at de bruker bil som fremkomstmiddel når de skal handle. Dersom vi inkluderer reiser som passasjer, dvs. kjørt av et familiemedlem/nabo/bekjent kommer andelen kvinner som bruker bil opp i 80 prosent. Kun 6 prosent bruker rutebuss for å handle. Av de som har svart at de bruker rutebuss for å handle, har om lag halvparten svart at de også bruker

bil. Det er 26 prosent som oppgir at de går når de skal handle eller skal til frisør/fotpleie eller lignende. Blant disse bruker halvparten også bil til disse gjøremålene. Resultatene bekrefter dermed en høy avhengighet av bil for å kunne gjennomføre daglige gjøremål, uten å måtte være avhengig av hjelp fra andre. Tap av muligheten til å kjøre bil, vil begrense mobiliteten til eldre over hele landet, men har naturlig nok størst konsekvenser for eldre som bor i områder uten, eller med en svak kollektivdekning. Der det ikke er et tilgjengelig kollektivtilbud eller andre tilgjengelige transporttilbud som imøtekommer eldres behov, vil eldre uten tilgang til egen bil, bli avhengig av skyss fra andre eller risikere å bli utestengt fra å delta på aktiviteter og sosiale møteplasser.

Vi finner at det er få eldre som i dag er forhindret fra å utføre sine hverdagslige gjøremål på grunn av at de ikke har tilgang til transport, men at denne andelen øker med alder. I aldersgruppen over 85 år er det 16 prosent i vårt utvalg som oppgir at de av og til, ofte eller hele tiden ikke får utført hverdagslige gjøremål på grunn av mangel på tilgang til transport. Andelen varierer med bosted. I grisevntede områder med lange avstander til sentrumsfunksjoner, matvarebutikker, service og annen handel, er det flere som ofte eller hele tiden opplever at transport begrenser mulighetene til å gjennomføre hverdagslige gjøremål. Muligheten til å gjennomføre daglig gjøremål har naturlig nok innvirkning på hvor lenge eldre kan klare seg selv der de bor, med konsekvenser for når de eventuelt må flytte til en annen bolig og/eller blir avhengig av hjelp fra kommunens pleie- og omsorgstjeneste, familie, frivillige eller andre.

I de mest usentrale kommunene er det så mange som 35 prosent som oppgir at det ikke finnes et tilgjengelig kollektivtilbud. Over halvparten av kommunene i vårt utvalg svarer at transporttilbudet er i liten grad eller ikke i det hele tatt tilrettelagt for at eldre skal få utført essensielle gjøremål som mathandel, legebekøk etc., og enda flere svarer negativt på spørsmål om transporttilbudet tilrettelegger for at eldre får leve sosiale liv og utføre gjøremål utover å dekke essensielle behov. Ulike former for bestillingsruter og serviceruter imøtekommer noen behov der denne type tilbud finnes, men dekningen er fremdeles lav, eller fraværende i store deler av landet. Lokale tilbud i regi av kommunen og/eller frivillige, eventuelt i samarbeid mellom kommune og frivillig, supplerer de mer ordinære tilbudene noe. Vår kartlegging tyder på at disse tilbudene er mer nisjepreget og rettet mot spesifikke målgrupper og/eller arrangementer. Omfanget og dekningen er på langt nær tilstrekkelig til å kompensere for et manglende universelt tilbud som imøtekommer eldres transportbehov over hele landet.

Utfordringer med å bruke kollektivtilbud og øvrige transporttilbud, øker med alder. I aldersgruppen over 85 år, oppgir 64 prosent at ikke har utfordringer med å bruke kollektivtilbudet nær egen bolig. Tilsvarende andel for bil i samme aldersgruppe er 62 prosent. Dette tilsier at de som etter hvert møter utfordringer med å kjøre bil som følge av aldersrelaterte helseutfordringer, også ofte vil få utfordringer ved bruk av det ordinære kollektivtilbudet, der dette finnes. Det er en lavere andel som oppgir at de har utfordringer med å kjøre bil enn det er som oppgir at de har utfordringer med å bruke kollektivtransport. Dette gjelder for alle aldersgrupper, men forskjellen er størst for aldersgruppen over 85 år der 11 prosent oppgir å ha utfordringer med å kjøre bil mot 29 prosent som sier at de har utfordringer med å bruke kollektivtilbudet i nærheten av eget bosted. Resultatene tilsier at det er behov for tilrettelegging dersom mobiliteten til eldre i alle aldersgrupper skal kunne opprettholdes.

Utfordringer og behov er kartlagt i dette kapitlet, og følges opp med vurderinger av tiltak i neste kapittel.

## 6 Tiltak for aldersvennlig transport

I dette kapitlet beskriver vi de viktigste tiltakene som gjør transporttilbudet mer aldersvennlig. Tiltakene er utarbeidet på grunnlag av kartleggingen av Eldres reisevaner og -behov. Vi gir også en vurdering av de eksisterende transportløsningene med hensyn til deres fordeler og ulemper for eldre brukere og tilbydere. Vurderingene bygger på resultatene av vår litteratur- og datagjennomgang, våre egne undersøkelser samt faglige vurderinger. Kapitlet avslutter med en gjennomgang av mulige tiltak som kan gjennomføres innenfor dagens organisering, og som kan gjennomføres uten vesentlige økninger i de økonomiske rammebetingelsene. I kapittel 0 følger vi opp med en diskusjon og vurderinger av fremtidige løsninger der både organisering, finansiering og teknologi er tema som berøres.

### 6.1 Hva er et aldersvennlig transporttilbud?

Kommunesektorens organisasjon (KS) har utviklet en håndbok og en eksempelsamling for transport i et aldersvennlig lokalsamfunn (KS, 2020). Ifølge KS bør blant annet følgende egenskaper ved transporttilbudet vurderes når man jobber med å utvikle aldersvennlige transporttilbud:

- Er det et godt nok transporttilbud dit eldre ferdes, eller er det aktuelt med bestillingstransport?
- Er informasjon om transporttilbudet tilpasset og testet på målgruppen?
- Finnes det private transportordninger flere bør vite om eller som kan utvides?
- Har våre brukere god og tilgjengelig informasjon om ruter, avganger og tilrettelegging for passasjerer med spesialbehov?
- Er kollektivtilbudet pålitelig med hyppige avganger på hverdager, i helgene og på offentlige fridager?
- Er kjøretøyene rene, godt vedlikeholdt, tilgjengelige og utstyrt med prioriterte sitteplasser som respekteres.
- Stopper bussen langs fortauskanten på holdeplasser for behagelig av- og påstigning, og venter bussen med å kjøre til passasjerene har satt seg?
- Er holdeplasser og stasjoner hensiktsmessig plassert, og er de godt tilgjengelige, trygge, rene, godt belyste, har tydelig skilting og tilstrekkelig med sitteplasser og ly?
- Prioritert parkering og holdeplasser for personer med spesielle behov er tilgjengelige og respekteres.

I våre spørreskjemaundersøkelser rettet mot henholdsvis elderråd og Eldres interesseorganisasjoner, kommuner og frivilligsentraler og personer over 60 år, ble respondentene spurt om hva som gjør et transporttilbud aldersvennlig, jf. avsnitt 5.1.6 og avsnitt 5.3.5. Svarene vi fikk samsvarer i stor grad med KS' sine vurderinger.

Oppsummert viser data fra våre undersøkelser at aldersvennlig transport bør ha følgende egenskaper:

- Legge til rette for uavhengighet fra andre
- Fleksibilitet med tanke på avreisetidspunkt, destinasjon ol
- Forutsigbarhet og pålitelighet
- Tilgjengelig i nærheten av der eldre bor og ferdes



- Tilrettelegging med hensyn til fysiske begrensninger (lavt gulv, ikke bråstopp, armlener på sete, nok tid til av- og påstigning) mange eldre typisk har
- Mulighet for assistanse ved av- og påstigning
- Trygghet om bord og garanti for sitteplass
- Dør til dør-tjeneste
- Lav pris
- Enkelt å bestille og bruke

I spørreskjemaundersøkelsen rettet mot elderråd og Eldres interesseorganisasjoner, kommuner og frivilligsentraler fikk vi også innspill til tiltak for et mer aldersvennlig transporttilbud, jf. avsnitt 5.1.5. Oppsummert ble følgende tiltak særlig nevnt:

- Utvide eksisterende tilbud av ordinær kollektivtransport og bestillingstransport/fleksibel kollektivtransport
- Tilrettelegge eksisterende kollektivtilbud med hensyn til Eldres fysiske begrensninger mange eldre typisk har
- Lavere pris på kollektivtrafikk og økt støtte til reiser med taxi
- Egen kommunal transport og økt bruk av frivillige i transport av eldre
- Tilpasset kundeservice
- Kartlegge Eldres behov med større grad av brukermedvirkning fra eldre selv

## 6.2 Vurdering av eksisterende løsninger

I dette kapitlet gjør vi en vurdering av de eksisterende transportløsningene i lys av Eldres reisevaner, behov og utfordringer basert på resultatene fra undersøkelsene som er gjennomført i dette prosjektet.

### 6.2.1 Ordinært kollektivtilbud

- Fylkeskommunene svarer at de fleste av deres kjøretøy er universelt utformet, men at kjøretøy i distriktene ofte er et unntak. Tilrettelegging av transportmidlet alene holder ikke dersom man ikke kan komme seg til og fra holdeplass (langt til holdeplassen) eller avgangstidene ikke er i samsvar med Eldres behov for avreisetidspunkt og rutene ikke går dit de skal.
- Andelen honnørbilletter er på 10-15 prosent, mens personer i alderen 67 år og eldre i Norge utgjør 25 prosent av befolkningen (enda høyere når man ikke regner med små barn som ikke betaler kollektivbillett). Dette viser at eldre i mindre grad enn andre aldersgrupper bruker kollektivtransport. Pensjonister har i mindre grad arbeidsreiser og har dermed også færre reiser. Tallene gir dermed ikke grunnlag for å si noe om kollektivandelen for eldre avviker fra befolkningen ellers dersom det korrigeres for arbeidsreiser.
- Yngre eldre er mindre fornøyd med det ordinære kollektivtilbudet enn de eldste, ifølge Kollektivbarometeret, jf. vedlegg D, avsnitt D.13.
- Kollektivbruken flere steder i landet viser en økning fram til 2020 da koronaepidemien og medfølgende restriksjoner ga et kraftig fall i antall kollektivreiser. Antall reisende er i ferd med å ta seg opp igjen, men er så langt ikke kommet på samme nivå som før koronaene. En vekst i antall kollektivbrukene fram til 2020 kan bety at flere blant fremtidige eldre er «sosialisert» til (blitt vant

til) bruk av kollektivtransport. Disse vil i fremtiden sannsynligvis kunne beherske kollektivsystemet bedre enn dagens eldre der det er et kollektivtilbud tilgjengelig. Noen aldersrelaterte barrierer (f.eks. bevegelsesvansker og evnen til å raskt håndtere endring) vil imidlertid forbli. Veksten i kollektivtransporten kan også skyldes et bedre tilpasset rutetilbud og/eller en prioritering av rutetilbud i områder med høyest passasjergrunnlag. Dette kan i tilfelle ha gått på bekostning av rutetilbudet i mer grisgrendte strøk.

- Bestilling, betaling og kundeservice som passer for de fleste, kan være utfordrende for mange eldre som følge av manglende digital kompetanse og tilgang til PC/internett mv. Det er også pekt på manglende muligheter til å kommunisere med sjåfør om reisealternativ, betalingsløsninger mv.

Oppsummert kan vi si at det ordinære kollektivtilbudet er tilstrekkelig tilrettelagt kun for noen av dagens eldre. Det er kun i sentrale områder og større byer at det er et ordinært kollektivtilbud som møter Eldres transportbehov på tidspunkt hvor de har behov for reise. De aller fleste steder i landet er det store begrensninger på Eldres transportmuligheter dersom de ikke selv kjører bil, eller har muligheter til å få dekket sine transportbehov som passasjer. Det er en svært høy bilavhengighet i distriktene, noe som innebærer at det er et stort tap å miste muligheten til å kjøre bil. I aldersgruppen over 85 år svarer 38 prosent at har utfordringer med å kjøre bil på egenhånd eller ikke har førerkort/bil, mot 20 prosent i aldersgruppen 75 til 79 år. I spørreundersøkelsen har 91 prosent svart at de aldri eller sjelden er forhindret fra å utføre sine hverdagslige gjøremål på grunn av at de ikke har transport. Av de som svarer at de bruker bil for å handle dagligvarer, er det kun 5 prosent som svarer at de av og til, ofte eller hele tiden er forhindret fra å utføre sine hverdagslige gjøremål mot 23 prosent av de som oppgir at de ikke kjører bil selv. Svarene bekrefter en høy grad av bilavhengighet og at nær hver fjerde eldre i vårt utvalg som av ulike årsaker, herunder aldersrelaterte, ikke kjører bil, heller ikke får utført hverdagslige gjøremål.

### 6.2.2 Bestillingstransport som kjøres dør til dør

- Tilbys i alle fylker utenfor urbane sentra, men dekker ofte ikke de mest grisgrendte strøkene.
- Det stilles ingen krav til den reisendes alder, men i hovedsak er det eldre som bruker dette tilbudet.
- Kjøres ofte av samme personell og med samme kjøretøy som skoleruter. Dette gjør at avgangstider er tilpasset (ledig tid mellom) skolereiser. Tilbudet er dermed ofte begrenset til en svært liten del av døgnet på ukedagene mandag til fredag. Enkelte steder følger også tilbudet skoleåret, dvs at det ikke er noe tilbud i skoleferier.
- Honnørbillettpris gjør at de fleste eldre har muligheter til å bruke tilbudet vurdert fra et økonomisk perspektiv

Oppsummert er bestillingsruter som kjøres fra dør til dør et fullverdig tilbud som fungerer for de aller fleste eldre der denne type tilbud finnes. Utfordringen er at bestillingstransporttilbudet er begrenset, det er ikke tilgjengelig overalt, og der det er tilgjengelig, er det nødvendigvis ikke tilgjengelig daglig eller ukentlig. Tilbudet er ikke tilstrekkelig utbygd til å dekke Eldres transportbehov over hele landet. Det må utvides betraktelig dersom Eldres behov skal kunne dekkes gjennom bestillingstransport.

### 6.2.3 Særskilte ordninger for eldre

- Eksisterer i dag kun i få begrensede områder: Rosa busser (organisert av Ruter) i seks bydeler i Oslo og marka, AKT Svipp i bydelen Vågsbygd i Kristiansand og i Arendal, AtB 67+ i utvalgt område i

Trondheim og Flexi Østfold (jf. avsnitt 3.1, 3.2 og vedlegg D for en mer detaljert beskrivelse av ulike tilbud).

- Ifølge fylkeskommunene som i dag tilbyr slike løsninger, kreves det en høyere grad av befolkningstetthet for at løsningen skal være økonomisk forsvarlig. Rosa busser er 90 prosent subsidiert, og ville krevd en enda høyere grad av subsidiering i mindre sentrale strøk.
- Kun personer i alderen 67 år og eldre kan bruke tilbudet.
- Brukere betaler honnørbillettpris.
- Brukere er fornøyd, brukeropplevelsen er veldig god (bestilling gjennom app og telefon, opplærte sjåførere som tilbyr assistanse ol.).
- Siden ordningene baserer seg på samkjøring, kommer ikke bussen alltid helt presist.
- Fra dør til dør kun innenfor et visst geografisk område, passasjerer kjøres til holdeplasser (overgang til ordinært kollektivtilbud) for reiser utenfor området der tilbudet finnes.
- Vanskelig og ressurskrevende å koordinere for tilbyderne.
- Kostnads-krevende å utvikle koordinerings/bestillingssystemet (f.eks. for ruteoptimalisering), fordeler med å samarbeide på tvers av fylkene.
- Utenlandske eksempler viser at transporttilbudet til ulike grupper kan samordnes, jf. vedlegg E.

#### 6.2.4 TT-ordningen

- Særskilte helse-relaterte krav som ikke alle eldre tilfredsstillter. Man har ikke krav på TT-kort kun på bakgrunn av manglende kollektivtilbud der man bor eller fordi man er over en viss alder.
- Personavhengig søknadsbehandling kan gi rom for skjønn
- Usikkerhet knyttet til årlig tildeling av midler til ordningen (ikke alle som tilfredsstillter kravene får TT-kort og rammen kan variere fra år til år)
- Veldig fleksibelt og tilrettelagt for brukeren, tilfredsstillter de fleste behovene
- Rammen for ordningen utgjør en begrensning på hvor mye man kan reise
- Ulike tilbud avhengig av hvilket fylke man bor i
- For tilbyderer medfører behandling av søknader en betydelig kostnad
- Det er registrert tilfeller av overforbruk av ordningen (bruk til feil formål, feil prioritering av brukere ol.)

TT-ordningen er en ordning som ble utviklet før ulike bestillingsruter ble et offentlig transporttilbud. Det er etter våre vurderinger behov for mer kunnskap om mulige samordningsmuligheter mellom ulike tilbud, der spørsmål om kostnadseffektivitet, fordeling og kvalitet ved ulike tilbud sees i sammenheng.

### 6.3 Tiltak innenfor dagens rammebetingelser og organisering

Det er som vist foran flere aktører, budsjetter og sektorer som er involvert i transportløsninger for eldre. Videre i dette kapitlet oppsummerer vi enkle tiltak som imøtekommer noen av behovene som er avdekket, og som kan gjennomføres innenfor dagens organisering, uten vesentlige budsjettkonsekvenser.

### 6.3.1 Infrastruktur, økt tilgjengelighet og bedre komfort- enkle tiltak

Kartleggingene viser at avstand, og mangel på hvileplasser fra eget hjem og til holdeplass, kan oppleves som en barriere mot å bruke et eksisterende busstilbud.

Figur 6.1 Leskur med sitteplass



Fravær av sitteplass og leskur på holdeplass og begrenset fremkommelighet på gangvei om vinteren, er også identifisert som en barriere for å bruke eksisterende tilbud og å kunne transportere seg til fots.

Bildet til venstre viser en hvileplass med tak og sitteplass inne, og benker på utsiden. Bygget står på en holdeplass (Veisdal) på øya Hidra. I tillegg til å gi sitteplass og le for de som skal reise med buss, gis det muligheter til hvile for gående på tur eller som er på vei til butikken til fots. Med lange avstander og en høy andel eldre, kan tilgjengelige hvileplasser være avgjørende for å frakte seg til fots for å gjøre ærend eller gå på besøk.

Det finnes fremdeles områder og ruter der bussene ikke tilfredsstillende krav til universell utforming. Dette kan gjøre av- og påstigning mer krevende, og kanskje også øke behovet for assistanse, f.eks for å få med seg en rullator på bussen. Garanti for sitteplasser ombord, og trygghet for at det er mulig å sette seg og bli sittende så lenge bussen er i bevegelse, er enkle komfortelementer som kan øke et busstilbuds tilgjengelighet for eldre.

Følgende tabell oppsummerer mulige tiltak i kategorien infrastruktur, tilgjengelighet og komfort som vil bidra til å imøtekomme noen av behovene som er kartlagt og som vil gjøre tilbudene mer aldersvennlige.

Tabell 6.1 Tiltakskategori infrastruktur, tilgjengelighet og komfort

Infrastruktur, tilgjengelighet og komfort		
Hva kan gjøres?	Hvem og hvordan?	Kommentar og vurdering av gjennomførbarhet
Utplassering av benker på gangveier/fortau på strekninger mot holdeplasser	Kommunen	Enkelt tiltak som kan bidra til eldre med aldersrelaterte helseplager, og andre med funksjonsnedsettelse kan gå lengre strekninger uten hjelp fra andre.
Holdeplass med leskur med sitteplass	Kommunen i samarbeid med fylkeskommunen på kommunale veier. Fylkeskommunen på fylkesveier	Enkelt tiltak, vil også gi hvileplasser for gående som ikke skal reise med buss
Garanti for sitteplass ombord på bussen, og unngå kjøring før eldre passasjerer har satt seg.	Kollektivselskap/Bussoperatør - bussjåfør	Merking av seter for eldre kombinert med opplæring av sjåfør som oppfordrer passasjerer til å reise seg og gi seteplass til eldre. Holdningskapende arbeid bør også kunne kombineres med annet markeds- og informasjonsarbeid fra kollektivselskapene/fylkeskommunene side.

<b>Infrastruktur, tilgjengelighet og komfort</b>		
<b>Tid til trygg av og påstigning</b>	Kollektivselskap/Fylkeskommune i samarbeid med bussoperatør	Fylkeskommunen/kollektivselskap fastsetter rutetabeller. Løsninger for å sikre tilstrekkelig tid på holdeplass bør kunne utarbeides i samarbeid med bussoperatør. Tid på holdeplass må vurderes i sammenheng med samlet reisetid der hensynet til samlet reisetid og tid på holdeplass sees i sammenheng.
<b>Universell utforming – muligheter for bistand fra sjåfør der busser ikke fyller krav til universell utforming</b>	Bussoperatør – bussjåfører i samarbeid med kollektivselskap/fylkeskommune	Kartleggingen viser at det i enkelte områder brukes busser som ikke fyller kravene til universell utforming, lavgulv mv. Dette gjelder i hovedsak distriktruter i områder med lavt passasjergrunnlag. Lavt passasjergrunnlag gir rom for noe større fleksibilitet til å kunne bruke litt ekstra tid på holdeplasser dersom eldre skal av eller på. Dette gir også muligheter for at sjåføren kan bistå med av- og påstigning. Dette krever at det gis rom for fleksibilitet fra bestillersiden og at busselskaper og sjåfører følger opp.

### 6.3.2 Tilbudsutvikling og informasjon: videreutvikle det som fungerer

Kartleggingen viser at finnes ulike varianter av service- og bestillingsruter tilpasset lokale behov og rammebetingelser. På et overordnet nivå finner vi at disse ordningene fungerer godt. Utfordringene er i første rekke knyttet til begrensninger i rutetilbudet, både med hensyn til antall avganger, antall stoppesteder, transportstrekninger og hvor det er mulig å reise. Tilbudene organiseres av fylkeskommunen (eventuelt ved fylkeskommunenes administrasjon/kollektivselskap) som en del av fylkes kollektivtilbud. Det er også eksempler på tilbud som drives i samarbeid med kommuner, der kommuner etter det vi forstår, bidrar med finansiering av enkelte lokale transporttilbud.

Med små passasjergrunnlag er det kostnadskrevende å drifte tilbud med en avgangshyppighet, antall stoppesteder og transportstrekninger som imøtekommer Eldres transportbehov, og da særlig i spredtbebygde områder. Tilpassede bestillingsruter framstår som mer kostnadseffektivt enn ordinær rutetransport i trafikksvake områder for å kunne imøtekomme Eldres transportbehov. En vesentlig utvidelse av dagens kollektivtilbud, inkludert serviceruter og bestillingsruter, vil kreve tilleggsfinansiering og/eller omprioriteringer innenfor de rammene som i dag er satt av til kollektivtransport i fylkeskommunenes regi.

Lokale tilbud basert på frivillige eller samarbeid mellom kommune og frivillige, fungerer som et supplement til fylkeskommunens tilbud i en del kommuner. Hva som tilbys, varierer på tvers av kommunene, det er også store variasjoner med hensyn til hvor omfattende tilbud som finnes. Transport til arrangementer i regi av kommunen, Eldresenter, frivillighetssentral eller arrangementer i regi frivillig sektor, herunder religiøse arrangementer, ser ut til å være det mest vanlige. Transport til andre tilbud som kino, konserter eller andre arrangementer som foregår på ettermiddag/kveldstid eller helg, synes å være mindre vanlig. Lokale tilbud i kommunal og/eller frivillig regi dekker i liten grad besøk til venner og familie. Drosje er et alternativ der dette finnes, men det kan være økonomiske eller andre barrierer mot å benytte denne type transporttilbud. Det er eksempler på lokal bestillingstransport fra drosjesentral der eldre får subsidierte priser.

Undersøkelsene vi har gjennomført tyder også på at eldre har lite informasjon og kunnskap om eksisterende tilbud. Bedre informasjon om ulike tilbud, kan bidra til at flere som har behov for transport blir kjent med og bruker de tilbudene som finnes.

Bil er det mest brukte transportmidlet blant eldre. Tilgjengelige parkeringsplasser ved kollektivknutepunkt og holdeplasser, i bysentra og butikker, med kort gåavstand til butikk og servicetilbud, vil gjøre det enklere å bruke kollektivtransport, og kan også bidra til at eldre som kjører bil i dag blir selvhjulpne lengre.

Følgende tabell gir en oversikt over enkle tiltak som gjøres innenfor dagens rammer for å gjøre eksisterende tilbud mer kjent og noe mer aldersvennlig.

**Tabell 6.2 Tiltakskategori tilbudsutvikling og bedre informasjon**

<b>Tilbudsutvikling og informasjon</b>		
<b>Hva kan gjøres?</b>	<b>Hvem og hvordan?</b>	<b>Kommentar og vurdering av gjennomførbarhet</b>
<b>Bedre og mer målrettet informasjon om eksisterende tilbud</b>	Kollektivselskaper/fylkeskommune i samarbeid med frivillighetssentraler og eldresenter. Gi informasjon og dele ut «trykt» informasjon	Informasjonen bør inkludere både offentlige tilbud, tilbud organisert av frivillige, kommersielle tilbud, herunder oversikt over butikker som tilbyr hjemkjøring av varer.  Informasjonen bør inkludere en oversikt over kommersielle tilbud som drosjer og eventuelle andre tilbud.
<b>Enklere bestilling og betaling</b>	Kollektivselskapene	Kontant betaling og betaling med kort bør tilbys i tillegg til elektronisk betaling med mobil/app.  Bestilling og ruteopplysning per telefon bør være tilgjengelig i tillegg til bestilling og informasjon over internett. En stor andel eldre har tilgang til PC og mobil, men det er på langt nær alle som har tilstrekkelig digital kompetanse og/eller utstyr som gjør at digitale tjenester er tilstrekkelig tilgjengelige.
<b>Bedre parkeringsmuligheter for eldre i bysentre, på holdeplasser og ved kollektivknutepunkt.</b>	Kommunen kan tilrettelegge og regulere områder for å sikre tilgjengelige parkeringsplasser.	Bedre parkeringsmuligheter kan gjøre det enklere å bruke bil for eldre som har bil/sertifikat. Tilrettelegging med parkeringsplasser på kollektivknutepunkt kan gjøre det enklere å bruke offentlig transport på lengre reiser.
<b>Behovskartlegging og målrettet tilpasning etter behov</b>	Kommunen bør kartlegge lokale behov og samarbeide med fylkeskommunen i utviklingen av mest mulig målrettet tilbud	Kartleggingen viser at det er svært få kommuner der transportbehovet til eldre er kartlagt. Mer kunnskap om behovene kan gjøre det enklere å tilpasse tilbud etter behov og således gi mer nytte per brukte krone.

Det finnes en rekke former for transporttilbud organisert gjennom frivillighetssentraler og eldresenter, der frivillige kjører egen bil, eller en bil/minibuss som eies av eldresenteret/kommunen eller frivillighetssentralen. Det synes vanlig å gi godtgjørelse ved bruk av egen bil. Vi finner også løsninger der frivillige rekrutteres av en etat eller organisasjon og kobles mot eldresenter/eldre som har behov for transport, men der bestillingene går direkte fra den som skal transporteres til frivillige som har meldt seg. Hvordan denne type tilbud eventuelt godtgjøres, finnes det mindre informasjon om. Denne type

ordninger gir et viktig og verdifullt supplement, men tilbud basert på frivillige har også sine klare begrensninger, og da særlig med tanke på kapasitet og tilgjengelighet.

# 7 Fremtidige transportløsninger for eldre

I første del av rapporten har vi kartlagt hvilket transporttilbud som eksisterer for eldre i dag både i Norge og utlandet, Eldres reisevaner og Eldres opplevde transportbehov og utfordringer, og diskutert hva som er et aldersvennlig transporttilbud. I dette kapitlet ser vi nærmere på hva som kan være aktuelle løsninger for transport for eldre i fremtiden. Løsninger som ble diskutert i workshop med tilbydere av transporttjenester presenteres. I spørreundersøkelsen rettet mot personer over 60 år innhentet vi også synspunkt på løsningene. Tabeller med fordeling av svar på kjønn, alder og bosted fremgår av vedlegg F.<sup>21</sup>

Basert på innspill, diskusjoner og resultatene av kartleggingen presentert foran, gir vi vår faglige vurdering og anbefalinger for det videre arbeidet med aldersvennlig transport der vi mener at vi har et tilstrekkelig grunnlag for dette.

Avslutningsvis trekker vi inn noen andre perspektiver med relevans for et aldersvennlig samfunn.

## 7.1 Utgangspunkt og premisser

Eldre er en sammensatt gruppe, og deres behov og forutsetninger varierer. I tillegg varierer omgivelsene (by/distrikt, geografiske og værmessige forhold) på tvers av landet. Med dette utgangspunktet har vi derfor skissert et bredt mulighetsrom av fremtidige transportløsninger for eldre. Løsningene er ikke gjensidig utelukkende og kan gjerne kombineres i samme geografiske område. Flere av løsningene finnes allerede i dag i form av kommersielle eller frivillige tjenester i deler av landet. Når vi foreslår disse løsningene, er det ment som et tilbud i regi av eller i samarbeid med det offentlige, i de situasjonene og de stedene der markedet ikke tilbyr disse løsningene på egen hånd. Det legges ikke opp til at det offentlige skal erstatte allerede eksisterende tilbud i regi av private eller frivillige aktører.

Flere av løsningene krever bruk av datamaskin, mobiltelefon eller nettbrett med internett. Vår kartlegging viser at de aller fleste eldre har tilgang til slik teknologi. I spørreundersøkelsen rettet mot personer over 60 år hadde 92 prosent av respondentene tilgang til en datamaskin, mobiltelefon eller nettbrett med tilgang til internett etc., jf. avsnitt 5.3.3. Andelen var også relativt høy i de eldste aldersgruppene. Av disse hadde tre firedeler brukt disse verktøyene til å bestille eller betale for en reise, og 88 prosent av disse opplevde dette som enkelt. Dette indikerer at eldre kan være villige til å ta i bruk transportløsninger som krever bruk av pc eller smarttelefon med internett. Innspill vi har fått i kartleggingen understreker imidlertid at brukervennlige løsninger og god opplæring/veiledning vil være viktig for at flest mulig skal ta i bruk løsninger som krever bruk av datamaskin, mobiltelefon eller nettbrett. Det bør også tas hensyn til at det er eldre som ikke har tilgang til eller opplever det som krevende å benytte denne typen løsninger, særlig blant de aller eldste. Fremtidens løsninger bør derfor ikke utelukkende basere seg på bestilling og/eller betaling med bruk av datamaskin, mobiltelefon eller nettbrett.

<sup>21</sup> I denne delen av rapporten er svarene fra spørreundersøkelsen rettet mot personer over 60 år vektet på kjønn, alder (60-69 år/70-79 år/eldre enn 80 år) og geografi/landsdel (Nord-Norge, Midt-Norge, Vestlandet, Østlandet, Sørlandet og Oslo).



Anbefalingene fra kapittel 6 og vurderingene av ha som forenlig med en aldersvennlig transport, gjelder også for fremtidens transport for eldre og gjentas ikke i dette kapitlet.

## 7.2 Mulige løsninger og tiltak

I dette delkapitlet presenterer vi mulige løsninger og tiltak som vi har hentet inn vurderinger av gjennom spørreundersøkelser, intervjuer og en workshop med sentrale aktører (se vedlegg A). Basert på innspillene som er gitt og diskusjoner underveis, gir vi vår faglige vurdering av mulige fremtidige løsninger.

### 7.2.1 Varelevering med bestilling via internett og/eller telefon

Svarene vi fikk i spørreundersøkelsen rettet mot kommuner, eldreråd og interesseorganisasjoner tyder på at transporttilbudet de fleste steder i liten grad tilrettelegger for at eldre får utført sine mest essensielle gjøremål, som dagligvarehandel, legebesøk o.l. I spørreundersøkelsen rettet mot eldre selv svarer imidlertid svært få at de er *forhindret* fra å utføre sine hverdagslige gjøremål pga. mangel på transport, men andelen øker med alderen: nær 12 prosent av respondentene som er 75 år eller eldre opplever dette av og til, ofte eller hele tiden. Data fra reisevaneundersøkelsen viser at mellom 40 og 50 prosent av reisene til de over 67 år er med handel og service som hensikt, jf. Figur 4.2.

Flere steder i Norge finnes det kommersielle tilbud om hjemlevering av mat, men dette er i hovedsak konsentrert til større byer og andre sentrale områder. Vår kartlegging viser at tilbud om hjemkjøring av dagligvarer i distriktene er mer sporadisk, og ofte i regi av frivillige organisasjoner eller den lokale butikken. Hjemlevering av varer kan være en løsning for eldre som av ulike årsaker har vanskeligheter med å komme seg til dagligvarebutikker og apotek. Organisering, bestilling og betaling gjøres på ulike måter der denne type ordninger finnes i dag.

I workshop med tilbydere av transportløsninger ble det tatt opp at hjemlevering av varer kan dekke noe av transportbehovet for eldre. Det ble nevnt at eldre er forskjellige og at varelevering vil være absolutt nødvendig for noen. Varelevering kan gi en følelse av trygghet hjemme og legge til rette for selvstendighet. Varelevering kan også bidra til å avlaste pårørende. Samtidig ble det sosiale aspektet ved å være aktiv og dra i butikken selv fremhevet: å komme seg ut forebygger ensomhet. I tillegg ble det sagt at å handle selv legger til rette for mestring. Det ble derfor nevnt at den beste løsningen er en kombinasjon av ordninger som både stimulerer til at eldre kommer seg ut selv og varelevering ved behov, slik at eldre kan bruke kreftene slik de selv ønsker. Hjemkjøring av varer kan kombineres med å handle selv i tilfeller der det oppleves som tungt å frakte varene hjem selv.

I spørreundersøkelsen rettet mot personer over 60 år svarte nær halvparten (46 prosent) av respondentene at de hadde brukt varelevering med bestilling over internett, jf. vedlegg F, avsnitt F.1.1. Andelen faller med alderen (62 prosent i aldersgruppen 60-69 år og 20 prosent i aldersgruppen 80 år+), og er også høyere i Oslo sammenlignet med andre deler av landet. Dette kan skyldes at tilbudet av denne typen løsninger er større i Oslo enn andre deler av landet. Nær en tredel av respondentene (31 prosent) har brukt varelevering med bestilling over telefon. Også her er andelen noe fallende med alderen (41 prosent i aldersgruppen 60-69 år og 22 prosent i aldersgruppen 80 år+).

Svarene fra vår spørreundersøkelse indikerer at flere eldre kunne tenke seg å bruke varelevering med bestilling via internett eller telefon i fremtiden: 55 prosent bestilling via internett og 56 prosent via telefon. Til sammen har nær 70 prosent svart at de kunne tenke seg å bruke varelevering ved hjelp av

en eller begge løsningene. Andelen som kunne tenke seg å bruke disse løsningene er fallende med alderen. I de eldste aldersgruppene er varelevering via telefon mest aktuelt, mens det er noe mer skepsis til varelevering med nettbestilling. Respondenter i Oslo er mer positive til varelevering via internett enn respondenter ellers i landet.

### Vår vurdering og anbefaling

Tilbud om varelevering og hjemkjøring av dagligvarer og apotekvarer er noe som markedet i stor grad løser i byer og tettbebygde områder. I kartleggingen finner vi også en rekke lokale løsninger basert på frivillige, frivillighetssentraler eller lokale butikker som tilbyr hjemkjøring av varer. Det er et mangfold av løsninger tilpasset lokale behov og betingelser. Et mangfold av løsninger vil trolig også være mest hensiktsmessig i fremtiden, der det legges vekt på lokale tilpasninger.

Det vesentlige er at tilbudene er kjent, tilgjengelige, enkle å bruke og universelle slik at alle eldre har muligheter til å benytte de tilbudene de har behov for. Bedre informasjon om løsninger som finnes, er et enkelt tiltak for å øke tilgjengeligheten.

Der markedet, inkludert lokale butikker, ikke selv tilbyr hjemkjøring av varer til eldre, bør kommunen sørge for at denne type tilbud finnes. Dette kan eksempelvis løses gjennom tilskudd til lokale butikker, frivillige organisasjoner eller koordineres gjennom frivillighetssentraler. Tilskudd kan gis etter søknad, eventuelt utlyses som konkurranse eller forhandles med aktuelle aktører. Brukerbetaling bør også kunne vurderes.

## 7.2.2 Bildeling

Data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen og våre egne undersøkelser viser at en høy andel av eldre har førerkort, jf. Figur 4.5 og Tabell 5.1. Få transportmidler slår personbilen når det gjelder kvaliteter som fleksibilitet, uavhengighet og korte gåavstander som er høyt etterspurte blant mange eldre, jf. avsnitt 6.1. Samtidig er kostnaden ved å eie egen bil høy. Bildelingstjenester kan derfor være en aktuell løsning for eldre som fortsatt kan kjøre egen bil, og kan legge til rette for rimeligere og mer fleksibel bilbruk. I workshop med tilbydere av transportløsninger ble det nevnt at et hinder for bildelingsløsninger kan være at eldre er skeptiske til å bytte bil. Mange ønsker å kjøre en bil man er kjent med og trygg med.

Svarene fra spørreundersøkelsen rettet mot personer over 60 år indikerer at bildeling er en ordning som er svært lite brukt blant eldre i dag: kun 3 prosent av respondentene har benyttet seg av bildeling, jf. vedlegg F, avsnitt F.1.2. Andelen er noe høyere i Oslo (7 prosent) enn ellers i landet (1-4 prosent), som trolig henger sammen med at tilbudet av denne typen løsninger er større i Oslo enn andre deler av landet.

På spørsmål om man kunne tenke seg å bruke bildeling i fremtiden, er yngre respondenter mer positive enn de eldste til å bruke tilbudet (21 prosent i aldersgruppen 60-69 år og 11 prosent over 80 år), og respondenter i Oslo er mer positive enn respondenter bosatt i landet for øvrig.

### Vår vurdering og anbefaling

Bideling kan ha økonomiske og praktiske fordeler for de som bor i områder der markedet er stort nok og avstandene små nok til at bidelingsløsninger for eldre kan fungere. I hvor stor grad bildeling vil løse

eldres transportbehov, kan likevel diskuteres. Vi har ingen resultater eller indikasjoner på at kostnader knyttet til bilhold er en avgjørende årsak til at eldre slutter å kjøre bil. En større utbredelse av bildelingsordninger eller mulige andre ordninger for bilhold, vil derfor neppe ha noen vesentlig betydning for dekningen av eldres transportbehov.

Bidlingsløsninger krever også en viss nærhet mellom brukere og volum for at denne type løsninger skal kunne fungere innenfor rimelige økonomiske rammer. Bidlingsløsninger i spredtbygde områder vil møte på avstandsutfordringer som gjør løsningen mindre aktuell for eldre som i dag har utfordringer med å komme seg til holdeplasser ved egen hjelp.

Vi kan ikke anbefale at det brukes offentlige ressurser på å tilrettelegge for bildeling for eldre der markedet selv ikke tilbyr denne type tjenester. Begrunnelsen er at vi ikke ser at bildeling vil løse utfordringene for eldre i distriktene som i dag ikke kjører bil, og vi ser heller ikke bildeling som et relevant virkemiddel for å forlenge tiden som bilkjører.

### 7.2.3 Mikromobilitet – elektrisk scooter eller rullestol for helårsbruk

Selv om en stor andel eldre har førerkort, er andelen fallende med alderen, og flere eldre opplever det som utfordrende å kjøre bil. Elektriske rullestoler for helårsbruk kan by på mange av de samme kvalitetene som en personbil, som fleksibilitet, uavhengighet og være et alternativ til gange på lengre og/eller bratte strekninger og i utsatt vær, men uten behov for førerkort. Elektrisk rullestol, scooter eller andre tilsvarende fremkomstmidler kan også være en erstatning for sykkel, gange eller korte turer med bil.

Med mikromobilitet menes små kjøretøy, med eller uten motor, som er ment til å frakte mennesker innenfor et begrenset område. Elsparkesykler er ett eksempel, men mikromobilitet er mye mer enn elektriske sykler og sparkesykler. Det er alt i fra små elektriske biler, til elektriske rulleskøyter, elektriske rullestoler til elektriske scooter og mulige fremtidige velferdsteknologiske hjelpemidler.

I dag kan personer med nedsatt bevegelighet få tilbud om elektriske rullestoler eller scooter gjennom hjelpemiddelsentralen/NAV, etter søknad. I workshop med tilbydere av transportløsninger spurte vi om det kunne være aktuelt å øke tilgangen til disse for å bedre eldres mobilitet, for eksempel gjennom utleie. Det ble tatt opp at elektriske rullestoler for helårsbruk kan fungere godt for å være sosial i nærmiljøet. Samtidig ble det nevnt at elektriske rullestoler ikke kan brukes overalt eller under alle forhold på grunn av topografiske forhold og lange avstander, samt vær. Det ble også nevnt at det er viktig med en form for kvalitetssikring av sjåførere og opplæring, slik at farlige situasjoner unngås. Det ble også tatt opp at utleie kan føre til for mange av denne typen fartøy på veiene, og at det kan skape trafikkproblemer.

Svarene fra spørreundersøkelsen rettet mot personer over 60 år indikerer at elektrisk rullestol for helårsbruker er svært lite brukt blant eldre i dag: kun 1 prosent av respondentene har benyttet seg av en slik, jf. vedlegg F, avsnitt F.1.3. Andelen varierer ikke med respondentens alder eller bosted.

På spørsmål om man kunne tenke seg å bruke elektrisk rullestol for helårsbruker i fremtiden, er 26 prosent av respondentene positive. Andelen variere lite med respondentens alder, men er noe lavere i Oslo enn ellers i landet. Dette kan skyldes at mange i Oslo bor sentralt med kort gåavstand til de stedene de utfører sine hverdagslige gjøremål og at kollektivtilbudet er godt utbygd (herunder med bl.a. aldersvennlig kollektivtransport, Rosa busser).

## Vår vurdering og anbefaling

Sett i lys av at kun 1 prosent oppgir at de bruker elektrisk rullestol i dag, må 26 prosent positive svar til fremtidig bruk av elektrisk rullestol for helårsbruk betegnes som høyt. Mikromobilitet med utvikling og utbredelse av elektriske sparkesykler og andre sykler, herunder varesykler og stødige sykler med tre hjul, helårs rullestoler eller andre framkomstmidler med tak, er i fremvekst. Det finnes eksempelvis sammenleggbare elektroniske scooteren som er enkle å ha med seg i en vanlig bil eller ta med seg på fly, tog, buss og bane. Kostnadene for denne type hjelpemidler er lave sammenlignet med bil, og flere alternativer kan i dag anskaffes til en innkjøpspris på godt under 50 000 kroner.

Etter hvert som tilbudet utvikles og flere får erfaring fra bruk, og kjennskap til ulike former for mikromobilitet, må det forventes at det også utvikles flere løsninger og framkomstmidler som er egnet for eldre. Utviklingen av mikromobile løsninger vil trolig også øke interessen for mikromobilitet blant eldre utover de som allerede i dag er positive til denne formen for transport. Det er rimelig at NAV fortsetter å gi støtte til denne type hjelpemidler etter behov, men det må også forventes at flere eldre i fremtidig vil skaffe seg denne type hjelpemidler på egen hånd.

Regulering, opplæring og tilrettelegging for bruk av tilpasset mikromobile kjøretøy, bør inngå i arbeidet med fremtidens transportløsninger for eldre. Kommunene bør allerede nå starte med planlegging og vurdering av behov for regulering og tilrettelegging av infrastruktur. Det arbeides allerede i dag med både fysiske tiltak, teknologitiltak, samt samarbeids- og organisatoriske tiltak for økt bruk av mikromobilitet. Det pågår mye innovasjon og utprøving hos både statlige aktører, fylkeskommuner, kommuner, kollektivselskaper og private mobilitetsaktører. Eldres behov, ferdigheter og mulige løsninger for eldre bør inkluderes i dette arbeidet.

### 7.2.4 Transport som tilbys av privatpersoner med bestilling og betaling via mobil

Slike tjenester har noe av de samme kvalitetene som en taxi, men kan ofte være billigere. Det finnes i dag flere kommersielle tilbud, herunder tilbud fra ulike drosjesentraler og Uber. I tillegg finnes det flere steder tilbud der privatpersoner tilbyr transport, men der bestilling og betaling ikke nødvendigvis skjer med mobil. Disse er som regel i regi av frivillige. En utfordring ved denne typen løsninger er at det kan være krevende for tilbydere og kunder å finne hverandre. En løsning kan dermed være at det offentlige, enten selv eller i samarbeid med andre, utvikler og drifter en plattform som kobler biler og reisende sammen.

I workshop med tilbydere av transportløsninger ble det tatt opp at det er viktig med et fast sted å forholde seg til med denne typen løsninger. Det ble også tatt opp at ordninger i offentlig regi ikke må konkurrere med private ordninger som fungerer.

Flere i workshopen trakk frem at frivillige lag og organisasjoner og frivilligsentraler i større grad kan trekkes inn for å dekke eldres transportbehov. Flere steder finnes det allerede ordninger der ulike frivillige aktører tilbyr transport. Disse er organisert på ulike måter, herunder varierer det om man bruker egne eller kommunale biler. Flere trakk frem at frivillige lag og organisasjoner kan bringes inn som en aktør i større grad enn i dag, men at det er behov for juridiske og praktiske avklaringer knyttet til løyve/kjøreseddel, forsikringer og ansvarsdeling, og konkurranseflaten mot taxinæringen.

Svarene fra spørreundersøkelsen rettet mot personer over 60 år indikerer at denne typen ordninger, der transport tilbys av privatpersoner, er mindre brukt blant eldre i dag: 6 prosent av respondentene har benyttet seg av en slik ordning, jf. vedlegg F, avsnitt F.1.4. Andelen er noe høyere i Oslo (15 prosent)

enn ellers i landet (4-7 prosent), som trolig skyldes at tilbudet av denne typen ordninger, i regi av privatpersoner, er større i Oslo. Om lag en firedel av respondentene (24 prosent) kunne tenke seg å benytte seg av denne typen ordninger i fremtiden. Andelen er noe høyere blant yngre respondenter enn eldre, og høyere i Oslo enn ellers i landet.

### Vår vurdering og anbefaling

Private kommersielle løsninger etablerer seg som hovedregel kun der markedsbetingelsene gir muligheter for en rimelig fortjeneste. I distriktene og i grisgrendte områder, kan det ikke forventes at et uregulert marked på egen hånd vil tilby et transporttilbud med individuelle transportere som er vesentlig billigere enn dagens drosjetilbud. Det er heller ikke alle steder, bygder eller små tettsteder som har en tilgjengelig drosjetjeneste i rimelig nærhet. Manglende tilbud skyldes i all hovedsak at etterspørselen er for liten til at det er mulig å levere tjenester uten offentlig støtte.

Det kan tenkes at flere kan se på transporttjenester som en attåttnæring, der de tar oppdrag på bestilling mot betaling. Denne type tjenester finnes allerede flere steder, men ofte som uorganiserte og uformelle tilbud der både bestilling og betaling skjer i uformelle kanaler. Sosiale medier brukes i dag til å «melde» fra om ledig plass til «byen» eller et senter, eller til å spørre om noen skal kjøre til et handlested og om de har plass. Mange av tilbudene kan karakteriseres som en form for vennetjenester, nabohjelp, sosialt felleskap av uformell karakter, men som finnes i mange små lokalsamfunn med et mangelfullt offentlig transporttilbud. Denne type tilbud vil neppe kunne formaliseres, og kan heller ikke regnes som en del av en kommunes transporttilbud for eldre.

Transport organisert av frivillighetssentraler er derimot et offentlig tilbud. Vi finner eksempler der frivillige brukes som sjåførere på biler/minibusser som disponeres av frivillighetssentraler/kommunen, eksempler der private bruker egen bil, og der organisasjoner eller næringsdrivende har kjøretøy og sjåførere som tilbyr transporttjenester til eldre med eller uten avtale og finansieringsstøtte fra kommunen.

Frivillige er også en knapp ressurs, og det er begrenset hvor mye tjenester som kan gjennomføres av frivillige. Frivillige organisasjoner har sine egne formål og mål, og kan ikke forventes å være «gratis» på jobb for kommunen i stort monn for andre formål enn de er opprettet for. Pensjonister som kjører andre pensjonister, ser ut til å være ordninger som fungerer, men vil ha begrensninger på kapasitet. Vi advarer derfor mot å legge til grunn at frivillige kan løse transportutfordringene for eldre i distriktene utover å bidra som et viktig supplement til et eksisterende transporttilbud.

Frivillige lag og organisasjoner kan bringes inn som en aktør i større grad enn i dag, men skal de utgjøre et vesentlig volum, sikre forutsigbarhet og regularitet i tilbudet, må også frivillig sektor betales for tjenestene som leveres.

Regelverket for bruk av frivillige i formelle transporttilbud, herunder å stille som sjåfører på biler kommunen/frivillighetssentralen disponerer, er uklart. Oppdrag mot betaling fra brukerne der kommunens kjøretøyer brukes, kan være konkurransevridende mot taxinæringen og ha flere formelle utfordringer. Kjøp av transporttjenester fra frivillige organisasjoner eller tilskudd til private for å eksempelvis drifte en handlebuss til egen butikk, må også gjøres innenfor et regelverk.

Kartleggingen viser et stort mangfold av løsninger. Vi antar at løsningene også er i tråd med gjeldende regelverk, herunder at løyve/kjøreseddel, forsikringer og ansvarsdeling er klarlagt der denne type tilbud er organisert av kommunen, eller mottar offentlig støtte. Hvordan de ulike løsningene er organisert og

finansiert, med ansvarsdeling, forsikring og betalingsordninger, er ikke inkludert i kartleggingen. Det er derfor fortsatt et behov for mer kunnskap på detaljnivå om hvordan ulike løsninger faktisk fungerer. Vi anbefaler at dette følges opp, der det legges vekt på å kartlegge og beskrive de organisatoriske og økonomiske betingelsene for ulike lokale løsninger som i dag synes å fungere godt.

Vi anbefaler også at det settes i gang et arbeid for juridiske og praktiske avklaringer knyttet til løyve/kjøreseddel, forsikringer og ansvarsdeling, og konkurranseflaten mot taxinæringen. Formålet med denne type avklaringer må være å komme fram til et kunnskapsgrunnlag som kan danne grunnlaget for veiledere og idehefter som viser «beste praksis» i ulike områder.

## 7.2.5 Bestillingstransport

Bestillingstransport kan organiseres langs flere dimensjoner; dør til dør eller til og fra holdeplass, og med eller uten tilrettelegging og assistanse.

En utfordring for eldre flere steder i landet er at det ikke finnes et kollektivtilbud, eller at tilgangen er dårlig (jf. bl.a. Figur 4.4). Bestillingstransport fra holdeplass til holdeplass, som bringer eldre til ulike servicepunkter i byer/tettsteder eller knutepunkter for annen kollektivtrafikk, kan løse transportbehovet for eldre i områder med manglende eller dårlig kollektivtilbud. Dette tilbudet er imidlertid kun aktuelt for eldre som er i stand til å gå til holdeplassen og komme seg av og på transportmidlet selv.

Bestillingstransport dør til dør *uten* assistanse er en løsning som er utprøvd og finnes flere steder i landet, ofte i distriktene. Tilbudet løser utfordringen med å komme seg til holdeplassen. Bestillingstransport dør til dør *med* assistanse finnes i dag flere steder i landet (Rosa busser» i Oslo, AKT Svipp to steder i Agder og Atb67 pluss i Trondheim). Tilbudet er populært blant eldre og treffer flere av deres behov, særlig knyttet til assistanse og kort avstand til holdeplass, jf. kap. 6. Samtidig vil kostnadene ved et dør til dør-tilbud kunne være høyere enn et tilbud som går fra holdeplass til holdeplass, og assistanse vil kunne øke kostnadene ytterligere.

I workshopen kom det frem at bestillingstransport dør til dør *med assistanse* kan være et alternativ til TT-ordningen for flere. Samtidig ble det hevdet at det at det blir flere eldre fremover ikke vil gjøre det mulig å tilby assistert bestillingstransport til alle, og at bestillingstransport uten assistanse burde prioriteres. Det ble også nevnt at serviceruter <sup>22</sup> kan være aktuelt som et alternativ til bestillingstransport, enten fra holdeplass eller dør til dør, som ivaretar Eldres behov for forutsigbar transport. Disse spørsmålene handler i stor grad om økonomiske rammebetingelser og prioriteringer. Fylkeskommunene har i dag ansvaret for kollektivtransport og skoleskyss i eget fylke, og prioriterer tilgjengelig ressurser innenfor gitt rammer. Flere service- og bestillingsruter i fylkeskommunens regi, vil da kunne gå på bekostning av andre deler av kollektivtilbudet.

Vår spørreundersøkelse rettet mot personer over 60 år antyder at få har brukt bestillingstransport med assistanse i dag (5 prosent av respondentene) og bestillingstransport til og fra holdeplass (7 prosent av respondentene), jf. vedlegg F, avsnitt F.1.5, og at bruken i liten grad varierer med respondentenes alder og bosted.

---

<sup>22</sup> Dette er ruter som enten betjenes av vanlige busser eller taxi/minibuss, som er lagt til fast traséer og tider, hvor hensikten er å knytte innbyggere i utkantstrøk til ulike servicepunkter i byer og tettsteder, jf. avsnitt 3.1.3.

Svarene indikerer at bestillingstransport dør til dør uten assistanse fra sjåføren er mer brukt: 21 prosent av respondentene har brukt en slik ordning. Dette henger trolig sammen med at tilbudet av denne typen løsninger større. Andelen er høyere i Oslo (37 prosent) enn ellers i landet (15-22 prosent). I utgangspunktet er bestillingstransporten i Oslo, Rosa busser, med assistanse fra sjåføren til av- og påstigning. Svarene kan antyde at mange legger mer i begrepet «assistanse» enn hjelp til av- og påstigning, for eksempel knyttet til bæring av varer/handleposer fra kjøretøyet og til inngangsdøren.

Flere av respondentene kunne tenke seg å bruke en eller flere former for bestillingstransport i fremtiden, og indikerer at bestillingstransport dør til dør er mest aktuelt. 40 prosent av respondentene kunne tenke seg å bruke bestillingstransport dør til dør uten assistanse fra sjåføren. Andelen faller med alderen: 45 prosent i aldergruppen 60-69 år kunne tenke seg å bruke ordningen, mot 34 prosent i aldersgruppen over 80 år.

35 prosent av respondentene kunne tenke seg å bruke bestillingstransport dør til dør med assistanse fra sjåføren og 25 prosent er positive til å bruke bestillingstransport til og fra holdeplass. For sistnevnte faller andelen med alderen, noe som kan skyldes at helsemessige utfordringer som gjøre det krevende å gå til holdeplassen øker med alderen.

Førerløse busser er testet ut flere steder i landet. Bestillingstransport med førerløs buss kan være en aktuell, og kostnadseffektiv, løsning i fremtiden. Dersom bestilling og betaling må skje digitalt, kan det være til hinder for enkelte grupper eldre. I tillegg retter et slikt tilbud seg kun til eldre som ikke behøver assistanse. I intervjuer med eldre selv var flere skeptiske til selvkjørende kjøretøy, men samtidig sa flere at de kunne tenke seg å prøve dette ut.

I spørreundersøkelsen rettet mot personer over 60 år svarer svært få av respondentene at de har prøvd en førerløs buss, kun 2 prosent, jf. vedlegg F, avsnitt F.1.6. Andelen er noe høyere i Oslo (8 prosent) mot resten av landet (1-3 prosent). Nær en firedel (23 prosent) av respondentene kunne tenke seg å bruke en førerløs buss i fremtiden. Andelen faller med alderen (30 prosent i aldersgruppen 60-69 år og 12 prosent i aldersgruppen 80 år+), og er også høyere i Oslo (44 prosent) og Østlandet (27 prosent) sammenlignet med andre deler av landet (14-22 prosent). Dette kan ha en sammenheng med at det allerede er testet ut selvkjørende busser i Oslo og andre steder på Østlandet, og at respondenter i disse områdene i større grad er kjent med konseptet og erfaringer med bruk av løsningen.

## Vår vurdering og anbefaling

Ulike former for bestillingstransport er i utviklingen, og det synes også som det er en god dialog og erfaringsutveksling mellom fylkene/kollektivselskapene om mulig løsninger. Utprøving av nye løsninger, herunder bruk av førerløse kjøretøy, viser at det stadig arbeides for å utvikle løsninger som kan møte fremtidens behov på nye måter. En videre tilbudsutviklingen; hvor stor flatedekning, hvor ofte, og når på døgnet det er mulig å tilby ulike former for bestillingstransport, handler i stor grad om økonomiske rammebetingelser og prioriteringer. Vi observerer at kommunene ønsker et bedre tilbud for eldre, og at flere opplever at fylkeskommunen/kollektivselskapene ikke forstår de lokale behovene godt nok. Fra fylkeskommunenes side sies det at kommunene kan være urealistiske i sine forventninger om hva som er mulig å realisere innenfor de rammebetingelsene som fylkeskommunen har.

Vår vurdering er at det kan være et potensial for en noe større grad av samfinansiering av spesifikke lokale løsninger, der fylkeskommunens kollektivselskap kan utvikle løsninger på kommunens premisser. En tettere dialog og samarbeid med kommunene vil også kunne bidra til at tilbudene blir mer målrettet

mot Eldres behov i den enkelte kommune. Det bør også vurderes om det kan utvikles bestillingstransport der brukerne betaler en større egenandel enn ordinær busstakst.

Vi har også fått flere innspill på at dagens TT-ordninger er kostnadskrevenne å administrere, og at ordningen kanskje ikke gir tilstrekkelig mye transport og behovsdekning per brukte krone. TT-ordningen ble utviklet lenge før bestillingstransport med og uten assistanse var et alternativ. Dette tilsier at ordningen bør vurderes i lys av andre ordninger som i dag finnes for å vurdere om det er mulig med en større grad av samordning for å dekke flere behov. Vi foreslår at dette utredes der også spørsmål om fordelingseffekter belyses. Utredningen bør inkludere en samfunnsøkonomisk analyse der ulike virkemidler, TT-ordningen og bestillingstransport sees i sammenheng.

## 7.3 Hvordan kan arbeidet med transportløsninger for eldre forbedres og videreutvikles?

Samarbeid, samhandling og involvering er temaer som er kommet opp i ulike sammenhenger i arbeidet med kartleggingen. Videre i dette delkapitlet diskuterer og vurderer vi noen av innspillene som handler om samarbeid og videreutvikling av arbeidet med transportløsninger for eldre.

### 7.3.1 I hvilken grad samhandler kommuner med fylkeskommuner om transporttilbud for eldre lokalt?

I intervjuer med fylkeskommuner og kollektivselskaper stilte vi spørsmål om hvorvidt og hvordan fylkene samarbeider med kommuner om å tilrettelegge for Eldres transportrelaterte behov.

Flere fylkeskommuner og kollektivselskaper viser til ulike former for og grad av samarbeid med kommuner i sine fylker, i hovedsak i form av at kommunene melder inn behov om ruter og holdeplasstruktur, samt har en viktig rolle i å informere sine innbyggere om transporttilbudet som finnes. Fylkeskommunen og kollektivselskapet forsøker å tilpasse kollektivtilbudet og bestillingsruter med hensyn til dette. Blant eksempler på bestillingsruter som kjøres for eldre i samarbeid mellom fylkeskommuner og kommuner ble det nevnt transport til og fra dagsenter, som kjøres med drosje. Det ble samtidig nevnt fra flere hold i fylkeskommuner og kollektivselskaper at deres muligheter til å tilpasse rutene ofte er begrenset, da bestillingstransport krever en høy grad av subsidiering, og at kommunenes ønsker og behov overgår mulighetene som finnes hos fylkeskommunene. Mange kommuner ønsker et transporttilbud for eldre. Prioritering av ulike behov er en utfordrende oppgave for fylkeskommuner og kollektivselskaper. Kollektivtilbudet må løses innenfor fylkeskommunenes økonomiske rammer der mange behov, herunder skoleskyss skal dekkes. Løsningene i seg selv er derfor ikke nødvendigvis problemet, utfordringen er å finne finansiering til et transporttilbud som i større grad enn i dag dekker Eldres behov over hele landet.

Vi spurte også kommuner som deltok i spørreundersøkelsen rettet mot kommuner om i hvilken grad deres kommune samhandler med fylkeskommunen rundt spørsmål om tilrettelegging for Eldres transportrelaterte tilbud lokalt. Datagrunnlaget er noe usikkert (få svar), men svarene vi fikk tyder på at kun et mindretall av kommunene samhandler med fylkeskommunen om Eldres lokale transportbehov. Blant årsakene til lite eller ingen samhandling ble det nevnt økonomi, manglende politisk prioritering av temaet i kommunen og manglende forståelse for behovene innbyggerne i kommunen har fra fylkeskommunenes side.



I diskusjonen i workshopen med tilbydere for transport kom det frem at kommuner og fylkeskommuner ikke er vant til å samarbeide rundt transport. Selv det å etablere et slikt samarbeid oppleves som utfordrende for flere. Utfordringene er etter det vi forstår mangeartet. Ansvar for kollektivtransport og skoleskyss ligger som nevnt hos fylkeskommunene. Skoleskyss krever dialog og samarbeid mellom kommunene og fylkeskommunene for å utarbeide ruteplaner tilpasset skolens start- og sluttidspunkt. På dette området er det i dag et samarbeid, eller etablert dialog, mellom fylkeskommuner og kommuner. Transport for eldre har ikke et like naturlig samarbeidspunkt. Helse- og omsorgssektoren har noe transport av egne brukere, men har ikke nødvendigvis oversikt over transportbehov og løsninger for eldre som ikke er brukere av kommunens tjenester. Leve hele livet – reformen nevnes som et mulig samhandlingspunkt for transport, men er litt forskjellig organisert på tvers av kommunene. Reformen rommer mange prosesser og forslag til tiltak, men tilfører ikke kommunene friske midler til gjennomføringen. Kommunene må prioritere eventuelle nye tiltak innenfor eksisterende ressursrammer.

Pasienttransport organiseres av helseforetakene, men pekes også på som en transporttjeneste med muligheter for bedre samordning med andre løsninger.

### Vår vurdering og anbefaling

Som vist tidligere i rapporten er det eksempler på frivillighetssentraler der kommunen og ulike frivillige aktører samarbeider om et transporttilbud til eldre. Denne type tilbud ligger utenfor fylkeskommunenes ansvarsområde og vil ofte også kreve lokalkunnskap og nettverk som det ikke kan forventes at fylkeskommunene har eller har ressurser til å følge opp.

Det framstår som uklart hvor ansvaret for aldersvennlig transport ligger. Fylkeskommunen har ansvaret for kollektivtransporten i fylket, og med dette også ansvaret for at busser og kjøretøy er universelt utformet. Fylkeskommunen har ansvaret for skoletransport og for at kollektivtilbudet for øvrig er best mulig tilpasset befolkningens, herunder eldres transportbehov. Kommunene har et særskilt ansvar for å følge opp strategien for et aldersvennlig samfunn, herunder tilrettelegge infrastruktur, involvere eldre i planlegging, tilrettelegging og organisering av seniorressursen i frivilligheten mv. Det framstår likevel som utydelig hvordan ansvarsfordelingen mellom kommune og fylkeskommune på området aldersvennlig transport er, og hvilke virkemidler de ulike aktørene faktisk disponerer.

I tillegg til strukturelle utfordringer, er det også noen økonomiske rammebetingelser. Et utvidet tilbud som i større grad enn i dag dekker eldres transporttilbud der denne type tilbud er nær ikke-eksisterende, koster penger. For å utvide tilbudet kreves det da budsjettmessige prioriteringer (tilskudd), eventuelt en større grad av egenbetaling enn det som tilsvarer kostnadene til en bussbillett/honnørbillett.

#### 7.3.1.1 Smart transport – digital løsning for integrert og dynamisk transportplanlegging

Hedmark Trafikk (nå Innlandstrafikk) har tatt initiativ til et innovasjonsprosjekt kalt "Smart transport i distriktene". Hovedidéen bak prosjektet er å lage et felles system for transportplanlegging, der behov for person- og varetransport samordnes dynamisk for å utnytte transportressursene optimalt (Sintef, 2022). Som en del av prosjektet skal det utarbeides en digital tjeneste for integrert og dynamisk transportplanlegging for personer og varer for å sikre at reisende skal nå frem i tide på en behagelig, trygg og kostnadseffektiv måte.

### 7.3.1.2 Pasienttransport og bestillingstransport

Pasienttransport er som nevnt en rettighet der det er behandler som rekvirer reiser etter angitte regler. Tjenesten organiseres og finansieres av Pasientreiser HF. Dette er et nasjonalt helseforetak, som sammen med 17 andre helseforetak, skal sørge for at befolkningen møter gode og likeverdige tjenester på pasientreiseområdet. Transportørene kjører på kontrakt med Pasientreiser, der kontraktene lyses ut på anbud. Det er i hovedsak drosjer/turvogner/minibusser som benyttes til denne tjenesten. For at denne tjenesten skal kunne samordnes med andre transporttilbud i en kommune eller et fylke, kreves det organisatoriske endringer som også inkluderer spørsmål om finansiering og muligens også endringer i regelverket som gir rett til refusjon av denne type reiser. En pasienttransport kan ikke plukke opp andre passasjerer som eventuelt skal reise på den samme strekningen så lenge det ikke er rekvirert transport for de aktuelle passasjerene. For at pasienttransport med refusjon skal kunne samordnes med eksempelvis bestillingstransport, kreves det organisatoriske endringer som gjør det mulig med eksempelvis felles anbud. Samordning der pasientreiser og annen bestillingstransport organiseres fra samme sted, og der samme kjøretøy kan frakte passasjerer under ulike ordninger og med forskjellige betalings- og finansieringsløsninger, krever avklaringer i regelverk og organisatoriske endringer. Det er behov for nærmere utredninger for å kunne vurdere hvordan en samordning eventuelt kan organiseres, der også den samfunnsøkonomiske nytten av en eventuell organisatoriske endring sees i forhold til kostnadene.

#### Vår vurdering og anbefaling

Samordning av ulike tjenester er særlig viktig i grisgrendte områder der hver tjeneste har få brukere. En bedre samordning kan gi effektivitetsgevinster som kan komme brukerne til gode. For brukerne vil planleggingen av reiser kunne gjennomføres ved hjelp av «En tur». Dette vil kunne bidra til mer sømløse reiser og enklere planlegging, noe som er etterspurt i fra eldre som inngår i våre undersøkelser.

### 7.3.2 Anbefalinger om bedre samhandling og videreutvikling av transporttilbudet for eldre

Basert på innspill vi har fått fra spørreskjemaundersøkelser, intervjuer og workshop med tilbydere av transport har vi utarbeidet forslag til hvordan samhandlingen mellom fylkeskommuner og kommuner om transporttilbudet kan bli bedre og hvordan arbeidet med å organisere transporttilbud for eldre kan videreutvikles. Våre anbefalinger fremgår av Tekstboks 7.1.

## Tekstboks 7.1 Hvordan kan arbeidet med transportløsninger for eldre videreutvikles?

---

### Tydelige roller og klar ansvarsfordeling

- Kollektivtransport er et fylkeskommunalt ansvar, men det er samtidig viktig at kommuner er aktive overfor fylkeskommunen, og melder inn behov til fylkeskommunen. Kommunene bør ha ansvaret for å kartlegge Eldres transportbehov i egen kommune og samarbeide med fylkeskommunen om å finne løsninger.
- Kommunen eier kommunale veier og har et ansvar for å tilrettelegge for Eldres mobilitet i kommunen. Dette innebærer tilrettelegging for hvileplasser og holdeplasser med tak og sittemuligheter. Kommunens rolle og ansvar for aldersvennlig transport utover dette må tydeliggjøres.

### Etablere rammer og arenaer for samarbeid

- Aktiv involvering av kommunene som ressurs for fylkeskommunen, utover det å be om innspill til forslag fra fylkeskommunen.
- Inkludere transport for eldre i samarbeidet om transport mellom fylke og kommuner.
- Aktiv involvering av innbyggere og aktører i kommunene og fylkeskommunen: Involvere eldre selv, eldreråd og Eldres interesseorganisasjoner, frivillig sektor, andre organisasjoner og næringslivet.

### Legge til rette for erfaringsdeling og kunnskapsdeling

- Spre beste praksis mellom kommuner og fylkeskommuner, f.eks. gjennom nettverkssamarbeid som Leve hele livet eller KS.
- Systematisk oversikt over løsninger som er testet ut eller implementert og deling av denne mellom fylkeskommuner, kollektivselskaper og kommuner
  - I workshop med tilbydere av transport etterlyste flere deltakere en systematisk oversikt over hvilke transportløsninger som er utprøvd og ikke, og hvordan piloter og permanente ordninger for blant annet bestillingstransport og andre løsninger er organisert og finansiert.

### Samordne tjenester

- Økt samordning og koordinering av ulike transporttjenester (bestillingstransport, TT-transport, skoleskyss og pasienttransport) kan gi bedre ressurs- og kapasitetsutnyttelse og et bedre tilbud til brukerne.
- Flere steder konkurrerer det offentlige om de samme (knappe) ressursene til bestillingstransport, TT-transport, skoleskyss og pasienttransport. Samordning, for eksempel i form av felles anbud, kan gi høyere kjøpermakt og en mer effektiv ressursbruk.

### Avklaringer og forenklinger av regelverk

- Juridiske og praktiske avklaringer knyttet til behov for løyve/kjøreseddel, forsikringer og ansvarsdeling, og konkurranseflaten mot taxinæringen der frivillige tilbyr transport, enten alene eller i samarbeid med det offentlige, og sørge for at denne kunnskapen deles med aktører på nasjonalt, fylkeskommunalt og lokalt nivå.
  - Vurdere å fjerne reguleringer som er barrierer for nye og innovative løsninger.
-

## 7.4 Aldersvennlig transport må vurderes i sammenheng med andre tiltak

I mandatet for kartleggingen presiseres det at det i vurdering av nye løsninger må sees framover i tid og at det må tenkes nytt. I dette kapitlet trekker vi inn andre perspektiver som også handler om et aldersvennlig samfunn og som kan ha betydning for hvordan en videre utvikling av aldersvennlig transport kan brukes som et mulig virkemiddel i arbeidet med å utvikle et aldersvennlig samfunn.

### 7.4.1 Aldersvennlig transport vurdert i et samfunnsøkonomisk perspektiv

Vi har vist at dagens offentlige transporttilbud for eldre på langt nær dekker Eldres transportbehov for å kunne dekke daglige gjøremål overalt i landet. Privatbil er det mest brukte transportmidlet for eldre. Våre undersøkelser viser at eldre ønsker å være selvhjulpne, uavhengige av andre, og at de ønsker fleksibilitet slik at de kan gjøre ærender, delta i aktiviteter, besøke venner og familie når de selv ønsker. Tap av muligheten til å selv kjøre bil, eller bli kjørt av ektefelle, familie eller andre nære, kan føre til tap av fleksibilitet og utestenging fra deltagelse på aktiviteter og sosiale møteplasser dersom det ikke finnes alternative transportmuligheter. Mobilitet og tilgang til transport er også viktig for at eldre skal kunne bo lengst mulig hjemme og klare seg selv.

I områder med et svakt befolkningsgrunnlag, vil et godt og dekkende kollektivtilbud være forbundet med høye kostnader målt i kroner per passasjer. Kollektivtilbudet i distriktene, inkludert det som finnes av service- og bestillingsruter over hele landet, er subsidiert. Skal tilbudet utvides for å imøtekomme Eldres transportbehov, kreves det økte økonomiske rammer for å kunne finansiere et bedre tilbud. Dette handler i stor grad om politiske valg og prioriteringer, men kan også vurderes fra et samfunnsøkonomisk perspektiv.

Det kan argumenteres for at det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å bidra til at flere kan bo hjemme lenger, dersom alternativet er en institusjonsplass eller en bemannet omsorgsbolig. På den andre siden vil personer som bor langt fra sentrum og butikk, og som har behov for hjemmetjenester fra kommunen, også innebære kostnader for den kommunale pleie- og omsorgstjenesten som følge av lang reisevei (Vista Analyse, 2022). Tilgang til sentrumsnære boliger for eldre med lav mobilitet, kan være et alternativ til å tilrettelegge for gode transporttilbud for eldre i kommuner med store avstander og spredt befolkning. Tilgang til utleieboliger eller selveierleiligheter sentralt i kommunen der eldre kan klare seg selv, inngår også i et aldersvennlig samfunn.

Gode transportmuligheter som gir muligheter til å klare seg selv og være uavhengig av andre, bør med dette utgangspunkt sees i sammenheng med kommunens botilbud, Eldres ønsker og behov og ulike tiltaks samlede kostnader. Kan eldre stimuleres til å tilpasse seg med en annen bolig gjennom å prioritere transporttilbud til noen steder framfor å spre tilbudet over hele kommunen? Dette er spørsmål som krever nærmere utredninger og som trolig også vil ha forskjellig svar fra kommune til kommune og mellom ulike områder innenfor en kommune. Spørsmålet må også sees i sammenheng med eldrebølgen og hvordan bosettingsmønsteret utvikler seg framover.

#### Stimulere til flytting til sentrumsnære boliger framfor å tilrettelegge for transport over alt?

Flytting til en annen bolig, omtalt i den internasjonale litteraturen som «aging in another place» kan i mange tilfeller være vel så aktuelt som å utvikle transporttilbud som gir eldre ønsket mobilitet. Flytting som en del av tilpassingen til alderdommen, er også et kjent fenomen i Norge. Middelaldrende og eldre

med verdifulle, gjeldfrie boliger, selger disse og flytter inn i boliger som er bedre tilpasset alderdommen og også mer egnet for å kunne ta imot tjenester etter hvert som behovene kommer.

Eldre har tradisjonelt vært mindre mobile på boligmarkedet enn yngre. Flere studier tyder på at dette mønsteret er under endring, og at dagens og morgendagens eldre er mer mobile enn tidligere (Sørvold, et al., 2020). Flytting til en mer egnet bolig med bedre transportløsninger eller der transportbehovet kan løses med gange, gjerne i kombinasjon med nye løsninger for mikromobilitet, kan være et alternativ for flere eldre. Flytting er imidlertid ikke en mulighet for alle. Det kan være økonomiske begrensninger, begrensninger i tilgangen på egnede boliger (gjelder særlig i distriktene der transportutfordringene er størst) og en rekke andre barrierer som gjør at eldre som kunne ønske seg en mer lettstelt og sentralt beliggende bolig, ikke flytter før de eventuelt får tilbud om en kommunal boløsning, eller flyttes til en omsorgsbolig, sykehjem eller et annet offentlig botilbud. Behov for plass til å ta imot barn og barnebarn i ferier kan være en barriere mot å flytte fra en stor enebolig til en sentralt beliggende leilighet, risikoaversjon, tilknytning til et område, belastning og «orket» ved å flytte, er andre kjente barrierer i tillegg til økonomiske, finansielle og markedsmessige barrierer.

I tillegg til slike personlige og markedsmessige barrierer, står vi her overfor en *crowding in*-effekt. Jo bedre og mer treffsikre tiltak som dekker behov for blant annet mobilitet, desto svakere blir belønningen for å ta de personlige kostnadene ved å flytte til bedre tilpassede boenheter, som ville ha redusert offentlige utgifter. Dermed er det to kostnadsdrivere for det offentlige på dette området: (1) De direkte kostnadene ved å tilrettelegge transporttilbudet og kostnader til å yte tjenester til eldre der de bor og (2) *crowding in*-effekten. Hvor sterk denne effekten er, vil variere mellom regioner, blant annet avhengig av boligmarkedenes størrelse.

For kommunen som skal yte tjenestene, vil både reisetid, boligens egnethet, individuelle behov, geografisk plassering i forhold til andre med tjenestebehov, mv., ha betydning for når det er mest lønnsomt og hensiktsmessig å tilby en kommunal boløsning, institusjon eller lignende. For eldre som ikke kjører bil, og som i utgangspunktet er selvhjulpne og uavhengige, kan tilgang til egnede boliger med sentral beliggenhet være en mulig tilpasning dersom det finnes relevante tilbud.

Mer kunnskap om ulike aktørers rammebetingelser og insentiver kan bidra til å redusere flere barrierer mot å flytte, og dermed spare kostnader til tjenester i hjemmet, transportkostnader for kommune og fylkeskommune, og også redusere etterspørselen etter institusjonsplasser og kommunale omsorgsboliger/ aldersboliger. I kommuner og områder der det ikke er et fungerende boligmarked må det trolig utarbeides andre løsninger og virkemidler enn i kommuner med et fungerende boligmarked.

## 7.4.2 Behov for mer kunnskap

Denne kartleggingen har i utgangspunktet ikke vurdert de økonomiske rammebetingelsene og mulige finansieringsløsninger for å kunne utvikle bedre transportløsninger for eldre som dekker eldres behov for mobilitet. Vi anbefaler at dette utredes videre. Verken samhandling, involvering av frivillige eller ny teknologi, vil etter våre vurderinger være tilstrekkelig til å imøtekomme eldres transportbehov uavhengig av bosted. Det er også behov for mer kunnskap om sammenhengen mellom ulike tiltak og virkemidler i det videre arbeidet for et aldersvennlig samfunn, der bosettingsmønster, boligtilbud og transport sees i sammenheng.

# Referanser

- Agder fylkeskommune. (2021, September 28). *Kollektivtransport*. Hentet Desember 6, 2021 fra Agder fylkeskommune: Kilde: <https://agderfk.no/vare-tjenester/samferdsel/kollektivtransport/>
- Agder kollektivtrafikk. (2021). *AKT Svipp - samkjøringsprosjekt i Vågsbygd*. Hentet November 11, 2021 fra Agder Kollektivtrafikk: <https://www.akt.no/planlegg-reisen/bestillingsruter-og-akt-svipp-samkjoringstjeneste/akt-svipp-et-samkjoringsprosjekt-i-vagsbygd/>
- Agder kollektivtrafikk. (2021, November 11). *Bestillingsruter på Agder*. Hentet November 11, 2021 fra Agder Kollektivtrafikk: <https://www.akt.no/planlegg-reisen/bestillingsruter-og-akt-svipp-samkjoringstjeneste/bestillingsruter-pa-agder/>
- Age UK. (2021). *Transport*. Hentet November 23, 2021 fra <https://www.ageuk.org.uk/services/in-your-area/transport/>
- AtB. (u.d.). *Fleksibel transport*. Hentet November 17, 2021 fra AtB: <https://www.atb.no/fleksibel-transport/>
- ÖstgötaTrafiken. (2021). *Närtrafik*. Hentet November 22, 2021 fra <https://www.ostgotatrafiken.se/sa-reser-du-med-oss/bestallningstrafik/nartrafik/>
- Ældresagen. (2021). *Transport i fritiden*. Hentet November 2019, 2021 fra <https://www.aeldresagen.dk/viden-og-raadgivning/hjaelp-og-stoette/transport/gode-raad/transport-i-fritiden>
- Bliksvær, T., Andrews, T., Bardal, K., & Waldahl, R. (2020). *"Et godt sted å bli gammel". En studie av aldring i rurale kommuner*. Nordlandsforskning. NF rapport nr.:11/2020.
- Bokn kommune. (2021, Oktober 14). *Nytt busstilbod*. Hentet November 11, 2021 fra Bokn kommune: <https://www.bokn.kommune.no/nyhende-2/nytt-busstilbod.23717.aspx>
- Brakar. (2021). *Brakar Fleks*. Hentet November 5, 2021 fra Brakar: <https://www.brakar.no/home/prisinformasjon/brakar-fleks/>
- Brakar. (u.d.). *HentMeg*. Hentet November 10, 2021 fra Brakar: <https://www.brakar.no/prosjekter/hentmeg/>
- Center for Transport Analytics. (2021). *Transportvaneundersøgelsen. Faktaark om cykeltrafik i Danmark*. . Danmarks Tekniske Universitet. .
- City of Vaasa. (2021). *Färdtjänst för äldre*. Hentet November 23, 2021 fra <https://www.vaasa.fi/sv/bo-och-lev/sociala-tjanster-och-stod-i-vardagen/stod-i-vardagen-for-seniorer/fardtjanst-for-aldre/>
- DOT. (2021). *Plustur*. Hentet November 19, 2021 fra <https://dinoffentligetransport.dk/trafikinfo/her-og-nu/plustur/>
- Farte. (u.d.). *Farte Bestilling*. Hentet November 10, 2021 fra Farte: <https://www.farte.no/fartebestilling/>
- Farte. (u.d.). *Flexiruter i Telemark*. Hentet November 10, 2021 fra Farte: <https://www.farte.no/flexiruter/>

- Folldal kommune. (2019, Juni 25). *Smart transport i distrikt*. Hentet November 11, 2021 fra Folldal kommune: <https://www.folldal.kommune.no/aktuelt/smart-transport-i-distrikt.3164.aspx>
- Fram. (2021). *FRAM Flexx*. Hentet November 11, 2021 fra FRAM: <https://framr.no/FRAM/Bestillingstransport/FRAM-Flexx>
- Göteborgs Stad. (2021). *Flexlinjen*. Hentet Desember 16, 2021 fra <https://goteborg.se/wps/portal/start/buss-sparvagn-tag/flexlinjen>
- Gjerseth, H. (2021, November 17). *Europas første selvkjørende bestillingsbuss i Trondheim*. Hentet November 17, 2021 fra GoMobile: <https://gomobile.no/europas-forste-selvkjorende-og-fleksible-bestillingsbuss-er-apnet-opp-for-publikum-pa-oya-i-trondheim/>
- Haustein, S., & Siren, A. (2014). Seniors' unmet mobility needs – how important is a driving licence? *Journal of Transport Geography*, 41, ss. 45-52.
- Hedmark fylkeskommune. (2017). *Tiltaksplan for Hedmark Trafikk FKF 2018-2021*.
- Helse- og omsorgsdepartementet . (2019). *Meld. St. 19 (2018–2019). Folkehelsemeldinga — Gode liv i eit trygt samfunn*.
- Helse- og omsorgsdepartementet. (2018). *Meld. St. 15 (2017–2018) Leve hele livet — En kvalitetsreform for eldre*. Tilråding fra Helse- og omsorgsdepartementet 4. mai 2018, godkjent i statsråd samme dag. (Regjeringen Solberg).
- Helsedirektoratet. (2016). *Aldring, mestringsbetingelser og livskvalitet*. Av Thomas Hansen og Svein Olav Daatland. Publikasjon IS-2475.
- Helsenorge. (2019, Juli 3). *TT-kort*. Hentet Oktober 25, 2021 fra Helsenorge: <https://www.helsenorge.no/hjelpetilbud-i-kommunene/tt-kort/>
- Helsingfors stad. (2021). *Färdtjänst för äldre*. Hentet November 22, 2021 fra <https://www.hel.fi/helsinki/sv/stad-och-forvaltning/forvaltning/tjanster/tjanstebeskrivning?id=3029>
- Innlandstrafikk. (2020). *Årsrapport 2020*. Hentet November 10, 2021 fra <https://innlandstrafikk.no/om-oss/om-innlandstrafikk/arsrapport-innlandstrafikk-2020/>
- Innlandstrafikk. (2020). *Årsrapport 2020 Innlandstrafikk*. Hentet November 5, 2021 fra <https://innlandstrafikk.no/om-oss/om-innlandstrafikk/arsrapport-innlandstrafikk-2020/>
- Kolumbus. (2019, Oktober 21). *HentMeg i Sauda*. Hentet November 11, 2021 fra Kolumbus: <https://www.kolumbus.no/aktuelt/hentmeg-i-sauda/>
- Kolumbus. (2021, Desember 1). *Bil når du trenger det*. Hentet Desember 6, 2021 fra Kolumbus: <https://www.kolumbus.no/aktuelt/bil-nar-du-trenger-det/>
- Kolumbus. (2021, Oktober 14). *Utvidet trasé for den selvkjørende bussen*. Hentet Desember 6, 2021 fra Kolumbus: <https://www.kolumbus.no/aktuelt/utvidet-selvkjorende-trase/>
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2019). *Meld.St.5 (2019-2020): Levende lokalsamfunns for fremtiden. Distriktsmeldningen*.

- Kommunal- og moderniseringsdepartementet . (2020). *NOU 2020:15: Det handler om Norge Bærekraft i hele landet Utredning om konsekvenser av demografiutfordringer i distriktene*. Utredning fra et utvalg oppnevnt ved kongelig resolusjon 11. oktober 2019 Avgitt til Kommunal- og moderniseringsdepartementet 4. desember 2020.
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2019). *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019–2023*. Vedtatt ved kongelig resolusjon 14. mai 2019.
- KS. (2020, Desember 9). *Eksempelsamling - Transport i et aldersvennlig lokalsamfunn*. Hentet Desember 7, 2021 fra KS: <https://www.ks.no/arkiv/eksempelsamling---transport-i-et-aldersvennlig-lokalsamfunn/>
- Madsen, E. (2021, April 21). Snart kan du bestille buss etter behov mellom Salhus og Tertnes. *Åsane Tidende*. Hentet fra <https://www.aasnetidende.no/nyheter/2021/04/20/oppretter-pilotprosjekt-med-bestillingsbuss/>
- Midttrafik. (2021a). *Flexbus*. Hentet November 22, 2021 fra <https://www.midttrafik.dk/flextrafik/flexbus/>
- Midttrafik. (2021b). *Plustur*. Hentet November 19, 2021 fra <https://www.midttrafik.dk/flextrafik/plustur/>
- Midttrafik. (2021c). *Handicapkørsel*. Hentet November 19, 2021 fra <https://www.midttrafik.dk/flextrafik/handicapkørsel/>
- Midttrafik. (2021c). *Kommunal kørsel*. Hentet November 22, 2021 fra <https://www.midttrafik.dk/flextrafik/kommunal-kørsel/>
- Movia. (2021a). *Flexrute*. Hentet November 22, 2021 fra <https://www.moviatrafik.dk/flexkunde/flexrute>
- Movia. (2021b). *Flexpatient - siddende patientbefordring*. Hentet November 22, 2021 fra <https://www.moviatrafik.dk/flexkunde/flexpatient>
- Nordbakke, S. (2013). Capabilities for mobility among urban older women: barriers, strategies and options. *Journal of Transport Geography*, 2013(26).
- Nordbakke, S. (2019). Mobility, Out-of-Home Activity Participation and Needs Fulfilment in Later Life. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 16(24).
- Nordland fylkeskommune . (2021). *Hva gjør fylkeskommunen?* Hentet fra Om fylkeskommunen : <https://www.nfk.no/om-fylkeskommunen/hva-gjor-fylkeskommunen/>
- Norske arkitekters landsforbund. (2019). *Håndbok: Aldersvennlig stedsutvikling*.
- NT. (2021). *Flexaktivitet*. Hentet November 19, 2021 fra <https://www.nordjyllandstrafikselskab.dk/flextrafik/flexaktivitet>
- Oslo kommune. (2017). Prinsipper og prosesser for holdeplasstruktur på kollektivruter i Oslo. Byråds sak 45/17.
- People First. (2021). *Dial-a-ride*. Hentet November 23, 2021 fra <https://www.peoplefirstinfo.org.uk/going-out-staying-in/travel-and-transport/dial-a-ride/>



- Prosam. (2021). *Reisevaner i Oslo og Viken. En analyse av nasjonal reisevaneundersøkelse 2018/19*. Ruter/PROSAM, Rapport 242.
- Regjeringen (Solberg). (2016). *Flere år – flere muligheter Regjeringens strategi for et aldersvennlig samfunn*. Departementene.
- Reis Nordland. (2021). *HentMeg-bussen*. Hentet November 17, 2021 fra Reis Nordland: <https://www.reisnordland.no/hentmegbussen>
- Riesto, M. (2019, Oktober 23). *Fylket vil kutte distriktsmobiler og bussavganger lokalt*. Hentet November 17, 2021 fra Brønnøysunds avis: <https://www.banett.no/nyheter/i/gW5VG1/fylket-vil-kutte-distriktsmobiler-og-bussavganger-lokalt>
- Riksfärdtjänsten. (2021). *RIAK - resa i annan kommun*. Hentet November 22, 2021 fra <https://www.rft.se/riak-resa/>
- Rogaland fylkeskommune. (2020, Januar 17). *Kollektivtilbud Rogaland*. Hentet Desember 6, 2021 fra Rogaland fylkeskommune: Kilde: <https://www.rogfk.no/vare-tjenester/vei-og-kollektivtransport/kollektivtransport/buss-og-ferje/>
- Rogne, , A., & Syse, A. (2017). *Framtidens eldre i by og bygd. Befolkningsframskrivinger, sosiodemografiske mønstre og helse*. . Statistisk sentralbyrå, 2017. SSB-rapport 2017/32.
- Rosenkvist, J., Svennson, H., Vårhelyi, A., & Wretstrand, A. (2013). *Äldre som cykliste*. Bulletin 283 - 2013 / 3000; Vol. Bulletin 283. Lunds universitet, LTH, institutionen för teknik och samhälle, trafik och väg.
- Royal Voluntary Service. (2021). *Getting out & about*. Hentet November 23, 2021 fra <https://www.royalvoluntaryservice.org.uk/our-services/getting-out-about/>
- Ruter . (2021). Hentet fra Aldersvennlig transport: <https://ruter.no/om-ruter/prosjekter/bestillingstransport/aldersvennlig-transport/>
- Ruter. (2020). *Bestillingstransport*. Hentet November 10, 2021 fra <https://ruter.no/globalassets/rutetabeller/bestillingstransport/bestillingstransport-akershus-01122017-korr8.pdf>
- Ruter. (u.d.). *Pilot Nes*. Hentet November 10, 2021 fra Ruter: <https://ruter.no/reise/bestillingstransport/pilot-nes/>
- Samferdselsdepartementet. (2018, Desember 13). *Retningslinjer for utvidet TT-ordning*. Hentet November 18, 2021 fra Regjeringen.
- Samferdselsdepartementet. (2020). *Utvidet TT-ordning - tildeling av midler for 2020*. Oslo: Samferdselsdepartementet.
- Samferdselsdepartementet. (2020, Juli 16). *Viken får utvidet TT-ordning*. Hentet Oktober 26, 2021 fra NTB Kommunikasjon: <https://kommunikasjon.ntb.no/pressemedling/viken-far-utvidet-tt-ordning?publisherId=8768166&releasId=17889113>
- Samferdselsdepartementet. (1997, 4 15). Rundskriv N-4/97. *Veildende retningslinjer for den fylkeskommunale spesialtransporten for funksjonshemmede (TT-transport)*.

- Sørvold, J., Gulbrandsen, L., Nordvik, V., Ruud, M. E., Sandlie, C., Skogheim, R., & Vestby, G. M. (2020). *Mobilitet blant eldre på boligmarkedet – holdninger, drivere og barrierer*. NOVA rapport nr. 5/20.
- Senteret for et aldersvennlig Norge. (u.d.). *Sammen for et aldersvennlig Norge*. Hentet fra <https://www.aldersvennlig.no>
- Shrestha, B., Millonig, A., Hounsell, N., & McDonald, M. (2017). Review of Public Transport Needs of Older People in European Context. *Population Ageing*, ss. 343-361.
- Sintef. (2022). Hentet fra Smart transport i distriktene: <https://www.sintef.no/projectweb/smart-transport-i-distriktene/>
- Skyss. (2021). *Bestill bussen i Odda*. Hentet November 11, 2021 fra Skyss: <https://www.skyss.no/Rutetider-og-kart1/buss/hentmeg/>
- Sogn og Fjordane fylkeskommune. (2021). *Serviceskyss*. Hentet November 11, 2021 fra Sogn og Fjordane fylkeskommune: <https://www.sfj.no/serviceskyss.340930.nn.html>
- SSB. (2020, juni 3.). *NASJONALE BEFOLKNINGSFRAMSKRIVINGER, 2020-2100*. Hentet fra Et historisk skifte: Snart flere eldre enn barn og unge: <https://www.ssb.no/befolkning/artikler-og-publikasjoner/et-historisk-skifte-flere-eldre-enn>
- Statens vegvesen. (2019). *Nasjonal reisevaneundersøkelse 2018. Vedlegg. Krysstabeller*. Hentet fra <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan-ntp/reisevaner/nokkelrapport-rvu-2018-vedlegg-002.pdf>
- THL. (2021). *Färdtjänst och ledsagartjänst*. Hentet November 22, 2021 fra <https://thl.fi/sv/web/handbok-om-funktionshinderservice/stod-och-service/rorlighet/fardtjanst-och-ledsagartjanst>
- Transport for All. (2021). *London Taxicard*. Hentet November 23, 2021 fra <https://www.transportforall.org.uk/information-advice/travel-information/london/door-to-door/taxicard/>
- Transport for Greater Manchester. (2021). *Ring & Ride accessible minibuses*. Hentet Desember 16, 2021 fra <https://tfgm.com/public-transport/ring-and-ride-minibuses>
- Transport for London. (2021). <https://tfl.gov.uk/modes/dial-a-ride/>. Hentet Desember 16, 2021 fra <https://tfl.gov.uk/modes/dial-a-ride/>
- Trøndelag fylkeskommune. (2021). *Kollektivtransport*. Hentet Desember 6, 2021 fra Trøndelag fylkeskommune: <https://www.trondelagfylke.no/vare-tjenester/samferdsel/kollektivtransport/>
- TØI. (2008). *Bilens betydning for eldre gruppers velferd og livskvalitet*. Av Randi Hjorthol og Susan Nordbakke. TØI rapport 1000/2008.
- TØI. (2009). *Transportløsninger for eldre i distriktene*. Av Randi Hjorthol, Frode Longva, Kåre H Skollerud og Liva Vågane. TØI rapport 1043/2009.
- TØI. (2011). *Eldres mobilitet og velferd – utvikling, reisebehov og tiltak*. Av Randi Hjorthol, Susanne Nordbakke, Liva Vågane, Lena Levin, Anu Sirén og Pål Ulleberg. TØI rapport 1179/2011.

- TØI. (2013). *Gåstrategi for eldre – kunnskapsgrunnlag for planlegging i Kristiansand*. Av Randi Hjorthol, Julie Runde Krogstad og Aud Tennøy. TØI rapport 1265/2013.
- TØI. (2014). *"Halv på hel" i Tolga*. Av Kåre H. Skollerud. TØI rapport 1343/2014.
- TØI. (2020). *Helseeffekter av Ruter aldersvennlig transport*. Av Susanne Nordbakke, Ross Phillips, Kåre Skollerud og Vibeke Milch. TØI rapport 1810/2020.
- Urbanet Analyse. (2019). *Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen) - Status 2018*. Av Katrine N Kjørstad, Maria Amundsen og Ingunn O Ellis. Urbanet Analyse rapport 128/2019. Hentet Oktober 22, 2021 fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/transportordningen-for-funksjonshemmede-tt-ordningen---status-2018/id2687455/>
- Västtrafik. (2021a). *Flextrafik*. Hentet November 22, 2021 fra <https://www.vasttrafik.se/reseplanering/anropsstyrd-trafik/flextrafik/>
- Västtrafik. (2021b). *Flexlinjen*. Hentet November 2022, 2021 fra <https://www.vasttrafik.se/reseplanering/anropsstyrd-trafik/flexlinje/>
- Västtrafik. (2021c). *Seniorbiljett*. Hentet Desember 16, 2021 fra [https://www.vasttrafik.se/biljetter/andra-biljetter/seniorbiljett/?\\_t\\_id=YoPwYFNO\\_ueA5u7vJs5Jkw%3d%3d&\\_t\\_uuid=2fISjoZJTQ6nzTzntPxI%2bw&\\_t\\_q=seniorbiljett&\\_t\\_tags=language%3asv%2csiteid%3a8577a32a-6ea9-4f95-b65a-8a55993bf525%2candquerymatch&\\_t\\_hit.id=VT\\_We](https://www.vasttrafik.se/biljetter/andra-biljetter/seniorbiljett/?_t_id=YoPwYFNO_ueA5u7vJs5Jkw%3d%3d&_t_uuid=2fISjoZJTQ6nzTzntPxI%2bw&_t_q=seniorbiljett&_t_tags=language%3asv%2csiteid%3a8577a32a-6ea9-4f95-b65a-8a55993bf525%2candquerymatch&_t_hit.id=VT_We)
- Vårdguiden. (2021). *Färdtjänst*. Hentet November 2022, 2021 fra <https://www.1177.se/sa-fungerar-varden/sjukresor-och-fardtjanst/fardtjanst/#section-18281>
- Vest-Agder Fylkeskommune. (2016). *Plan for kollektivtransporten i Vest-Agder 2015–2020*. Hentet November 16, 2021 fra <https://agderfk.no/vare-tjenester/regional-planlegging-og-utvikling/gjeldende-planer-og-strategier/areal-og-samferdsel/plan-for-kollektivtransporten-i-vest-agder-2015-2020/>
- Vestfold Kollektivtrafikk. (2021). *VKT Bestilling*. Hentet November 10, 2021 fra Vestfold Kollektivtrafikk: <https://www.vkt.no/reise/vkt-bestilling/>
- Vestfold og Telemark fylkeskommune. (2021, August 12). *Kollektivtransport*. Hentet Desember 6, 2021 fra Vestfold og Telemark fylkeskommune: <https://www.vtfk.no/meny/tjenester/samferdsel/kollektivtransport/>
- Vestfold og Telemark fylkeskommune. (2021, November 29). *TT-ordning*. Hentet Desember 6, 2021 fra Vestfold og Telemark fylkeskommune: <https://www.vtfk.no/meny/tjenester/samferdsel/tt-ordning/>
- Vista Analyse. (2022). *Tapere og vinnere i den kommunale helse- og omsorgstjenesten. Likeverdige tjenester av god kvalitet uavhengig av alder og bosted?* Vista Analyse, rapport 2022/12. Av Ingeborg Rasmussen, Mari Brekke Holden og Mina Skille Mariussen.
- Østfold Kollektivtrafikk. (2021). *Hva er Flex?* Hentet November 10, 2021 fra Flex Østfold: <https://flexostfold.no/om-flex/>

# Vedlegg

# A Deltakere i workshop

Deltakere i digital workshop 16. februar 2022:

- Helsedirektoratet
- Agder Kollektivtrafikk AS
- AtB AS
- Kolumbus AS
- Rogaland fylkeskommune
- Trøndelag fylkeskommune
- Vestland fylkeskommune
- Asker kommune
- Bømlo kommune
- Gjøvik kommune
- Holmestrand kommune
- Oslo kommune
- Sandefjord kommune
- Aure frivilligsentral

# B Intervjuguider

## B.1 Intervjuer med fylkeskommuner

### Kollektivtilbudet i fylket

- Hvilke transportløsninger finnes i deres fylke? Herunder:
  - Ordinært kollektivtilbud i regi av staten og FK eller samarbeid med kommuner (rutebuss/bybuss, ferje/rutebåt, trikk/t-bane/bybane samt tog)
  - Bestillingstransport, TT og serviceruter i regi av FK.
  - Kommersielt tilbud inkl. ekspressbusser og taxi.
  - Skoleruter som er tilgjengelige for andre enn skolebarn
  - Annet tilbud, f.eks. i regi av frivillige eller andre aktører?
- Finnes det transportordninger som har eldre som sin/en av primære målgruppe(r)? Hvis ja, hvilke? Hvem tilbyr disse løsningene? (FK? Andre? I samarbeid?) Hvor i fylket finnes slike tilbud? (urbane eller rurale deler av fylket?)

### Flatedekning

- Finnes det kollektivtilbud overalt i fylket? Hvis ikke, hvilke områder som ikke er dekket?
- Finnes det alternative tilbud/tilbud i regi av andre aktører enn i FK i disse områdene?
- Hvem av primære brukere av disse tilbudene?

### I hvilken grad er den ordinære kollektivtransporten i fylket tilgjengelig for alle?

Herunder med tanke på:

- Infrastruktur som barrierefri adkomst til og utforming av holdeplasser (hvileplass, skur/tak ol) ol
- Holdeplassnettverk, avstand til og mellom holdeplassene
- Vintervedlikehold
- Bussparken: andel busser med/uten tilrettelegging (laventré/heis/rampe, rullestolplass, holdeplassannonsering ol)
- Informasjon (kart, digitale skjermer, skilt m.m.)

### I hvilken grad er billettsystemet- billetteringsløsninger tilgjengelig for alle?

Herunder:

- Er det mulig å kjøpe billett uten smarttelefon? Hvis ja, hvordan?
- Er det mulig å kjøpe billett ombord? Hvis ja, koster det ekstra? Kan man kjøpe billett med kontanter?

### I hvilken grad bruker eldre det ordinære kollektivtilbudet?

- (vi har KOSTRA-tall på hvor mye kollektivtilbudet generelt er i bruk i hvert fylke. Hvis tallene viser at antall reiser i et bestemt fylke er lite sammenliknet med sammenlignbare fylker, vil vi spørre om hvorfor det er slik)
- Hvis FK kjenner til dette, i hvilken grad brukes kollektivtilbudet av eldre reisende? Har FK statistikk over andel honnørbilletter? Hvis ja, hvor stor er denne andelen?
- Hvordan er kundetilfredsheten med det ordinære kollektivtilbudet, og gjerne særlig blant eldre? Hvilke egenskaper ved tilbudet er kundene minst tilfreds med? Hvilke egenskaper ved tilbudet er kundene mest tilfreds med?
- Hvordan reiser eldre som ikke reiser med det ordinære kollektivtilbudet i fylket?

### Uformelt tilbud

Du nevnte innledningsvis at det fantes annet tilbud i fylket enn det som er i regi av FK, staten eller større kommersielle aktører. Vi vil gjerne snakke litt mer om disse tilbudene.

- Fortell kort om hva slags tilbud det er og hvor i fylket disse finnes? Hvem er primære brukere av slike tilbud?
- Hvem står bak disse tilbudene? Er tilbudene koordinert med fylkeskommunen?
- Hvis FK har kjennskap til dette, hvor mye er slike tilbud i bruk?

### Hva er et aldersvennlig transporttilbud?

- Hvordan arbeider FK med å avdekke og kartlegge Eldres behov og utfordringer med tanke på transport og mobilitet?
- Hvilke særskilte behov har eldre i forhold til transport og mobilitet?
- Hva er hovedutfordringene eldre i fylket har i forhold til transport og mobilitet?
- Hvilke egenskaper skal aldersvennlig transporttilbud ha?
- I hvilken grad tilfredsstiller kollektivtilbudet i fylket kriterier for aldersvennlig transporttilbud? Der det er aktuelt: Er det forskjell mellom ulike tilbud/ transportmidler når det gjelder dette?
- Kom med eksempler på aldersvennlige transportordninger som finnes i fylket.

### Arbeid med aldersvennlige transportløsninger

- Hvordan arbeider FK med å tilrettelegge for Eldres mobilitetsbehov i dag?
- Har fylkeskommunen igangsatt planprosesser som handler om fremtidige transport- og mobilitetsløsninger for eldre? Hvis ja, hva slags løsninger vurderer FK?
- Hvilke aktører samhandler FK med når det gjelder dette planarbeidet?
- Har dere noen ideer, erfaringer eller forslag til nye og andre løsninger for fremtidens transport i deres fylke? For eksempel samarbeid med andre aktører?

### Samhandling med kommunene

- Hvordan samhandler fylkeskommunen med kommunene om Eldres nåværende og fremtidige transportbehov?
- Gi gjerne eksempler på gjennomførte/igangsatte/planlagte prosjekter/mobilitetstiltak/løsninger, der de hvor eldre er blant de prioriterte brukergruppene. Hvis aktuelt, fortell kort om resultatene av disse tiltakene (noen suksesshistorier?).
- Hvordan fungerer samarbeidet? Hva fungerer godt? Hva er de viktigste utfordringene når det gjelder samhandling med kommunene om Eldres transportbehov?

## B.2 Intervjuer med eldre

### Innledningsspørsmål - Om respondenten

1. Hva er ditt navn?
2. Hvor gammel er du?
3. Hvor bor du?
4. Hvis det ikke er åpenbart av svaret på spørsmål 3: Er det langt til de stedene hvor du gjør hverdagslige ærender som butikk/servicefunksjoner ol?

### Eldres transportbehov (reisehyppighet, reiseformål, preferanser i forhold til transportmiddel, særskilte behov mm)

#### *Korte reiser*

5. I en vanlig uke, hvilke hverdagsreiser pleier du å gjøre? (Eksempler: gjøre ærender, besøke familie/venner, organiserte aktiviteter, etc.)
6. I en vanlig uke, hvor ofte reiser du på...: (avhengig av svaret på spørsmål 5)
  - Butikken.
  - På besøk til andres hjem.
  - Møte venner og bekjente (ikke besøk)
  - Til legen eller helsesenteret.
  - Andre offentlige tjenester
  - Trening/trim.
  - Kulturtilbud og sosiale møteplasser.
  - Gå tur.
  - Annet... etc.
7. Hvordan pleier du å komme deg rundt (Eksempler: gange, sykkel, bil, kollektiv, drosje, TT, særskilte transportordninger).
8. Hvis respondenten svarer «bil» på spørsmål 7: Kjører du egen bil eller blir du kjørt? (Hvis man blir kjørt: Av hvem?).



9. Hvis det ikke er åpenbart at de kjører selv fra spørsmål 7 og 8: Har du førerkort? (Hvis ikke: Har du hatt førerkort tidligere?)
10. Hvis det ikke er åpenbart at de kjører selv/har egen bil fra spørsmål 7 og 8: Har du tilgang på bil?
11. Hvis ikke svaret er åpenbart ut fra samtalen: Har du noen gang prøvd å leie bil gjennom bildelingstjeneste?
12. Hva tenker dere om bildelingstjenester?
13. Hvis ikke svaret er åpenbart ut fra samtalen: Har du noen gang brukt en selvkjørende/førerløs transportmidler? Hvis ja, hvordan fungerte det for deg å reise på denne måten?
14. Hva tenker dere om selvkjørende/førerløse kjøretøy/transportmidler.
15. Hvordan foretrekker du å reise?
16. Hva er viktig for deg når du reiser i hverdagen?
17. Da du var 40 år, hvordan pleide du da å komme deg rundt i hverdagen (Eksempler: gange, sykkel, bil, kollektiv, drosje, andre transportordninger).
18. Hvis respondenten har endret transportmiddelbruk: Hvorfor reiser du ikke lenger slik du gjorde før?

### *Lange reiser*

19. Hvor ofte reiser du på lengre reiser?
20. Hva er et typisk formål med lengre reiser?
21. Hvilket transportmiddel bruker du på de lengre reisene?

### **Kjennskap til og bruk av eksisterende tilbud, tilfredshet med tilbudene; utfordringer med å bruke eksisterende tilbud inkl. billetteringsløsninger mm;**

#### *Eksisterende tilbud*

22. Hvilke transporttilbud finnes der du bor?
23. Hvis ikke nevnes eksplisitt: Kjenner du til noen uformelle ordninger, f.eks. i regi av frivillige, kommunene eller andre aktører?
24. Hvilke av disse har du brukt? (I tillegg til de som er nevnt i spørsmål 7)
25. Hvorfor har du ikke brukt ... [ordninger som finnes, men som ikke brukes av respondenten]?

#### *Tilfredshet og utfordringer*

26. Er du fornøyd med transporttilbudet som finnes der du bor? Hva kunne vært bedre? Hva er du spesielt fornøyd med?
27. Er det noen ærender du ikke får gjort eller aktiviteter du ikke får deltatt på, på grunn av transporttilbudet?

Hvis relevant: Du nevnte at du bruker [kollektivt, bestillingstransport, drosje, TT, andre ordninger].

28. Hvordan er det å finne informasjon om hva som finnes av ulike tilbud?
29. Hvordan er det å finne informasjon om rutetider?

30. Hvordan er det å bestille transport? (hvis aktuelt)
31. Hvordan kjøper du billett? Hvordan er det å kjøpe billett/betale for reisen?
  - Hvis ikke: Hvorfor?
  - Hvis ikke nevnes: Har du noen gang prøvd å kjøpe billett/betale for reisen gjennom en mobiltelefon? Hvis ja, hvordan fungerer det for deg å bruke mobiltelefon for å kjøpe billett/betale for reisen?
  - Hvis ikke nevnes tidligere i samtalen: Har du noen gang prøvd å bestille reisen gjennom sosiale medier? Hvis ja, hvordan fungerer det for deg å bestille reisen på denne måten?
32. Hvis ikke dør til dør: Hvordan synes du det er å komme deg til stoppestedene? Er det langt mellom stoppestedene?
  - Hvis ikke: Hvorfor?
33. Hvis ikke dør til dør: Hvordan opplever du stoppestedene (informasjon, hvilemuligheter, adkomst, etc.)
  - Hvis ikke: Hvorfor?
34. Hvordan synes du det er å gå av og på [transportmidlet]?
  - Hvis ikke: Hvorfor?
35. Hvordan opplever du komforten og tryggheten under selve reisen?
  - Hvis ikke: Hvorfor?

### Innovative løsninger, nye forslag

36. Til slutt, har du noen ideer, erfaringer eller forslag til nye og andre løsninger for fremtidens transport der du bor? For eksempel samarbeid med andre aktører?

# C Spørreskjemaer

## C.1 Spørreskjemaundersøkelse rettet mot eldreråd og eldres interesseorganisasjoner, kommuner og frivilligsentraler

### C.1.1 Spørreskjemaundersøkelse til eldreråd

Undersøkelsen starter med en intro som redegjør for formål, samtykkeerklæring, formalia etc. dette gjengis ikke her.

- **Har eldrerådet gjort en vurdering og/eller kartlegging av transportrelaterte behov og utfordringer eldre i Norge/din kommune/ditt fylke har?**
  1. Ja
  2. Nei (gå til spm: Hva kjennetegner aldersvennlig tilbud?)
  3. Vet ikke (gå til spm: Hva kjennetegner aldersvennlig tilbud?)
  4. Annet. Vennligst spesifiser
- **Hva er de viktigste behovene relatert til transport har eldre i din kommune/fylke?** Vennligst oppgi opptil fem av de viktigste behovene i kommentarfeltene under. Bruk gjerne stikkord istedenfor hele setninger (kommentarbokser)
- **Hva er de største utfordringene relatert til transport for eldre i kommunen/fylket?** Vennligst oppgi opptil fem av de største utfordringene i kommentarfeltene under. Bruk gjerne stikkord istedenfor hele setninger (kommentarbokser).
- **Hva kjennetegner et aldersvennlig transporttilbud?** Vennligst oppgi opptil fem av de viktigste egenskapene ved et transporttilbud som gjør det aldersvennlig, i kommentarfeltene under. Bruk gjerne stikkord istedenfor hele setninger (kommentarbokser).
- **I hvilken grad tilfredsstillt transporttilbudet i din kommune/fylke eldre innbyggerne sine behov? Vi ber deg om å gi en vurdering av transporttilbudet som helhet.**
- Dersom noen av de nevnte transportformene/ordningene ikke finnes i kommunen/fylket kryss av i kolonnen lengst til høyre.

	1 Ikke i det hele tatt	2	3	4	5 I svært stor grad	Vet ikke	Finnes ikke
Rutebuss/bybuss							
Trikk							
T-bane/bybane							
Båt							
Tog							
Ekspressbuss							

Ordinært/kommersielt taxitilbud							
Bestillingstransport (i regi av fylkeskommunen)							
Serviceruter/transport til sentrum/tilbringertransport el. (i regi av fylkeskommunen)							
TT-tjenesten							

- Finnes det andre transportordninger/tilbud enn de som er nevnt i tabellen, i kommunen/fylket?

1. Ja
2. Nei
3. Vet ikke

(Hvis ja)

- **Hvilke ordninger er dette?** Vennligst skriv navn og/eller en kort beskrivelse av hver ordning i kommentarboksene under (kommentarbokser)  
Ordning 1, 2 osv
- **Hvem tilbyr disse ordningene?** (kommentarbokser)
- Ordning 1, 2 osv
- **I hvilken grad tilfredsstillere disse ordningene eldres transportbehov?** Vennligst gi hver ordning en score på skala fra 1 til 5 hvor en betyr «Ikke i det hele tatt» og fem betyr «I svært stor grad». (kommentarbokser)
- **Er disse ordningene tilgjengelige i hele kommunen/fylket?**

	Ja	Nei
Ordning 1		
Ordning 2		
...		
Ordning 10		

(Alle)

- **I hvilken grad tilrettelegger transporttilbudet i kommunen/fylket for at eldre innbyggere skal kunne utføre sine mest essensielle hverdagslige gjøremål som mathandel, legebesøk o.l.? Vi ber deg om å gi en vurdering av transporttilbudet som helhet.**
- 1. Ikke i det hele tatt
- 2. I liten grad
- 3. I middels stor grad
- 4. I stor grad

5. I svært stor grad
  6. Vet ikke /Vanskelig å si
- **I hvilken grad tilrettelegger transporttilbudet i kommunen/fylket for at eldre innbyggere skal kunne leve et aktivt og sosialt liv og utføre gjøremål utover de mest essensielle? Vi ber deg om å gi en vurdering av transporttilbudet som helhet.**
1. Ikke i det hele tatt
  2. I liten grad
  3. I middels stor grad
  4. I stor grad
  5. I svært stor grad
  6. Vet ikke /Vanskelig å si

(Kun de som svarte 1-3 på minst ett av de to foregående spørsmål)

- **Hva er de viktigste tiltakene som må gjøres for at transporttilbudet i kommunen/fylket skal bli mer aldersvennlig?** Vennligst oppgi opptil de fem viktigste tiltakene i kommentarfeltene under. Bruk gjerne stikkord istedenfor hele setninger (kommentarbokser)

(Alle)

- **Hvilke eldre, hvis noen, kommer dårligst ut med tanke på transportmuligheter med dagens transporttilbud i fylket/kommunen?** Vennligst oppgi opptil fem grupper av eldre i kommentarfeltene under. Bruk gjerne stikkord istedenfor hele setninger (kommentarbokser).
- **Du har nå besvart alle våre spørsmål. Dersom du har ytterlige innspill eller kommentarer knyttet til temaet aldersvennlig transport, vennligst skriv de nedenfor.** (kommentarboks)

På vegne av Helsedirektoratet og Vista Analyse vil vi takke deg for deltakelsen!

## C.1.2 Spørreskjemaundersøkelse til eldres interesseorganisasjoner

Undersøkelsen starter med en intro som redegjør for formål, samtykkeerklæring, formalia etc. dette gjengis ikke her.

- **Har din organisasjon gjort en vurdering og/eller kartlegging av transportrelaterte behov og utfordringer eldre i Norge/din kommune/ditt fylke har?**
  - Ja
  - Nei (gå til spm: Hva kjennetegner aldersvennlig tilbud?)
  - Vet ikke (gå til spm: Hva kjennetegner aldersvennlig tilbud?)
  - Annet. Vennligst spesifiser
  
- **Hva er de viktigste behovene relatert til transport for eldre i Norge/din kommune/ditt fylke?** Vennligst oppgi opptil fem av de viktigste behovene i kommentarfeltene under. Bruk gjerne stikkord istedenfor hele setninger (kommentarbokser)
- **Hva er de største utfordringene relatert til transport for eldre i Norge/ din kommune/ditt fylke?** Vennligst oppgi opptil fem av de største utfordringene i kommentarfeltene under. Bruk gjerne stikkord istedenfor hele setninger (kommentarbokser).
- **Hva kjennetegner et aldersvennlig transporttilbud?** Vennligst oppgi opptil fem av de viktigste egenskapene ved et transporttilbud som gjør det aldersvennlig, i kommentarfeltene under. Bruk gjerne stikkord istedenfor hele setninger (kommentarbokser).
- **I hvilken grad tilfredsstillt transporttilbudet i Norge/ din kommune/ ditt fylke eldre innbyggere sine behov? Vi ber deg om å gi en vurdering av transporttilbudet som helhet.**
- Dersom noen av de nevnte transportformene/ordningene ikke finnes i kommunen/fylket kryss av i kolonnen lengst til høyre.

	1 Ikke i det hele tatt	2	3	4	5 I svært stor grad	Vet ikke	Finnes ikke
Rutebuss/bybuss							
Trikk							
T-bane/bybane							
Båt							
Tog							
Ekspressbuss							
Ordinært/kommersielt taxitilbud							
Bestillingstransport (i regi av fylkeskommunen)							
Serviceruter/transport til sentrum/tilbringertransport el. (i regi av fylkeskommunen)							
TT-tjenesten							

- Finnes det andre transportordninger/tilbud enn de som er nevnt i tabellen, i kommunen/fylket/Norge?

- Ja
- Nei
- Vet ikke

(Hvis ja)

- **Hvilke ordninger er dette?** Vennligst skriv navn og/eller en kort beskrivelse av hver ordning i kommentarboksene under (kommentarbokser)

Ordning 1, 2 osv.

- **Hvem tilbyr disse ordningene?** (kommentarbokser)

Ordning 1, 2 osv.

- **I hvilken grad tilfredsstiller disse ordningene eldres transportbehov?** Vennligst gi hver ordning en score på skala fra 1 til 5 hvor en betyr «Ikke i det hele tatt» og fem betyr «I svært stor grad». (kommentarbokser)

- **Er disse ordningene tilgjengelige i hele kommunen/fylket/landet?**

	Ja	Nei
Ordning 1		
Ordning 2		
...		
Ordning 10		

(Alle)

- **I hvilken grad tilrettelegger transporttilbudet i kommunen/fylket/Norge for at eldre innbyggere skal kunne utføre sine mest essensielle hverdagslige gjøremål som mathandel, legebesøk o.l.? Vi ber deg om å gi en vurdering av transporttilbudet som helhet.**

- Ikke i det hele tatt
- I liten grad
- I middels stor grad
- I stor grad
- I svært stor grad
- Vet ikke /Vanskelig å si

- **I hvilken grad tilrettelegger transporttilbudet i kommunen/fylket/Norge for at eldre innbyggere skal kunne leve et aktivt og sosialt liv og utføre gjøremål utover de mest essensielle? Vi ber deg om å gi en vurdering av transporttilbudet som helhet.**

- Ikke i det hele tatt
- I liten grad
- I middels stor grad
- I stor grad
- I svært stor grad

- Vet ikke /Vanskelig å si

(Kun de som svarte 1-3 på minst ett av de to foregående spørsmål)

- **Hva er de viktigste tiltakene som må gjøres for at transporttilbudet i kommunen/fylket/Norge skal bli mer aldersvennlig?** Vennligst oppgi opptil fem viktigste tiltak i kommentarfeltene under. Bruk gjerne stikkord isteden for hele setninger (kommentarbokser)

(Alle)

- **Hvilke eldre, hvis noen, kommer dårligst ut med tanke på transportmuligheter med dagens transporttilbud i landet/fylket/ kommunen?** Vennligst oppgi opptil fem grupper av eldre i kommentarfeltene under. Bruk gjerne stikkord isteden for hele setninger (kommentarbokser).
- **Du har nå besvart alle våre spørsmål. Dersom du har ytterlige innspill eller kommentarer knyttet til temaet aldersvennlig transport, vennligst skriv de nedenfor.** (kommentarboks)

På vegne av Helsedirektoratet og Vista Analyse vil vi takke deg for deltakelsen!



### C.1.3 Spørreskjemaundersøkelse til kommuner og frivillige

Undersøkelsen starter med en intro som redegjør for formål, samtykkeerklæring, formalia etc. dette gjengis ikke her.

- **Har din kommune/frivillighetssentral gjort en vurdering og/eller kartlegging av transportrelaterte behov og utfordringer eldre i kommunen har?**
  - Ja
  - Nei (gå til spm: Hva kjennetegner aldersvennlig tilbud?)
  - Vet ikke (gå til spm: Hva kjennetegner aldersvennlig tilbud?)
  - Annet. Vennligst spesifiser
- **Hva er de viktigste behovene relatert til transport har eldre i din kommune?** Vennligst oppgi opptil fem av de viktigste behovene i kommentarfeltene under. Bruk gjerne stikkord istedenfor hele setninger (kommentarbokser)
- **Hva er de største utfordringene relatert til transport for eldre i kommunen?** Vennligst oppgi opptil fem av de største utfordringene i kommentarfeltene under. Bruk gjerne stikkord istedenfor hele setninger (kommentarbokser).
- **Hva kjennetegner et aldersvennlig transporttilbud?** Vennligst oppgi opptil fem av de viktigste egenskapene ved et transporttilbud som gjør det aldersvennlig, i kommentarfeltene under. Bruk gjerne stikkord istedenfor hele setninger (kommentarbokser).

Vi ønsker å kartlegge lokale transporttilbud/ordninger som finnes i de ulike kommunene i Norge med fokus på de som kan brukes av eldre innbyggere. Vi tenker da på tilbud utover det som tilbys i regi av staten, fylkeskommunen eller store kommersielle aktører. Listen under viser hvilke tilbud vi ikke ønsker å spørre om nå:

- Rutebuss/bybuss
- Trikk
- T-bane/bybane
- Båt
- Lokaltog
- Ekspressbuss
- Skoleskyss
- Ordinært/kommersielt taxitilbud
- Bestillingstransport (i regi av fylkeskommunen)
- Serviceruter/transport til sentrum/tilbringertransport el. (i regi av fylkeskommunen)
- TT-tjenesten.
- **Finnes det andre transportordninger/tilbud enn de som er nevnt over, i din kommune?**
  - Ja
  - Nei
  - Vet ikke

(Hvis ja)

- **Hvilke ordninger er dette?** Vennligst skriv navn og/eller en kort beskrivelse av hver ordning i kommentarboksene under (kommentarbokser)  
Ordning 1, 2, osv
- **Hvem er tilretteleggeren som står bak disse ordningene?** (kommentarbokser)  
Ordning 1, 2 osv.

- **I hvilken grad tilfredstiller disse ordningene eldres transportbehov?** Vennligst gi hver ordning en score på skala fra 1 til 5 hvor en betyr «Ikke i det hele tatt» og fem betyr «I svært stor grad». (kommentarbokser): Ordning 1, 2 osv.
- **Er disse ordningene tilgjengelige i hele kommunen?**

	Ja	Nei
Ordning 1		
Ordning 2		
...		
Ordning 10		

(Alle)

- **I hvilken grad tilrettelegger transporttilbudet i kommunen totalt sett (det ordinære og det lokale til sammen) for at eldre innbyggere skal kunne utføre sine mest essensielle hverdagslige gjøremål som mathandel, legebekø osv?**
  - Ikke i det hele tatt
  - I liten grad
  - I middels stor grad
  - I stor grad
  - I svært stor grad
  - Vet ikke /Vanskelig å si
- **I hvilken grad tilrettelegger transporttilbudet i kommunen (det ordinære og det lokale til sammen) for at eldre innbyggere skal kunne leve et aktivt og sosialt liv og utføre gjøremål utover de mest essensielle? Vi ber deg om å gi en vurdering av transporttilbudet som helhet.**
  - Ikke i det hele tatt
  - I liten grad
  - I middels stor grad
  - I stor grad
  - I svært stor grad
  - Vet ikke /Vanskelig å si

(Kun de som svarte 1-3 på minst ett av de to foregående spørsmål)

- **Hva er de viktigste tiltakene som må gjøres for at transporttilbudet i kommunen skal bli mer aldersvennlig?** Vennligst oppgi opptil fem viktigste tiltak i kommentarfeltene under. Bruk gjerne stikkord istedenfor hele setninger (kommentarbokser)

(Alle)

- **Hvilke eldre, hvis noen, kommer dårligst ut med tanke på transportmuligheter med dagens transporttilbud i kommunen?** Vennligst oppgi opptil fem grupper av eldre i kommentarfeltene under. Bruk gjerne stikkord istedenfor hele setninger (kommentarbokser).

(Kun representanter for kommuneadministrasjon)

- **I hvilken grad samhandler kommunen med fylkeskommunen rundt spørsmål om tilrettelegging for eldres transportrelaterte behov lokalt?**

- Ikke i det hele tatt
- I liten grad
- I middels stor grad
- I stor grad
- I svært stor grad
- Vet ikke /Vanskelig å si

(Hvis 2-5 på forrige spørsmål)

- **Hva er de viktigste utfordringene når det gjelder samhandling med fylkeskommunen om Eldres transportrelaterte behov lokalt?** Vennligst oppgi opptil fem viktigste utfordringer i kommentarfeltene under. Bruk gjerne stikkord istedenfor hele setninger (kommentarbokser).

(Hvis 1 på forrige spørsmål)

- **Hva er de viktigste årsakene til manglende samhandling med fylkeskommunen om Eldres transportrelaterte behov lokalt?** Vennligst oppgi opptil fem viktigste årsaker i kommentarfeltene under. Bruk gjerne stikkord istedenfor hele setninger (kommentarbokser).

(Alle)

- **Har kommunen igangsatt planprosesser som handler om fremtidige transport- og mobilitetsløsninger for eldre i kommunen?**
  - Ja
  - Nei (gå til siste spørsmål)
  - Vet ikke (gå til siste spørsmål)
- **Hvilke fremtidige transport- og mobilitetsløsninger vurderer kommunen?** Vennligst oppgi opptil fem eksempler på løsninger kommunen vurderer i kommentarfeltene under. Bruk gjerne stikkord istedenfor hele setninger (kommentarbokser).
- **Du har nå besvart alle våre spørsmål. Dersom du har ytterlige innspill eller kommentarer knyttet til temaet aldersvennlig transport, vennligst skriv de nedenfor.** (kommentarboks)

På vegne av Helsedirektoratet og Vista Analyse vil vi takke deg for deltakelsen!

## C.2 Spørreskjemaundersøkelse rettet mot personer over 60 år

1. Hva er din alder?
2. Hvilket fylke bor du i?
3. Har du et TT-kort for taxi? (TT står for «tilrettelagt transport»)
  - a. Ja
  - b. Nei
4. (spm 3=a) I hvilken grad dekker TT-kortet ditt behov for fritidsreiser?
  - a. I svært liten grad
  - b. I liten grad
  - c. I middels stor grad
  - d. I stor grad
  - e. I veldig stor grad
  - f. Vet ikke/Vanskelig å si
5. Hvilke fremkomstmidler pleier du å reise med til følgende formål (mulig å velge flere per formål):

	Jeg går	Sykel/el-syssel	Kjører egen bil	Blir kjørt av en familiemedlem/nabo/bekjent	Rutebuss	Bestillingstransport for eldre (Rosa busser, Atb67plus	Annen bestillingstransport (HentMeg, Flexx,	Tog/trikk/bybane	Båt/ferge	Taxi med TT-kort	Taxi (kommersielt tilbud/uten TT-kort)	Pasienttransport	Buss/minibuss i regi av kommunen	Transport i regi av frivillige	Annet, spesifiser
Handel (dagligvare/apotek ol)															
Service (frisør/fotpleie ol)															
Lege/behandling/andre helse-relaterte formål															
Besøk til familie og venner															
Sosiale aktiviteter/møteplasser/arrangementer (inkl. kafe, dagsenter, møter, kino, konserter, teater og andre kulturarrangementer)															

6. Tenk på tiden da du var mellom 35 og 60 år. Hvilket fremkomstmiddel brukte du oftest i hverdagen? Velg opptil tre oftest brukte transportmidler.
  - a. Gange
  - b. Sykkel
  - c. Privatbil som fører
  - d. Privatbil som passasjer
  - e. Rutebuss
  - f. Tog/trikk/bybane
  - g. Taxi
  - h. Annet, spesifiser
  
7. Har du utfordringer med å kjøre bil på egen hånd?
  - a. Ja
  - b. Nei
  - c. Jeg har ikke bil/førerkort
  
8. (spm 7 = a) Hva slags utfordringer er dette? *(mulig å velge flere relevante alternativer)*
  - a. Helserelaterte utfordringer (svekket syn/hørsel, bevegelsesvansker ol)
  - b. Følger meg usikker/utrygg i trafikken
  - c. Vanskelig å finne veien
  - d. Det er dyrt
  - e. Vanskelig å finne parkering
  - f. Annet, spesifiser
  
9. Har du utfordringer med å bruke kollektivtilbudet som finnes i nærheten av ditt bosted?
  - a. Ja
  - b. Nei
  - c. Det finnes ikke kollektivtilbud i nærheten av mitt bosted
  
10. (spm 9 =a) Hva slags utfordringer er dette? *(mulig å velge flere relevante alternativer)*
  - a. Det er for langt å gå til holdeplassen
  - b. Det er vanskelig å komme seg til holdeplassen *(det er bratt, glatt ol)*
  - c. Holdeplassen er ikke tilrettelagt for mine behov *(mangler benk, ly, belysning)*
  - d. Det er vanskelig å komme seg av og på kollektivtransportmiddelet
  - e. Det er ikke plass ombord for hjelpemidlene jeg bruker
  - f. Jeg føler meg utrygg ombord
  - g. Kollektivtilbudet går ikke dit jeg skal
  - h. Kollektivtilbudet er ikke forutsigbart/pålitelig nok
  - i. Rutetider passer ikke mine behov
  - j. Det er vanskelig å finne informasjon om rutetider
  - k. Det er vanskelig å kjøpe billett
  - l. Det er for dyrt
  - m. Det er vanskelig for meg å bære ting til og fra kollektivtransportmiddelet
  - n. Annet. Spesifiser:
  
11. (spm 2= «Oslo» eller «Agder» eller «Trøndelag») Har du utfordringer med å bruke aldersvennlig bestillingstransport? *(Ved behov gi eksempler: Rosa busser, Atb67pluss, AKT Svipp)*

- a. Ja
  - b. Nei
  - c. Jeg kjenner ikke til at det finnes et slikt transporttilbud der jeg bor
  - d. Vet ikke/Vanskelig å si
12. (spm 11=a). Hva slags utfordringer er dette?
- a. Det er vanskelig å bestille/betale reisen
  - b. Det er vanskelig å komme seg inn og ut av bussen/minibussen
  - c. Det er for dyrt
  - d. Det er ikke plass ombord til hjelpemidlene jeg bruker
  - e. Jeg føler meg utrygg ombord
  - f. Det er vanskelig for meg å bære ting til og fra bilen
  - g. Det er ikke forutsigbart/pålitelig nok
  - h. Annet
13. Har du utfordringer med å bruke annen bestillingstransport? (Ved behov gi eksempler: HentMeg, Flexx, Distriktsmobil, Serviceskyss el. NB! Dette spørsmålet omfatter ikke transport i regi av kommunen, se spørsmål 14)
- a. Ja
  - b. Nei
  - c. Jeg kjenner ikke til at det finnes et slikt transporttilbud der jeg bor
  - d. Vet ikke/Vanskelig å si
14. (spm 13=a). Hva slags utfordringer er dette?
- a. Det er vanskelig å bestille/betale reisen
  - b. Det er vanskelig å komme seg inn og ut av bussen/minibussen
  - c. Det er for dyrt
  - d. Det er ikke plass til hjelpemidlene jeg bruker
  - e. Jeg føler meg utrygg ombord
  - f. Det er vanskelig for meg å bære ting til og fra bilen
  - g. Det er ikke forutsigbart/pålitelig nok
  - h. Annet
15. Har du utfordringer med å bruke lokal transport i regi av kommunen? Dette kan være transport til dagsenter og/eller transport til og fra kommunale arrangementer som kommunen står for.
- a. Ja
  - b. Nei
  - c. Jeg kjenner ikke til at det finnes et slikt tilbud der jeg bor
  - d. Vet ikke/husker ikke
16. (spm 15=a). Hva slags utfordringer er dette?
- a. Det er vanskelig å bestille/betale reisen
  - b. Det er vanskelig å komme seg inn og ut av bussen/minibussen
  - c. Det er for dyrt
  - d. Bussen/minibussen går ikke dit jeg skal
  - e. Det er ikke plass til hjelpemidlene jeg bruker
  - f. Jeg føler meg utrygg ombord

- g. Det er vanskelig for meg å bære ting til og fra bussen
  - h. Det er ikke forutsigbart/pålitelig nok
  - i. Annet
17. Har du utfordringer med å bruke lokal transport i regi av frivillige?
- a. Ja
  - b. Nei
  - c. Jeg kjenner ikke til at det finnes et slikt tilbud der jeg bor
  - d. Vet ikke/husker ikke
18. (spm 17=a). Hva slags utfordringer er dette?
- a. Det er vanskelig å bestille/betale reisen
  - b. Det er vanskelig å komme seg inn og ut av bussen/minibussen/bilen
  - c. Det er for dyrt
  - d. Bussen/minibussen/bilen går ikke dit jeg skal
  - e. Det er ikke plass til hjelpemidlene jeg bruker
  - f. Jeg føler meg utrygg ombord
  - g. Det er vanskelig for meg å bære ting til og fra bussen/minibussen/bilen
  - h. Det er ikke forutsigbart/pålitelig nok
  - i. Annet
19. Hvor ofte er du forhindret fra å utføre dine hverdagslige gjøremål på grunn av at du ikke har transport?
- a. Aldri
  - b. Sjelden
  - c. Av og til
  - d. Ofte
  - e. Hele tiden
  - f. Vet ikke/Vanskelig å si
20. Har du en datamaskin, mobiltelefon eller nettbrett med tilgang til internett?
- a. Ja
  - b. Nei
  - c. Vet ikke/Vanskelig å si
21. (spm 20=a) Har du noen gang brukt en datamaskin, mobiltelefon eller nettbrett til å bestille transport eller betale for reiser/kjøpe billett?
- a. Ja
  - b. Nei
  - c. Vet ikke/husker ikke
22. (spm 21=a) Hvor enkelt er det for deg å bestille transport eller betale for en reise ved hjelp av en datamaskin, mobiltelefon eller nettbrett?
- a. Veldig enkelt
  - b. Enkelt nok
  - c. Litt vanskelig
  - d. Veldig vanskelig

- e. Jeg ville ikke klart det
  - f. Vet ikke/vanskelig å si
23. (spm 21=b) Hvor enkelt, tror du, det ville vært for deg å bestille transport eller betale for en reise ved hjelp av en datamaskin, mobiltelefon eller nettbrett?
- a. Veldig enkelt
  - b. Enkelt nok
  - c. Litt vanskelig
  - d. Veldig vanskelig
  - e. Jeg ville ikke klart det
  - f. Vet ikke/vanskelig å si

24. Har du noen gang brukt en eller flere av nedenstående transportløsninger?

	<b>Ja</b>	<b>Nei</b>	<b>Vet ikke/ husker ikke</b>
Varelevering med bestilling gjennom internett			
Varelevering med bestilling gjennom telefon			
Elektrisk rullestol med tak og dører for utebruk hele året			
Bildeling det vil si en ordning hvor medlemmer kan låne bil ved behov, isteden for å eie selv			
Transport som tilbys av privatpersoner med bestilling og betaling via mobil (som Uber el)			
Bestillingstransport dør-til-dør med tilrettelegging og assistanse			
Bestillingstransport dør-til-dør uten assistanse			
Bestillingstransport – førerløs buss			
Bestillingstransport til og fra holdeplass			

25. Hvilke av nedenstående løsninger kunne du tenke deg å bruke i fremtiden?

	<b>Ja</b>	<b>Nei</b>	<b>Vet ikke</b>
Varelevering med bestilling gjennom internett			
Varelevering med bestilling gjennom telefon			
Elektrisk rullestol med tak og dører for utebruk hele året			
Bildeling det vil si en ordning hvor medlemmer kan låne bil ved behov, isteden for å eie selv			
Transport som tilbys av privatpersoner med bestilling og betaling via mobil (som Uber el)			
Bestillingstransport dør-til-dør med tilrettelegging og assistanse			
Bestillingstransport dør-til-dør uten assistanse			
Bestillingstransport – førerløs buss			
Bestillingstransport til og fra holdeplass			

26. Hva er de viktigste egenskapene en transportløsning må ha for at du skal bruke den? Velg opptil tre viktigste egenskaper.
- a. Mulighet til å være uavhengig av andre/assistanse fra andre
  - b. Mulighet til å få assistanse eller bærehjelp til og fra transporten
  - c. Trygghet



- d. Dør-til-dør løsning
- e. Fleksibilitet
- f. Pålitelighet
- g. Lav pris
- h. Tilrettelegging for personer med bevegelseshvansker/nedsatt syn/nedsatt hørsel) (typiske eksempler på tilrettelegging er barrierefri adkomst med lavt gulv eller rampe og holdeplassannonsering med lyd og tekst)
- i. Den må ha plass til hjelpemidler ombord
- j. Enkelt å bestille
- k. Enkelt å kjøpe billett/betale
- l. Mulighet til å reise sammen med andre
- m. Annet. Spesifiser:

# D Transporttilbud i fylkene

## D.1 Agder

Driften av kollektivtransporten i fylkeskommunen er gitt til Agder Kollektivtrafikk AS (AKT), som har ansvar for driften av: ruteplanlegging og takstmyndighet innenfor gitte fullmakter, skoleskyss, informasjon og markedsføring og ruteopplysning samt kjøp av busstjenester og drosjetjenester fra ulike transportører (busselskap og drosjer) (Agder fylkeskommune, 2021).

Kollektivtilbudet består i all hovedsak av buss, og enkelte steder minibusser, f.eks. Taxus i Mandal og Flekkefjord. Skoleruter bidrar til flatedekning og er i enkelte områder det eneste tilbudet. I intervju med fylkeskommunen opplyses det om at i den grad noen bruker transportmiddelet til annet enn skoleskyss, så er det i distriktene. Når representanten fra fylkeskommunen blir spurt om det er etterspørsel etter bedre tilbud i distriktene, så er svaret tvetydig ettersom det er ulike behov som skal ivaretas. Likevel at de har mer tro på fleksible bestillingstjenester i distriktene, da det ikke er økonomisk levedyktig med ordinære ruter. I tillegg finnes det tog i fylket.

I 2019 var 13 prosent honnørreisende, og over 80 prosent av disse var i Kristiansandsområdet. Dette tyder på at det er langt flere eldre som benytter seg av det ordinære kollektivtilbudet i byområdet, enn i distriktene.

Den sammenslåtte fylkeskommunen Agder har hatt ulike ordninger for TT-brukere i Vest-Agder og Aust-Agder. I gamle Vest-Agder er det 2 482 godkjente TT-brukere og i gamle Aust-Agder ca. 3 060 brukere. I den nye felles ordningen for Agder vedtar fylkestinget et grunnbeløp på 2 500 kr per halvår. Egenandelen fastsettes til 45 kroner, og 30 kroner for personer under 30 år per tur. Ordningen fastslår også at fylkesutvalget skal be om en evaluering av den nye TT-ordningen innen utgangen av 2022, og det skal spesielt vurderes hvorvidt grunnbeløpet ivaretar behovet til TT-brukere, og om det bør justeres.

I Agder fylkeskommune eksisterer det både et klassisk tilbud av bestillingstransport (bestillingsruter) og et fleksibelt prøveprosjekt for økt mobilitet rettet mot eldre (AKT Svipp). Mange av bestillingsrutene er lagt i tilknytning til fylkets største by Kristiansand, men i tillegg til disse finnes det ti ruter spredt utover fylket (Agder kollektivtrafikk, 2021). Rutene er i utgangspunktet satt til faste hovedstrekninger, men kan til en viss grad imøtekomme behov for hjemkjøring og annen assistanse i tillegg. Alle kan bestille turene, og de kjøres med drosjer eller minibuss som kan ta imot rullestolbrukere, men dette må informeres om i bestilling.

AKT Svipp er et prøveprosjekt for å forbedre transporttilbudet til honnørreisende i bydelen Vågsbygd i Kristiansand og i Arendal. Innenfor tilbudets geografiske gyldighetsområde kan alle over 67 år, i tillegg til andre honnørreisende, bestille transport fra dør til dør med mulighet for assistanse til bæring av handleposer, komme seg av og på buss, samt andre servicebehov (Agder kollektivtrafikk, 2021). Tjenesten kjøres med egne minibusser og er per juni 2022 koster tilbudet det samme som vanlig billett innenfor samme sone. Passasjerer har mye fleksibilitet knyttet til reisesens tidspunkt og formål, og ruter legges etter bestillinger som er kommet inn for å samkjøre i størst mulig grad.

I byene Flekkefjord og Mandal finnes det et tilbud av servicetransport under navnet Taxus. Dette er et tilbud som i hver av byene består av tre faste ruter som knytter innbyggere fra boligområder i utkanten av sentrum til sentrale servicepunkter i byene. Man trenger ikke å bestille reise med Taxus på forhånd,

og rutene betjenes mandag til lørdag med minibuss. Formålet med tilbudet er å bidra til mobilitet og flatedekning i mindre byer, og er ment å være et tilbud i krysningspunktet mellom taxi og buss (derav navnet) (Vest-Agder Fylkeskommune, 2016).

## D.2 Innlandet

Kollektivtransporten i Innlandet består av tog, regionlinjer (buss), bybusser, skolebusser og service- og bestillingsruter. Om lag 2/3 av busstilbudet i Innlandet er skolebusser, på grunn av vidstrakt fylke og spredt befolkning. Disse er utformet slik at eldre kan benytte seg av skolebussene, men de går i hovedsak på morgenen.

Billettstatistikken fra det ordinære kollektivtransporten i fylkeskommunen i 2019 (januar-september) viser at ca. 14 prosent var honnørreisende. Kollektivbarometerets tilfredshetsundersøkelse fra 2019 tyder på at den eldre aldergruppen 80+ år er mer fornøyd med kollektivtilbudet enn brukerne innenfor gruppen 65-79 år, jf. vedlegg D.13. Det er usikkert om resultatet er representativt, eller om ulikheten skyldes skjevhet i utvalget, eller at den eldre aldergruppen (80+) bor mer sentralt og har bedre kollektivtilbud tilgjengelig eller i mindre grad bruker det ordinære kollektivtilbudet og heller benytter seg av andre ordninger (TT-kort, drosje, bestillingstransport, osv.). Undersøkelsen tyder på at aldersgruppen 65-79 år i mindre grad er tilfredse med kollektivtrafikken som brukes til reiser på fritiden og til reiser utenfor «sentrale områder».

I intervju med fylkeskommunen ble vi informert om at TT-ordningen er spesielt rettet mot eldre, og de anslår at ca. 80 prosent av brukerne er over 70 år. Fylkeskommunen har totalt 7 400 TT-brukere.

Tilbudet av bestillingstransport varierer mellom de ulike kommunene i de tidligere fylkene Hedmark og Oppland. Felles for alle rutene er at de kjøres med drosje og tilbudet er organisert av fylkeskommunen gjennom selskapet Innlandstrafikk. Det er langt flere bestillingsruter lagt i forbindelse med tettbebygde strøk (Lillehammer, Hamar m.fl.) enn i mer spredt bebyggelse. De aller fleste rutene opererer med henting av passasjerer på nærmeste offentlige veg.

I Hedmark har rutene stort sett vært et tilbud til og fra kommunesentre, én til to ganger i uka på dagtid (Innlandstrafikk, 2020). Tilbudet er organisert i faste traseer i alle kommuner utenom Ringsaker, Hamar, Løten, Stange og Eidskog. I disse kommunene kan brukere bestille henting og levering innenfor bestemte geografiske områder.

I Oppland finnes bestillingsruter som dekker tre ulike formål: turistmobilitet i sesong («fjellruter»), bestillingsruter som tilførsel mot langruter fra trafikale knutepunkt, og bestillingsruter til og fra kommunesentre.

I tillegg tilbyr Innlandstrafikk serviceruter, som er mindre ruter som kjører på fast trasé mellom ulike servicepunkt, men som ikke trenger å bestilles. Disse rutene betjenes av taxi eller minibuss og er tilrettelagt for rullestolbrukere.

I tillegg til disse eksisterende tilbudene, foregår det for øyeblikket et innovasjonsprosjekt i Folldal kommune med navn «Smart transport i distriktene». Dette er et prosjekt hvor forskjellige innlandsaktører har gått sammen for å forbedre kollektivtilbud i distriktet. Prosjektet sikter på, blant annet, å utvikle «... en digital tjeneste for integrert og dynamisk transportplanlegging for personer og varer for å sikre at reisende skal nå frem i tide på en behagelig, trygg og kostnadseffektiv måte» (Folldal kommune, 2019). Foreløpig har ikke prosjektet resultert i et transporttilbud.

### D.3 Møre og Romsdal

Det ordinære kollektivtilbudet består av buss, servicetransport, hurtigbåt, ferje, og tog til Åndalsnes. Ifølge fylkeskommunen jobbes det for å legge servicetransport inn som en del av busstilbudet som vil gå til faste tider, for eksempel som tilbringertransport som går til pendleravganger eller servicetransport som går midt på dagen. Fylkeskommunen har 5745 aktive TT-brukere, hvor 64 prosent er over 70 år.

I Møre og Romsdal har kollektivselskapet til fylkeskommunen, Fram, to ulike tilbud av bestillingstransport. Det første er Fram Flexx, et sammensatt tilbud av bestillingstransport som finnes i tolv kommuner i fylket (Fram, 2021). Tilbudet består av tre typer bestillingstransport som alle sammen er tilgjengelig for alle typer passasjerer:

- Tilbringertransport, turer hjemmefra til holdeplasser for videre reise
- Servicetransport, turer hjemmefra til kommunesentre eller andre handels- og servicesenter
- Natt, turer hjem fra offentlige arrangementer på natten

Totalt består Fram Flexx av 62 ruter, hvorav 24 av disse er servicetransport spesielt egnet for eldre. Det varierer mellom kommuner hvor mange og hvilke typer ruter som tilbys. Likt for alle rutene er at de kjøres kun dersom noen har bestilt, transporten blir gjort med drosje eller minibuss og kjørerutene legges for mest mulig samkjøring. Tilbudet om henting/levering hjemme er kun tilgjengelig for passasjerer som bor innenfor 2 km fra den oppsatte traséen. Tilbringertransporten er rutefestet til å korrespondere med bestemte avganger i Fram sitt kollektivtilbud, og servicetransport er også tidfestet i gitte intervaller på dagtid.

Fram Svipp er et prøveprosjekt som er tiltenkt å erstatte Fram Flexx på sikt. Foreløpig er tjenesten tilgjengelig i Ørsta/Volda, og er et tilbud hvor passasjerer kan bestille transport mellom definerte, sentrumsnære soner i Ørsta og Volda og flyplassen i Ørsta/Volda (Hovden). Tilbudet er tilgjengelig til de tider hvor det ikke går lokalbuss på disse strekningene, hvilket er på morgenen, etter klokken 18 og i helger.

### D.4 Nordland

Nordland er fylkeskommunen med færrest innbyggere per 2020, og har om lag 240 000 innbyggere hvor 19 prosent er 67 år og over. Det er et langstrakt fylke med kyst og mange fjorder. Likevel finnes det et kollektivtilbud i det aller meste av Nordland, men enkelte steder med svært få bosatte er tilbudet minimalt. Ifølge fylkeskommunens nettsider kan tilbudet oppsummeres av Tekstboks D.1.

#### Tekstboks D.1 Nordland fylkeskommunes tilbud for transport, veier og infrastruktur

---

- 440 busser i bruk
  - 7000 bussholdeplasser
  - 4 100 km fylkesvei
  - 19 ekspressbåtforbindelser og 23 fergeforbindelser
  - 52 veitunneler
  - 990 broer
  - 125 km gang- og sykkelstier
- 

Kilde: Nordland fylkeskommune (2021)

Det ordinære kollektivtilbudet består av buss, skoleskyss, tog, hurtigbåt og ferje, samt et kommersielt tilbud som omfatter flybuss. Skoleruter er også åpne for alle passasjerer og er et sentralt kollektivmiddel i distriktene med tynt befolkede områder. Fylkeskommunen tilbyr også bestillingstransport og TT-transport

Nordland fylke har tre tilbud av bestillingstransport: HentMeg i Bodø, Distriktsmobil i Vevelstad kommune og Distriktstaxi i Vega kommune. Bodø er den siste byen som har fått et HentMeg-tilbud, etter at det ble lansert i 2019. Det er utformet likt de andre HentMeg-tilbudene i andre fylker, hvor passasjerer kan bestille henting og levering fra fritt valgte holdeplasser innenfor en gitt sone i Bodø sentrum (Reis Nordland, 2021). Tilbudet driftes av kollektivselskapet i Nordland, Reis Nordland, og betjenes med minibuss med plass til 27 personer og det er tilrettelagt for rullestol, sykkel, barnevogn og lignende. HentMeg er tilgjengelig i Bodø på hverdager mellom 10:00 og 14:00.

Distriktsmobil Vevelstad var landets første tilbud av bestillingstransport da det ble lansert i 2009 (Riesto, 2019). Tilbudet eksisterer på strekningen Andalsvåg-Vistnes i kommunen Vevelstad hvor ordinær busstrafikk ikke treffer transportbehovet, og det ikke finnes taxi. Passasjerer kan bestille transport på denne strekningen og hentes hjemme av distriktsmobilen som er en vanlig personbil tenkt å være enkel å komme seg inn og ut av. Tilbudet driftes som et samarbeid mellom fylkeskommunen, Vevelstad kommune og frivillige, hvor førstnevnte finansierer bil og drivstoff, mens kommuner og frivillige rekrutterer sjåførere som kjører på frivillig basis, men i tillegg mottar en symbolsk sum på 500 kr dagen. Tilbudet er tilgjengelig frem til 16:30 fra mandag til torsdag, samt søndag, mens det er åpent hele døgnet fredag og lørdag. Billettprisen for en reise er 35 kroner mellom klokken 07.30 og 16.30, og 50 kroner ellers.

Et lignende tilbud som ble utviklet omtrent samtidig som Distriktsmobil Vevelstad er Distriktstaxi i Vega kommune. Dette er et tilbud som eksisterer for å yte samme formål som søstertilbudet i Vevelstad. Distriktstaxien henter passasjerer hjemme med maxitaxi. Tilbudet har noen faste oppdrag i uka, som å kjøre ungdom til og fra organisert idrett, og kjøre eldre til kafé én gang i uka.

## D.5 Oslo

Oslo fylkeskommune har det største og mest utbygde kollektivløsningene i landet. Det ordinære tilbudet består av buss, trikk, tog, t-bane, båt og bysykler. Tilfredshetsundersøkelser gjort i 2019 av fylkeskommunen viser at 91 prosent i aldersgruppen 67+ år er alt i alt tilfreds med kollektivtilbudet.

I november 2021 var det totalt 14 283 TT-kunder i Oslo fylkeskommune. Av disse er 9 378 TT-kunder over 67 år, noe som tilsvarer 67 prosent av alle TT-brukerne. TT-ordningen er strukturert etter antall reiser, og ikke et gitt budsjett som flere andre fylkeskommuner har. Alle TT-kundene har 150 fritidsreiser i året, og dersom brukeren har særskilt behov kan man søke til bydelen om flere reiser.

Oslo tilbyr bestillingstransport for eldre (67 år og eldre) kalt *Ruter Aldersvennlig Transport*, også kjent for noen som «Rosa busser». Dette tilbudet finnes i dag i bydelene Vestre Aker, Nordre Aker, Ullern, Sagene, Bjerke, Alna og i Marka. På Ruter sine nettsider beskrives tilbudet slik det står gjengitt i Tekstboks D.2.

## Tekstboks D.2 Ruter Aldersvennlig transport

- Dør til dør bestillingstransport med fleksibilitet rundt reisetidspunkt.
- Transporten er tilgjengelig for kunder fra 67 år og oppover, og er spesielt tilpasset personer som har utfordringer med å benytte ordinært kollektivtilbud.
- Tilbudet gjelder mandag til lørdag kl. 10–18, bortsett fra Maridalen, Sørkedalen eller Solemskogen der tilbudet gjelder fra 11-17.
- Reisen kan bestilles når kunden trenger den, eller opp mot en uke i forveien. Telefonen er åpen mandag til lørdag kl. 9–17.
- Hvis kunden skal rekke frisørtimen, legekantoret eller en annen fast avtale, har kunden mulighet til å bestille en tur basert på ankomsttid.
- På transporten møter kundene hjelpsomme førere, og det er plass til rullator, rullestol og andre hjelpemidler om bord. Du kan også ta med seg en venn på turen. Dyr er ikke tillatt.
- Aldersvennlig transport er under test og kontinuerlig utvikling. Det kan derfor komme endringer i tjenestetilbudet underveis i pilotperioden.
- Piloten startet i Nordre Aker i 2017 og ble senere utvidet til Vestre Aker (2018), Sagene (2019) og Ullern (2020).

Kilde: Ruter (2021)

Bakgrunnen for Ruter Aldersvennlig transport (RAT) var en undersøkelse blant eldre som ble gjennomført i forbindelse med prosjektet «Aldersvennlige byer» der transport ble trukket frem som helt sentralt for at eldre kan være aktive og inkludert i lokalsamfunnet. RAT er utviklet i samarbeid med Ruter, Oslo kommune og brukerne. Ifølge fylkeskommunen er det nærmere 5 000 brukere som har testet tilbudet siden oppstart i 2017, mens dagens tilbud har om lag 3 300 aktive brukere. Data fra februar 2021 viser at det var flest brukere i aldergruppen 81-85 år, aldersfordelingen er nærmere beskrevet i Tabell D.1.

Tabell D.1 Bruk av aldersvennlig transport fordelt på aldersgrupper, februar 2021

Alder	Antall brukere
67-70 år	148
71-75 år	522
76-80 år	618
81-85 år	750
86-90 år	474
91-95 år	305
96- år	71

Kilde: Oslo fylkeskommune

Brukerundersøkelsen om Aldersvennlig Transport utført av Opinion i mars 2021 viser at kundene er mest tilfreds med aldersvennlig transport fordi tilbudet gir dem mulighet til å bli hentet hjemme og gå om bord på bussen ved døren. Flere brukere vurderer aldersvennlig transport til å være mer praktisk og trygt enn eksisterende alternativer, siden de er sikret en sitteplass og god tid til på- og avstigning. Flere brukere nevner at aldersvennlig transport gir mulighet for sosial omgang med likesinnede under

transporten. Noen har også blitt venner om bord og omtaler sjåføren som en essensiell faktor til tilbudets suksess. Dette er fordi sjåføren hjelper til med ombordstigningen dersom det skulle vært behov. Det er også viktig at transportmiddelet har lav entre og mulighet for å ha med rullestol og rullator. Kundene er minst tilfreds ved tilbudet ikke dekker hele Oslo, og ikke dekker reisebehov tidligere eller senere enn dagens åpningstider mellom kl. 10-18. Likevel er 83 prosent av brukerne svært fornøyd med tjenesten.

TØI (2020) har undersøkt helseeffektene av Ruter aldersvennlig transport og finner at de som bruker tilbudet har større problemer med å bruke det ordinære kollektivtilbudet og har flere fysiske problemer som begrenser deres mulighet til å reise sammenlignet med de som ikke bruker tilbudet. I tillegg opplever brukerne at Ruter aldersvennlig transport bidrar til bedre livskvalitet, gjennom økt selvstendighet i hverdagen, mulighet for et mer aktivt og sosialt liv, bedre helse og opplevd trygghet på reisen.

Fra 2022 etableres tilbudet som en fast ordning for bydelene Alna, Bjerke, Nordre Aker, Vestre Aker, Sagene og Ullern, samt Marka (Sørkedalen, Solemskogen og Maridalen)

## D.6 Rogaland

I Rogaland består kollektivtilbudet av buss, båt, ferje, bysykler og skoleskyss, bestillingstransport og tog. Kolumbus arbeider på vegne av fylkeskommunen og har ansvaret for å planlegge, administrere, informere og markedsføre tilbudet av buss og båt (Rogaland fylkeskommune, 2020). I 2019 var 29 prosent av de solgte billettene for det ordinære kollektivtilbudet honnørreisende. Videre opplyser fylkeskommunen om at de fleste honnørbilletter brukes stor sett midt på dagen. Rogaland har om lag 8 600 TT-brukere, hvor ca. 5300 er «aktive brukere».

I november 2020 ble et pilotprosjekt med selvkjørende buss satt i gang mellom Kjelve og Bekhuskaien, som kjøres på hverdager mellom 07-17. Bussen har kapasitet til elleve passasjerer og har både en rollestolrampe og plass til rullestol eller barnevogn. Prosjektet sikrer at beboere i området får et bedre kollektivtilbud, samtidig som det samles erfaringer knyttet til selvkjørende teknologi. Prosjektet har en varighet på to år, finansiert av Samferdselsdepartementet og er en del av det nasjonale initiativet «Smartere transport i Norge» (Kolumbus, 2021).

I oktober 2021 ble det også lansert et nytt tilbud – «Kolumbus bildeling» (Kolumbus, 2021). Per i dag er det syv biler tilgjengelig for bruk, men planen er å utvide ordningen og gjøre dette tilgjengelig for flere. Det er ikke Kolumbus som eier bilene, men selskapet gjør de tilgjengelig for brukere i sitt system.

Bestillingstransport i Rogaland er i stor grad knyttet til HentMeg-ordningen, som kollektivselskapet i Rogaland, Kolumbus AS, er konsept-eier av. HentMeg eksisterer nå i to kommuner i fylket: Sauda og Bokn. HentMeg i Sauda er et fleksibelt transporttilbud hvor passasjerer blir hentet hjemme i bil eller minibuss, og kan bli fraktet til et av flere bestemte reisemål i Sauda sentrum (Kolumbus, 2019). Tilbudet kan brukes av alle og er tilgjengelig hele dagen utenom rushtid på hverdager og på dagtid lørdag. Ordningen, i likhet med andre HentMeg-prosjekter, legger opp til samkjøring i størst mulig grad.

Den 3. september 2021 ble det lansert en ny HentMeg-ordning i Bokn kommune (Bokn kommune, 2021). I motsetning til tilbudet i Sauda, er tilbudet lagt til to fastsatte ruter og kjører kun på onsdager og fredager. Informanten fra Kolumbus uttalte at dette tilbudet er lagd for å dekke behov hos eldre reisende spesifikt.

Utover HentMeg-ordningene finnes det også klassiske bestillingsruter i Ryfylke i fylket. Dette er et mindre fleksibelt tilbud med avganger som er satt til faste traséer og tider som krever bestilling på forhånd før de kjøres. I tillegg er finnes det handlebusser i fire kommuner; Hå, Lund, Sokndal og Vindafjord. Handlebussene går i faste trase på faste tidspunkt, men må bestilles. For Lund kommune oppgis det at tjenesten ikke kjøres i skoleferier.

## D.7 Troms og Finnmark

Fylkeskommunen har buss, inkludert skoleskyss, ferger og hurtigbåter. Fylkeskommunen opplyser i intervju at bussene i by har større grad av laventré enn bussene i distriktene. Bussene i distriktene kan være litt eldre og vil i mindre grad være universelt utformet, men vil normalt sett bli byttet ut ved kontraktsovergang. I intervju med fylkeskommunen fremgår det at det finnes kollektivtilbud over store deler av fylket, med enkelte unntak der det bor for få mennesker eller ikke finnes skoleelever.

I Troms og Finnmark går bestillingstransport under navnet Flexx-ruter i Finnmark. Dette er ruter hvor det ikke foreligger et passasjergrunnlag til at det er levedyktig med ordinært busstilbud, og det eksisterer én eller flere Flexx-ruter i alle kommuner som utgjorde tidligere Finnmark fylke. Tilbudet er utformet som ordinære bussruter ved at det kjøres faste traséer til faste tider, men kun holdeplasser hvor det er bestilt av- eller påstigning betjenes. Tilbudet driftes av kollektivselskapet i fylket, Snelandia, og kjøres med minibuss eller taxi til vanlig busstakst. Alle kan benytte seg av tilbudet, men grunnet plassbegrensninger på kjøretøyene må det meldes i forkant om man trenger plass til rullestol for å gjennomføre reisen.

I Troms viser rutetabellen fra Troms fylkestrafikk fire bestillingsruter. Disse må bestilles på telefon innen kl.15 dagen før.

## D.8 Trøndelag

Kollektivtilbudet i Trøndelag består av tog, buss, skoleruter, ferje, hurtigbåt og fleksibel transport for alle – dette består av tilbringer- og servicefunksjonen. Det er AtB som har ansvar for organisering av kollektivtrafikken i Trøndelag (Trøndelag fylkeskommune, 2021). I september 2021 var 19 prosent av kollektivbillettene solgt til honnørreisende. Fylkeskommunen opplyser om at de har god kundetilfredshet blant eldre og at de fleste reiser med buss og fleksibel transport.

Fylkeskommunen har 11 700 godkjente TT-brukere, hvor 8 200 brukere er aktive (benytter seg av TT-ordningen). Nærmere 70 prosent av brukerne er 70 år og eldre, den største aldersgruppen finner vi mellom 80-89 år på litt over 30 prosent. I intervju med fylkeskommunen kom det frem at det er utfordrende at eldre med bevegelsesproblemer kommer tidlig inn i TT-ordningen og ser at eldres transportbehov er større enn hva fleksibel transport kan tilfredsstille, sammenlignet med TT-ordningen.

Tilbudet av bestillingstransport er også driftet av kollektivselskapet AtB, i regi av fylkeskommunen. Bestillingstransporten kommer i ulike former og varierer mellom kommuner. I alle kommuner utenom Trondheim finnes det et bestillingstilbud under tilnavnet Flexibel Transport, som er organisert på ulike måter i kommunene. Felles for ordningens utforming i alle kommuner er at det er et bestillingstilbud for transport utenfor faste rutetabeller, hvor kjøringen heller er bestemt av gitte rammer for tid og geografiske soner. Alle kan benytte seg av Flexibel Transport. Tilbudet er mest fleksibelt i kommunesentrene i Steinkjer, Verdal, Røros og Overhalla kommune. Her er Flexibel Transport



organisert som bestillingstransport fra dør til dør hvor passasjerer uten begrensninger kan bestemme reisemål innenfor sonen hvor tilbudet eksisterer (AtB). Tilbudet er tilgjengelig i disse kommunene hele dagen på hverdager og på dagtid lørdag. I Steinkjer og Verdal er ordningen permanent, mens det er foreløpig pilotprosjekter i Røros og Overhalla.

Ordningen for Flexibel Transport i de resterende kommunene (og utenfor kommunesentrene i de ovennevnte) er organisert som servicetransport med formål om å tilby transport fra mindre sentrale strøk til sentrale servicepunkter, eller tilbringertransport med formål å bringe passasjerer til knutepunkt for videre reise. Reisende bestiller transporten, hentes innenfor gitte soner og bringes til ett av de reisemålene som tilbys i den kommunens organisering av tilbudet.

Trondheim kommune har et eget tilbud av bestillingstransport som går utover det ordinære kollektivtilbudet. Dette tilbudet heter AtB 67pluss, og er bestillingstransport som kun passasjerer over 67 år kan benytte seg av. AtB 67pluss gjelder innenfor en definert sone utenfor bykjernen i Trondheim. I denne sonen er tilbudet et fullt fleksibelt dør til dørtilbud, hvor passasjerer fritt kan bestemme reisemål. Tilbudet er tilgjengelig fra mandag til fredag og betjenes av minibusser som er tilrettelagt for rullestoler og rullatorer. Passasjerer betaler vanlig honnørbillett, og kan ta med seg en reisepartner som kan være under 67 år, men de må betale ordinær takst.

Et siste tilskudd til tilbudet av bestillingstransport i Trondheim, er et pilotprosjekt med selvkjørende bestillingsbuss som betjener bydelen Øya. AtB, Vy, Miljøpakken og Trondheim kommune står bak prosjektet, som er et tilbud om transport på bestilling mellom tjue ulike holdeplasser innenfor et lite geografisk område (Gjerseth, 2021). Den selvkjørende minibussen har seks sitteplasser og en elektrisk rampe for barnevogner og rullestoler, og har en maksfast på 16 km/t. Bussen er utstyrt med teknologi som hindrer den fra kollisjoner og at den kjører dit den skal. Tilbudet er Europas første selvkjørende bestillingsbuss.

## D.9 Vestland

Det ordinære kollektivtilbudet består av bussruter, båt, ferge og bybanen. Ifølge fylkeskommunen er bybanen i Bergen godt tilrettelagt for eldre, samtidig som fergene er universelt utformet og bybussene har laventré. Derimot har bussmateriellet i distriktene ikke laventré, og infrastruktur som f.eks. holdeplasser er i mindre grad tilrettelagt for eldre med universell utforming.

I Vestland fylkeskommune finnes det to tilbud av bestillingstransport, ett for hvert av de tidligere fylkene Hordaland og Sogn og Fjordane. I Hordaland eksisterer det et HentMeg-tilbud som geografisk avgrenset til byen Odda. Dette er et tilbud som er åpent for alle og innebærer at passasjerer bestiller transport mellom to holdeplasser de fritt kan velge selv innenfor den avgrensede sonen (Skyss, 2021). Tilbudet er tilgjengelig i tidsrommet fra mandag til fredag på ettermiddag/kveld i tidsrommet fra klokken 16 til 20.

Serviceskyss er navnet på bestillingstransporttilbudet i Sogn og Fjordane og er et tilbud som skal være åpent og tilrettelagt for alle med alle benyttede kjøretøy universelt utformet (Sogn og Fjordane fylkeskommune, 2021). Ordningen er lagt til faste traséer i 18 forskjellige kommuner, og rutene er som oftest knyttet opp til kommunesentre eller andre sentrale punkt. Passasjerer kan både bli hentet og avlevert hjemme etter reisen.

I bydelen Åsane i Bergen er det vedtatt et pilotprosjekt om bestillingstransport som er ment å ha sin oppstart høsten 2021. Tilbudet er tiltenkt å være et fleksibelt tilbud likt HentMeg i Odda, hvor passasjerer kan reise dit de ønsker i områder tilknyttet Åsane (Madsen, 2021). Ordningen har som

formål å øke mobilitet blant eldre i Åsane, et område hvor 70 prosent av befolkningen er 67 år eller eldre. I utgangspunktet skal prosjektet ha en varighet på to år, skal kjøre mandag til lørdag, men det foreligger foreløpig ikke kunnskap om hvorvidt tjenesten vil være tilgjengelig for alle eller kun for eldre og honnørreisende.

Vestland har også et eget nattbustilbud for ungdom som går under navnet «Trygt heim». Tilbudet gjelder for ungdom mellom 18 og 24 år, og er ikke tilgjengelig for eldre.

## D.10 Vestfold og Telemark

Det ordinære rutegående busstrafikken er hovedtilbudet i Vestfold og Telemark. Fylkeskommunen har ansvar for lokal kollektivtransport og skoleskyss og har følgende tilbud; buss, skoleskyss, ferge og bestillingstransport (Vestfold og Telemark fylkeskommune, 2021). I tillegg finnes det tog i fylket. Fylket er en del av den særskilte TT-ordningen.

Data fra 2019 viser at 11 prosent av reisende på det ordinære kollektivtilbudet var honnørreisende i Telemark og 12 prosent i Vestfold. Generelt synes eldre reisende over 65 år å være mer tilfreds med kollektivtilbudet i Vestfold og Telemark enn andre aldersgrupper, i henhold til undersøkelsen fra Kollektivbarometeret, jf. vedlegg D.13. Aldersgruppen 65-79 år er mer fornøyd med kollektivtilbudet enn aldergruppen 80+ år, men derimot er den eldste aldergruppen (80+) mer fornøyd med en rekke andre faktorer som punktlighet, personalets opptreden, trygghet, sikkerhet og komfort, og valuta for pengene.

Den aldersvennlige transporten i fylkeskommunen baseres på tre ulike tilbud for bestillingstjenester: VKT Bestilling, Farte Bestilling og Flexiruter i Telemark. Dette tilbudet er åpent for alle, men brukes mest av eldre. Nærmere halvparten av respondentene over 67 år i Kundeundersøkelse VKT Bestilling og Farte Bestilling fra 2021 bruker tjenesten VKT/Farte Bestilling minst en gang i uken. Om lag 1/3 oppgir at de aldri bruker tilbudet – hovedårsaken til dette er at tilbudet ikke passer respondenten sitt reisebehov.

VKT Bestilling er et prøveprosjekt i områdene Horten og Revetal i Vestfold, som sikter på å være et mobilitetstilbud for de som bor i utkantstrøk av bysentrene og har problemer med å benytte seg av ordinært kollektivtilbud (Vestfold Kollektivtrafikk, 2021). Tilbudet er i regi av fylkeskommunen og leveres av Vestfold Kollektivtrafikk. VKT Bestilling innebærer henting av passasjerer hjemme på det tidspunkt de ønsker og skyss til Horten eller Revetal sentrum. Turene kjøres med minibuss som har mulighet til å ta imot rullestolbrukere og annet utstyr. Innenfor områdene Steinsnes og Åsen i Horten er tilbudet dør til dør, og passasjerer kan bli fraktet til den adresse de måtte ønske. Tilbudet er åpent for alle, men spesielt rettet mot eldre og andre med funksjonsnedsettelse.

Farte Bestilling er et lignende prøveprosjekt lagt til Bø i Telemark. Utformingen av dette tilbudet er identisk med VKT Bestilling i at passasjerer blir hentet hjemme på tidspunktet de har bestilt og blir kjørt til ønsket holdeplass innenfor det gitte området for ordningen (Farte).

Den tredje bestillingstransporttjenesten i Vestfold og Telemark er Flexiruter tilknyttet ulike byer og tettsteder i Telemark. Ordningen er en del av kollektivtilbudet i regi av fylkeskommunen. Tjenesten er spesielt egnet for reisende uten bil og beboere i områder med lite utbygd kollektivtilbud (Farte). Rutene er lagt til faste traséer mellom kommunesentre og utkantstrøk, men ved behov kan kjøretøyene hente og levere passasjerer hjemme på privat adresse. Tilbudet er godt utbygd og eksisterer i alle kommuner som tidligere utgjorde Telemark fylke. Behov for ekstra assistanse eller plass til rullestol og annet utstyr må meldes i forkant.

Fylkeskommunen har også 5004 TT-brukere, hvor 57 prosent av brukerne er over 67 år. Alle TT-brukere får et reisetilskudd fra fylkeskommunen på kr 4250 (Vestfold og Telemark fylkeskommune, 2021). I tillegg får 24 prosent av totalt antall TT-brukere en utvidet TT-ordning som er finansiert av staten, herav er over halvparten av disse over 67 år.

## D.11 Viken

Viken fylkeskommune har kollektivtransport som inkluderer buss, t-bane, ferge, tog og skoleskysst samt bestillingstransport. Kollektivtilbudet i fylkeskommunen er organisert gjennom tre selskaper; Ruter, Brakar og Østfold kollektivtrafikk. Utover den ordinære TT-ordningen har Viken utvidet TT-ordning i deler av fylket, med unntak av tidligere Akershus.

Det finnes flere tilbud av bestillingstransport tilgjengelig for innbyggere i Viken, og de er spredt utover de tidligere fylkene Buskerud, Østfold og Akershus som i dag utgjør Viken fylke. To etablerte tilbud av bestillingstransport finnes i fylket: Brakar Fleks i Buskerud og Flex Østfold i Østfold.

Brakar Fleks er bestillingslinjer organisert i faste traséer som inngår i den ordinære kollektivtrafikken i Buskerud, som er i regi av selskapet Brakar (Brakar, 2021). Brakar Fleks har fire ruter: to ruter som kjører på tirsdager og fredager mellom utkantstrøk og sentrum i Gol og Hønefoss, én rute som går mellom Utstranda og Sollihøgda på hverdager og én rute som går innad i Gol Sentrum i hverdager. Rutene kjører kun mellom holdeplasser, og stopper kun dersom påstigning er bestilt. Transporten er tilrettelagt for rullestoler, barnevogner eller andre hjelpemidler, og sjåfør står til disposisjon for hjelp med på- og avstigning.

Flex Østfold er bestillingstransport i Østfold med eldre som tilsiktet målgruppe. Tilbudet finnes i tolv kommuner i Østfold og er et tilbud som kan hente hjemme og kjøre deg til bysentrum om du bor i utkantstrøk, eller kjører mellom egne Flex-møteplasser innad i bysentrene (Østfold Kollektivtrafikk, 2021). Tjenesten har et høyt servicenivå, og brukere kan få hjelp av sjåfør til tjenester som å bære handleposer. Alle kan benytte tjenesten, men etter å ha vært gratis siden 2018, ble det innført billettsalg i mars i 2021.

I tillegg er det et bredt tilbud av bestillingstransport i kommunene som utgjør det tidligere fylket Akershus, og tilbudenes utforming varierer fra sted til sted (Ruter, 2020). Felles for tilbudene er at de driftes av kollektivselskapet Ruter og kjøres med minibuss som er tilrettelagt for rullestol og andre bevegelsehjelpemidler. I noen kommuner er tilbudet utformet i faste traséer hvor bussen kun stopper på bestilte holdeplasser, mens i andre kommuner kan brukere bli hentet på døra og kjøre til ønsket adresse utenfor rutelinjer.

Ett fleksibelt mobilitetsprosjekt er for øyeblikket tilgjengelig i Viken: HentMeg i Kongsberg. HentMeg i Kongsberg er bestillingstransport hvor brukere kan fritt bestille en reise mellom to valgfrie holdeplasser i Kongsberg sentrum (Brakar). Fram til 24.juni fantes også prosjektet: Pilot Nes. Pilot Nes tilbød reiser fra dør til dør i den spredtbygde kommunen Nes i Akershus (Ruter). HentMeg er tilgjengelig for alle, kan ta imot rullestolbruker, og tilbys fra mandag til lørdag. Det samme gjaldt for Pilot Nes. Formålet med begge var å tilby innovative og fleksible mobilitetstilbud.

## D.12 Oversikt over løsninger for bestillingstransport i fylkeskommunene

Tabell D.2 Oversikt over løsninger for bestillingstransport i fylkeskommunene

Fylkeskommune	Tilbud	Hvor	Type omgivelser	Brukere	Beskrivelse
Agder	AKT Svipp	Vågsbygd i Kristiansand og Arendal	Urban	Honnør, de over 67 år	Bestillingstransport, dør til dør, prøveprosjekt
	Bestillingsruter	Spredt utover fylket	Begge	Alle	Bestillingstransport, fast trasé, men kan unnvike
Innlandet	Flexruter	Ringsaker, Hamar, Stange, Løten og Eidskog	Begge	Alle	Bestillingstransport, dør til dør
	Bestillingsruter	Spredt utover fylket	Begge	Alle	Bestillingstransport, fast trasé
Møre og Romsdal	FRAM Flexx	Spredt utover fylket	Begge	Alle	Bestillingstransport, private hjem til bestemte mål
	FRAM Svipp	Ørsta og Volda	Fra rural til urban	Alle	Bestillingstransport, private hjem til bestemte mål, prøveprosjekt
Nordland	HentMeg Bodø	Bodø	Urban	Alle	Bestillingstransport, holdeplass til holdeplass, prøveprosjekt
	Distriktsmobil	Vevelstad	Rural	Alle	Bestillingstransport, fast trasé, men henter hjemme
	Distriktstaxi	Vega	Rural	Alle	Bestillingstransport, fast trasé, men henter hjemme
Oslo	Ruter Aldersvennlig Transport (Rosa Busser)	Utvalgte bydeler i Oslo	Urban	De over 67 år	Bestillingstransport, dør til dør
Rogaland	HentMeg Sauda	Sauda	Rural	Alle	Bestillingstransport, private hjem til bestemte mål, prøveprosjekt
	Bestillingsruter	Ryfylke Nord	Rural	Alle	Bestillingstransport, fast trasé
	HentMeg Bokn	Bokn	Rural	Alle	Bestillingstransport, fast trasé
Troms og Finnmark	Flexx Finnmark Bestillingsruter Troms	Hele Finnmark Utvalgte ruter	Begge	Alle	Bestillingstransport, fast trasé
Trøndelag	Fleksibel transport	Hele Trøndelag	Begge	Alle	Bestillingstransport, private hjem til bestemte mål
	Fleksibel transport	Steinkjer, Verdal, Røros og Overhalla	Urban	Alle	Bestillingstransport, dør til dør, prøveprosjekt i Røros og Overhalla

Fylkeskommune	Tilbud	Hvor	Type omgivelser	Brukere	Beskrivelse
	AtB 67pluss	Trondheim	Urban	De over 67 år	Bestillingstransport, dør til dør, prøveprosjekt
	Selvkjørende bestillingsbuss	Øya i Trondheim	Urban	Alle	Pilotprosjekt med selvkjørende buss på bestilling, dør til dør
Vestfold og Telemark	VKT Bestilling	Horten og Revetal	Fra rural til urban	Alle	Bestillingstransport, private hjem til bestemte mål, prøveprosjekt
	Farte Bestilling	Bø	Begge	Alle	Bestillingstransport, dør til dør, prøveprosjekt
	Flexiruter	Byer i Telemark	Fra rural til urban	Alle	Bestillingstransport, mellom private hjem og bysentre
Vestland	HentMeg Odda	Odda	Rural	Alle	Bestillingstransport, holdeplass til holdeplass, prøveprosjekt
	Serviceskyss	Hele Sogn og Fjordane	Begge	Alle	Bestillingstransport, private hjem til bestemte mål
	Pilot Åsane	Åsane	Urban	Ubestemt	Bestillingstransport, dør til dør, prøveprosjekt (start høst 2021)
Viken	Flex Østfold	Byer og tettsteder i Østfold	Urban	Alle	Bestillingstransport, holdeplass til holdeplass
	Flex Østfold	Utenfor byområder i Østfold	Fra rural til urban	Alle	Bestillingstransport, private hjem til bestemte mål
	Brakar Fleks	Buskerud	Fra rural til urban	Alle	Bestillingstransport, fast trasé
	HentMeg Kongsberg	Kongsberg	Urban	Alle	Bestillingstransport, holdeplass til holdeplass
	Bestillingsruter	Akershus	Begge	Alle	Bestillingstransport, fast trasé, utvalgte områder dør til dør
	<del>Pilot Nes</del>	<del>Nes</del>	<del>Rural</del>	<del>Alle</del>	<del>Bestillingstransport, dør til dør, prøveprosjekt. Avsluttet 24.juni 2022</del>

## D.13 Kollektivbarometeret 2020

- Kollektivbarometeret er en nasjonal undersøkelse som måler hvor fornøyd innbyggere er med kollektivtrafikken. Web-basert undersøkelse som utføres årlig av Opinion AS på vegne av Kollektivtrafikkforeningen
- Undersøkelsen tar for seg ti parametere med en rekke spørsmål i hver kategori
- Tabellen under viser resultater fra 2020 for personer over 65 år fordelt på fylker
- Prosentene i tabellen viser andel respondenter som er tilfreds med de ulike egenskapene ved det ordinære kollektivtransporttilbudet

Tabell D.3 Kollektivbarometeret 2020

	Østfold	Oslo/Akershus	Buskerud	Agder	Rogaland	Hordaland	Sogn og Fjordane	Møre og Romsdal	Nordland	Troms	Finnmark	Innlandet	Vestfold og Telemark	Trøndelag
Antall respondenter	214	198	245	190	181	616	107	223	202	138	45	418	332	481
Kollektivtilbudet	60%	87%	61%	66%	61%	66%	47%	54%	47%	65%	46%	58%	65%	62%
Punktlighet	72%	88%	87%	82%	77%	89%	85%	88%	78%	82%	90%	89%	83%	87%
Informasjon	53%	72%	51%	61%	60%	57%	37%	44%	37%	60%	33%	51%	58%	58%
Personalets opptreden	87%	84%	89%	84%	81%	86%	96%	88%	88%	81%	91%	90%	84%	87%
Trygghet og sikkerhet	88%	91%	91%	88%	81%	88%	89%	88%	83%	88%	84%	90%	91%	86%
Komfort	75%	84%	79%	82%	78%	78%	81%	79%	69%	80%	83%	81%	78%	78%
Kollektivtrafikkenes rolle i samfunnet	82%	86%	80%	74%	82%	81%	79%	76%	78%	78%	71%	80%	82%	83%
Valuta for pengene	51%	63%	50%	53%	56%	65%	48%	45%	41%	56%	60%	43%	48%	55%
Befolkningstilfredshet	55%	89%	61%	64%	64%	71%	59%	48%	44%	69%	48	61%	65%	66%
<b>Totalt</b>	<b>66%</b>	<b>80%</b>	<b>68%</b>	<b>69%</b>	<b>67%</b>	<b>71%</b>	<b>62%</b>	<b>63%</b>	<b>58%</b>	<b>69%</b>	<b>61%</b>	<b>66%</b>	<b>69%</b>	<b>69%</b>

Kilde: Kollektivbarometeret (2020)

# E Aldersvennlige transportordninger i andre land

Vi har kartlagt aldersvennlige transportordninger i andre sammenlignbare land: Danmark, Sverige, Finland og Storbritannia.

## E.1 Danmark

Danmark har som Norge en egen ordning for tilrettelagt transport for personer med funksjonsnedsettelse, samt ulike typer bestillingstransport og serviceruter rettet mot befolkningen generelt og eldre spesielt.

### E.1.1 Tilrettelagt transport for personer med funksjonsnedsettelse

Handicapørrel er en type bestillingstransport rettet mot personer over 18 år som har en alvorlig og varig funksjonsnedsettelse som gjør at man ikke kan bruke kollektivtransport, har fått innvilget ganghjelpemiddel eller rullestol fra sin kommune, eller er blind eller sterkt svaksynt (Ældresagen, 2021). Ordningen kan brukes til alle formål (Midttrafik, 2021c). Man søker om tilbudet via kommunen, og dersom man er kvalifisert for ordningen, får man tildelt minst 104 turer. Det kan være mindre forskjeller i kriteriene mellom kommunene. Reisen bestilles hos det lokale trafikksekskapet, enten via hjemmeside eller telefon (Ældresagen, 2021). Navnet på ordningen varierer fra kommune til kommune.

Tilbudet er en samkjøringsordning, der de reisende transporteres med taxi eller buss med heis tilpasset personer med funksjonsnedsettelser. (Midttrafik, 2021c). I tillegg betaler man en egenandel per tur. Det er forskjellige ordninger og priser, avhengig av hvor man bor. Det er minstepris for hver tur og deretter kilometerpris. I noen områder betales også et årlig abonnement (Ældresagen, 2021). Ordningen ligner med andre ord i stor grad på TT-ordningen i Norge, med unntak av at ordningen er en samkjøringsordning.

### E.1.2 Bestillingstransport

Flexitur er en type bestillingstransport som kjører til og fra valgfri adresse. Flexitur kan benyttes av alle og kjører fra kl. 6-23 alle dager i uken. Det er noen kommuner i Danmark som ikke har Flexitur. Prisene varierer fra trafikksekskap til trafikksekskap, men man betaler typisk en takst per kilometer med en minimumspris per tur. (Ældresagen, 2021) Ordningen ligner dermed på de ulike typene bestillingstransport som allerede finnes flere steder i Norge. Navnet på ordningen varierer noe fra trafikksekskap til trafikksekskap. Flexbus er en type bestillingstransport som kjører faste ruter til faste tider. Tilbudet finnes i noen regioner i Danmark. Ordningen bestilles via den nasjonale reiseplanleggeren (Rejseplan) sin nettside eller app (Midttrafik, 2021a).

I flere kommuner tilbys en type tilbringertransport, Plustur, som kan bestilles når det er for langt til bussen eller toget. Tilbudet kjører fra adresse til stoppestedet/knutepunktet eller omvendt og er en samkjøringsordning (DOT, 2021). Tilbudet kan kun bestilles på nett eller i app, og tilbys, dersom det er

tilgjengelig der man reiser, når man søker opp en reise i den nasjonale reiseplanleggeren (Rejseplanen) (Midttrafik, 2021b). Ordningen er med andre ord avhengig av hvor man bor relativt til holdeplassen, og ikke den reisendes spesielle behov, som f.eks. utfordringer med å gå til holdeplassen. Slike ordninger finnes ikke i Norge, etter hva vi er kjent med. En slik ordning kunne vært aktuell å teste i Norge. I de minst sentrale områdene kan spredt bosetting kan imidlertid gjøre at passasjergrunnet blir lite og ordningen kostnadskrevede å drifte.

### E.1.3 Servicetransport

I noen regioner (Nordjylland, Hovedstaden og Sjælland) tilbys ordningen Flexaktivitet/Flexrute, som er rettet mot eldre og som har behov for kjøring til dagsenter, rehabiliteringssenter eller helsesenter (NT, 2021); (Movia, 2021a). I Nordjylland kan også ordningen brukes til aktivitets- og samværstilbud dersom man har betydelig nedsatt fysisk eller psykisk funksjonsevne. Ordningen går i faste ruter og til faste tider, hvor flere brukere kjører sammen. Det er bostedskommunen som godkjenner brukere til ordningen. I noen kommuner kreves brukerbetaling.

I en annen region tilbys en lignende ordning med kjøring til lege/spesialist, dagsenter, rehabilitering og helsesenter, men da ikke i faste ruter/tider, men etter bestilling fra kommunen. Kommunen er også ansvarlig for å godkjenne brukere (Midttrafik, 2021c). Pasientreiser til sykehus er ikke en del av denne ordningen. I region Hovedstaden og Sjælland er det kommunen som organiserer pasientreiser til sykehus for passasjerer som ikke kan benytte ordinær kollektivtrafikk. Turene koordineres med andre ordninger for fleksibel transport (Movia, 2021b).

## E.2 Sverige

Sverige har i liten grad ordningen rettet spesifikt inn mot eldre personer, men har ulike ordninger og tilbud rettet inn mot personer med funksjonsnedsettelse, samt bestillingstransport.

### E.2.1 Tilrettelagt transport for personer med funksjonsnedsettelse

Färdtjänst er rettet mot personer med funksjonsnedsettelser som har store vanskeligheter med å forflytte seg på egen hånd eller reise med kollektivtrafikk (Vårdguiden, 2021). Retten er lik i hele Sverige og er lovregulert, men det finnes ofte lokale eller regionale regler i tillegg til loven, slik at tilbudet kan variere mellom ulike deler av landet. Hvem som har rett på ordningen er lovregulert, men det er kommunen eller kollektivmyndigheten som tildeler. Noen steder kreves legeerklæring. Hvor mange reiser den enkelte tildeles avhenger av behov og bosted. Det varierer mellom kommunene hva det koster å reise med ordningen. Reiser bookes i forveien per telefon. I de fleste kommuner er ordningen en samkjøringsordning. Ordningen har egenandel.

Färdtjänst gjelder reiser innad i kommunen. Kommunen kan også tilrettelegge for reiser til andre kommuner, gjennom ordningen RIAK (resa i annan kommun) for de som har rett på färdtjänst (Riksfärdtjänsten, 2021). Dette er ikke en lovpålagt ordning og egenandel øker med reiselengde. Flere steder må reisen bestilles senest 10 dager før avreisetidspunkt.

Ordningen ligner med andre ord på TT-ordningen i Norge, med unntak av at det er en lovfestet ordning, den i hovedsak er en samkjøringsordning og ikke kan brukes på reiser ut av kommunen.



Riksfärdtjänst gjelder for reiser utenfor de områdene som färdtjensten gjelder for, for eksempel mellom to kommuner eller til reisemål utenfor regionen (Vårdguiden, 2021). Kun innenlands reiser er omfattet av ordningen. Ordningen er rettet mot personer med en funksjonsnedsettelse som gjør at man ikke kan reise med kollektivtrafikk eller vanlige fremkomstmidler fordi det blir mye dyrere enn normalt. Som oftest foregår reisen med tog sammen med en ledsager. Dersom man ikke kan reise med tog, kan en heller få reise med personbil eller spesialkjøretøy. Det er også mulig å bruke ordningen for å fly, dersom man trenger egen ledsager og ikke kan bruke den assistansen som tilbys på flyplassen. Egenandelen tilsvarer det man ville betalt med vanlig fremkomstmiddel, og det er kommunen eller den regionale myndigheten som dekker merkostnaden. I Norge finnes ikke en tilsvarende ordning i dag, med unntak av at man de fleste steder kan bruke TT-ordningen på reiser ut av kommunen (med da vil rammen for ordningen begrense reiselengden). Det kunne vært aktuelt å teste en lignende ordning med ledsagertjenester for eldre personer i Norge, som ellers ikke ville kunne reist kollektivt.

## E.2.2 Bestillingstransport

Flere regioner og kommuner tilbyr ulike former for bestillingstransport, både fra bestemte holdeplasser og egen adresse. Dette er både urbane og mer mindre sentrale områder. De fleste steder er dette tilbudet rettet mot alle. I Vest-Sverige tilbys det egne bestillingstilbud rettet mot de som er over 75 år eller har rett til färdtjänst (Flextrafik, som går i sentrale tettsteder i enkelte kommuner) (Västtrafik, 2021a) eller er spesielt rettet mot de som har behov for ekstra service i form av busser som er enkle å gå av og på (Flexlinjen) (Västtrafik, 2021b), jf. Tekstboks E.1. Disse ordningene ligner på flere av de typene bestillingstransport som finnes i Norge i dag.

### Tekstboks E.1 Flexlinjen i Göteborg

---

- Bestillingstransport som kjører fra holdeplass til holdeplass i bestemte områder av Göteborg. Tilbudet skal stoppe enda nærmere der man reiser til/fra enn vanlig kollektivtrafikk. For de som er kvalifisert til färdtjänst (tilrettelagt transport) kan flexlinjen stoppe enda nærmere.
- Tilbudet er en del av den ordinære kollektivtrafikken og er rettet mot alle.
- Minibussene er tilpasset området de kjører i, og alle har lavgulv og minst én rullestolplass.
- På transporten møter kundene hyggelige og serviceinnstilte sjåførere, og ofte samme sjåfør i samme område. Sjåførene kan hjelpe passasjerene av og på bussen, men ikke til døren.
- Reise må bookes på forhånd, noe som garanterer sitteplass. Reise kan bookes via telefon, nettside eller app, tidligst to uker i forveien. Man kan ha med en eller flere medreisende.
- De fleste rutene kjører på dagtid på hverdager. Det er også egne lørdagsruter.
- En reise koster like mye som en enkeltreise med kollektivtrafikk. Billett må kjøpes på forhånd eller med reisekort.
- Tilbudet er gratis for de som har seniorbillett. Personer over 65 år og som er folkeregistrert i Göteborg kommune får kjøre gratis med kollektivtrafikk i Göteborg og to nærliggende kommuner mellom kl. 08.30-15 og kl. 18-06 på hverdager og hele døgnet i helgene. Utenom disse tidspunktene betales egenandel.
- Göteborg by tilbyr også egne reiseinstruktører som hjelper uerfarne reisende med å ta i bruk kollektivtrafikk, herunder flexlinjen. Instruktøren kan blant annet svare på spørsmål, komme på hjemmebesøk for å gi informasjon og være med dersom man vil prøve å reise. Tilbudet er gratis.

---

Kilde: Göteborgs Stad (2021) og Västtrafik (2021c)

I tillegg finnes det egne tilbringertilbud som bringer passasjerer fra områder uten ordinær kollektivtrafikk til knutepunkt og tettsteder, såkalte «nærtrafikkholdeplasser», for eksempel i Östgötaland (ÖstgötaTrafiken, 2021). Reisene går gjerne med mindre busser eller taxi, og planlegger og kjøres sammen med annen bestillingstransport. En slik ordning kunne vært aktuell å teste i Norge. I de minst sentrale områdene kan spredt bosetting kan imidlertid gjøre at passasjergrunnet blir lite og ordningen kostnadskrevenende å drifte.

## E.3 Finland

### E.3.1 Tilrettelagt transport for eldre og for personer med funksjonsnedsettelse

I Finland finnes to ordninger for tilrettelagt transport. Den ene er rettet mot eldre og den andre mot personer med funksjonsnedsettelse.

- Färdtjänst för äldre er en ordning rettet mot eldre som på grunn av nedsatt funksjonsevne ikke kan bruke kollektivtrafikken alene eller med ledsager. Ordningen er hjemlet i sosialloven og tildeles etter søknad. Ordningen er behovsprøvd, med en maksimal grense for inntekt og formue. Ordningen kan brukes til ærender og fritidsreiser, og ikke reiser til lege eller sykehus (Helsingfors stad, 2021).
- Den andre ordningen, Färdtjänst, er rettet mot personer med alvorlige funksjonsnedsettelser eller sykdom, som trenger transport- eller tilhørende ledsagertjenester for å mestre vanlige aktiviteter, som arbeid, ærender og fritidsaktiviteter. Ordningen omfatter ikke reiser til lege eller sykehus. Ordningen er hjemlet i lov om handicapservice (THL, 2021).

Når en eldre person søker om en av ordningene gjøres det en vurdering om personen har rett til støtte etter den første ordningen eller den andre. Begge ordningene er et kommunalt ansvar og dekker reiser innad kommunen og omkringliggende kommuner. Typisk gis det færre enkeltreiser per måned med ordningen rettet mot eldre enn med ordningen for personer med funksjonsnedsettelse. Sistnevnte skal gi minimum 18 reiser per måned. Begge ordningene har en egenandel (THL, 2021 og Helsingfors stad, 2021). Ordningen ligner med andre ord på TT-ordningen i Norge, med unntak av at det er en lovfestet ordning og et kommunalt ansvar, samt at reisekvoten er noe lavere, særlig for eldre.

En finsk kommune, Vaasa, organiserer sin färdtjänst for eldre med tre servicebusser, der alle over 65 år kan bruke tilbudet, uavhengig av inntekt, mot en egenandel. Det er heller ingen begrensninger på antall reiser. Bussene kjører fra dør til dør og er utformet som minibusser med lavt innsteg. Bussen går to ganger i uken, og ikke på søndager og helligdager, eller på kveldstid (City of Vaasa, 2021).

## E.4 Storbritannia

### E.4.1 Bestillingstransport

Det finnes ulike løsninger for bestillingstransport flere steder i Storbritannia. Vi vil her omtale to av ordningene. I London er Dial-a-ride et dør til dør-transporttilbud rettet mot personer med permanente eller langvarige funksjonsnedsettelser som innebærer at man ikke kan bruke offentlig transport. I tillegg er bl.a. personer over 85 år automatisk kvalifisert for ordningen. Det er også et krav at man bor i en bydel (borough) i London (People First, 2021). Tilbudet er gratis og kan brukes til alle

typer reiser, med unntak av sykehus, dagsenter/skole eller arbeidsreiser. Man booker via telefon (samme dag) eller e-post (på forhånd) (Transport for London, 2021).

I Manchester-området finnes ordningen Ring and Ride, som er en minibusstjeneste rettet mot personer som har utfordringer med å bruke offentlig transport, herunder eldre med vanskeligheter med å gå. De som er omfattet av ordningen kan bestille dør til dør reiser for seg selv og en ledsagende voksen, på nær 10 kilometer (6 miles) i Manchester-området (Greater Manchester). For reiser til nærmeste lokale sykehus, bysenter eller tilgjengelige transportordning, kan reisen overstige maksgrensen, så lenge den er i Manchester-området. Minibussene er rullestoltilpasset. Tjenesten bestilles over telefon og er i drift fra morgen til sen kveld hele uken. For å være kvalifisert til ordningen må man ha en funksjonsnedsettelse, eller være over 70 år, ha problemer med å gå og kvalifisere til statlig pensjon. Man må også være bosatt i Manchester-området. Det betales egenandel (Transport for Greater Manchester, 2021).

#### E.4.2 Taxicard

I London tilbys subsidiert taxi for personer som har alvorlige mobilitetsutfordringer og vanskeligheter med å bruke offentlig transport. Antallet turer som tildeles varierer med hvilken bydel man bor i. Også kriteriene for å bli kvalifisert for ordningen varierer mellom bydelene. I noen bydeler er personer over 80-90 år automatisk kvalifisert (Transport for All, 2021).

#### E.4.3 Tjenester i regi av frivillige organisasjoner

I Storbritannia tilbyr flere frivillige organisasjoner transporttjenester til eldre eller personer med mobilitetsutfordringer:

- Royal Voluntary Service tilbyr transport til personer som ikke kan kjøre eller bruke offentlig transport på grunn av begrenset mobilitet eller sykdom. Frivillige personer bruker enten egen bil eller tilpassede kjøretøy. Ordningen kan brukes til å besøke andre, handling, aktiviteter og avtaler. I tillegg tilbyr organisasjonen pasienttransport (Royal Voluntary Service, 2021).
- I deler av Storbritannia tilbyr organisasjonen Age UK dør-til-dør transporttjenester for eldre. Tjenestene er enten organisert som rullestol-tilpassede minibusser eller en ledsager («befriending schemes»). I områdene der disse tjenestene ikke tilbys, kan Age UK bistå eldre personer med å avtale transport med en lokal tilbyder, som Dial-A-Bus eller Royal Voluntary Service. Eldre som har helse- eller mobilitetsutfordringer, eller som bor i isolerte områder med begrenset eller uregelmessig transport prioriteres vanligvis. Tilbudet kan benyttes til lege, sykehus, handling eller besøk (Age UK, 2021).

# F Tabeller mv.

## F.1 Spørreundersøkelse rettet mot personer over 60 år

### F.1.1 Varebestilling via internett/telefon

Tabell F.1 «Har du noen gang brukt en eller flere av følgende transportløsninger: Varelevering med bestilling gjennom internett»

	Kjønn			Alder			Landsdeler					
	TOTAL	Mann	Kvinne	60-69 år	70-79 år	80 år+	Nord-Norge	Midt-Norge	Vestlandet	Østlandet	Sørlandet	Oslo
BASE	1000	477	523	462	354	185	100	143	196	319	148	95
Ja	46%	50%	42%	62%	38%	20%	36%	43%	40%	48%	41%	71%
Nei	54%	50%	58%	38%	62%	80%	64%	57%	59%	52%	58%	30%
Vet ikke/ husker ikke	0%	0%	1%	0%	0%				0%	0%	1%	

Kilde: Vista Analyse

Tabell F.2 «Har du noen gang brukt en eller flere av følgende transportløsninger: Varelevering med bestilling gjennom telefon»

	Kjønn			Alder			Landsdeler					
	TOTAL	Mann	Kvinne	60-69 år	70-79 år	80 år+	Nord-Norge	Midt-Norge	Vestlandet	Østlandet	Sørlandet	Oslo
BASE	1000	477	523	462	354	185	100	143	196	319	148	95
Ja	31%	35%	27%	41%	23%	22%	32%	35%	31%	29%	27%	35%
Nei	68%	65%	71%	58%	76%	77%	68%	64%	68%	70%	70%	65%
Vet ikke/ husker ikke	1%	0%	2%	2%	1%	1%		2%	1%	1%	3%	

Kilde: Vista Analyse

Tabell F.3 «Hvilke løsninger kunne du tenke deg å bruke i fremtiden: Varelevering med bestilling gjennom internett»

	Kjønn			Alder			Landsdeler					
	TOTAL	Mann	Kvinne	60-69 år	70-79 år	80 år+	Nord-Norge	Midt-Norge	Vestlandet	Østlandet	Sørlandet	Oslo
BASE	1000	477	523	462	354	185	100	143	196	319	148	95
Ja	55%	57%	52%	68%	50%	31%	40%	51%	54%	56%	53%	73%
Nei	42%	40%	43%	29%	46%	65%	59%	43%	43%	41%	39%	25%
Vet ikke/ husker ikke	4%	3%	5%	3%	4%	5%	1%	5%	3%	3%	8%	3%

Tabell F.4 «Hvilke løsninger kunne du tenke deg å bruke i fremtiden: Varelevering med bestilling gjennom telefon»

	Kjønn			Alder			Landsdeler					
	TOTAL	Mann	Kvinne	60-69 år	70-79 år	80 år+	Nord-Norge	Midt-Norge	Vest-landet	Øst-landet	Sør-landet	Oslo
BASE	1000	477	523	462	354	185	100	143	196	319	148	95
Ja	56%	56%	55%	58%	57%	49%	54%	59%	56%	54%	52%	62%
Nei	41%	42%	40%	38%	41%	48%	47%	36%	40%	43%	43%	35%
Vet ikke/ husker ikke	3%	2%	5%	4%	3%	3%		5%	4%	2%	6%	3%

Kilde: Vista Analyse

## F.1.2 Bildeling

Tabell F.5 «Har du noen gang brukt en eller flere av følgende transportløsninger: Bildeling, det vil si en ordning hvor medlemmer kan låne bil ved behov, istedenfor å eie selv»

	Kjønn			Alder			Landsdeler					
	TOTAL	Mann	Kvinne	60-69 år	70-79 år	80 år+	Nord-Norge	Midt-Norge	Vest-landet	Øst-landet	Sør-landet	Oslo
BASE	1000	477	523	462	354	185	100	143	196	319	148	95
Ja	2%	4%	4%	2%	2%	1%	2%	3%	4%	1%	7%	2%
Nei	98%	96%	95%	98%	97%	99%	97%	97%	96%	96%	93%	98%
Vet ikke/ husker ikke	0%	1%	1%	0%	1%		1%	0%		3%		0%

Kilde: Vista Analyse

Tabell F.6 «Hvilke løsninger kunne du tenke deg å bruke i fremtiden: Bildeling, det vil si en ordning hvor medlemmer kan låne bil ved behov, istedenfor å eie selv»

	Kjønn			Alder			Landsdeler					
	TOTAL	Mann	Kvinne	60-69 år	70-79 år	80 år+	Nord-Norge	Midt-Norge	Vest-landet	Øst-landet	Sør-landet	Oslo
BASE	1000	477	523	462	354	185	100	143	196	319	148	95
Ja	17%	16%	17%	21%	13%	11%	17%	15%	14%	17%	14%	24%
Nei	81%	82%	79%	76%	84%	86%	81%	81%	82%	80%	84%	75%
Vet ikke/ husker ikke	3%	2%	4%	3%	3%	3%	2%	4%	4%	3%	2%	1%

Kilde: Vista Analyse

### F.1.3 Mikromobilitet – elektrisk rullestol for helårsbruk

Tabell F.7 Har du noen gang brukt en eller flere av følgende transportløsninger: Elektrisk rullestol med tak og dører for utebruk hele året»

	Kjønn			Alder			Landsdeler					
	TOTAL	Mann	Kvinne	60-69 år	70-79 år	80 år+	Nord-Norge	Midt-Norge	Vestlandet	Østlandet	Sørlandet	Oslo
<b>BASE</b>	1000	477	523	462	354	185	100	143	196	319	148	95
<b>Ja</b>	1%	1%	1%	1%	1%	1%	2%	1%		1%	1%	1%
<b>Nei</b>	99%	99%	99%	99%	99%	98%	98%	98%	100%	99%	99%	99%
<b>Vet ikke/ husker ikke</b>	0%	0%	1%	1%		1%		1%		0%	1%	

Kilde: Vista Analyse

Tabell F.8 «Hvilke løsninger kunne du tenke deg å bruke i fremtiden: Elektrisk rullestol med tak og dører for utebruk hele året»

	Kjønn			Alder			Landsdeler					
	TOTAL	Mann	Kvinne	60-69 år	70-79 år	80 år+	Nord-Norge	Midt-Norge	Vestlandet	Østlandet	Sørlandet	Oslo
<b>BASE</b>	1000	477	523	462	354	185	100	143	196	319	148	95
<b>Ja</b>	26%	25%	27%	26%	28%	24%	29%	29%	25%	26%	31%	19%
<b>Nei</b>	65%	69%	62%	64%	64%	69%	64%	58%	66%	65%	62%	78%
<b>Vet ikke/ husker ikke</b>	9%	6%	11%	10%	8%	7%	8%	13%	9%	9%	8%	4%

Kilde: Vista Analyse

### F.1.4 Transport som tilbys av privatpersoner med bestilling og betaling via mobil

Tabell F.9 «Har du noen gang brukt en eller flere av følgende transportløsninger: Transport som tilbys av privatpersoner med bestilling og betaling via mobil (som Uber el)»

	Kjønn			Alder			Landsdeler					
	TOTAL	Mann	Kvinne	60-69 år	70-79 år	80 år+	Nord-Norge	Midt-Norge	Vestlandet	Østlandet	Sørlandet	Oslo
<b>BASE</b>	1000	477	523	462	354	185	100	143	196	319	148	95
<b>Ja</b>	6%	7%	5%	9%	2%	4%	7%	4%	4%	5%	5%	15%
<b>Nei</b>	94%	92%	95%	90%	97%	95%	93%	96%	95%	95%	93%	85%
<b>Vet ikke/ husker ikke</b>	1%	0%	1%	1%	0%	1%			1%	1%	2%	

Kilde: Vista Analyse

Tabell F.10 «Hvilke løsninger kunne du tenke deg å bruke i fremtiden: Transport som tilbys av privatpersoner med bestilling og betaling via mobil (som Uber el)»

	Kjønn			Alder			Landsdeler					
	TOTAL	Mann	Kvinne	60-69 år	70-79 år	80 år+	Nord-Norge	Midt-Norge	Vestlandet	Østlandet	Sørlandet	Oslo
BASE	1000	477	523	462	354	185	100	143	196	319	148	95
Ja	24%	26%	22%	28%	22%	17%	23%	24%	18%	24%	25%	36%
Nei	72%	72%	72%	67%	74%	79%	74%	72%	77%	72%	70%	62%
Vet ikke/ husker ikke	4%	2%	6%	4%	4%	4%	3%	4%	5%	4%	6%	2%

Kilde: Vista Analyse

### F.1.5 Bestillingstransport

Tabell F.11 «Har du noen gang brukt en eller flere av følgende transportløsninger: Bestillingstransport dør-til-dør med assistanse fra sjåføren»

	Kjønn			Alder			Landsdeler					
	TOTAL	Mann	Kvinne	60-69 år	70-79 år	80 år+	Nord-Norge	Midt-Norge	Vestlandet	Østlandet	Sørlandet	Oslo
BASE	1000	477	523	462	354	185	100	143	196	319	148	95
Ja	5%	5%	6%	4%	6%	8%	6%	3%	5%	8%	2%	6%
Nei	94%	94%	93%	95%	94%	90%	94%	95%	94%	91%	96%	94%
Vet ikke/ husker ikke	1%	1%	1%	1%	1%	2%		2%	1%	1%	2%	

Kilde: Vista Analyse

Tabell F.12 «Har du noen gang brukt en eller flere av følgende transportløsninger: Bestillingstransport dør-til-dør uten assistanse fra sjåføren»

	Kjønn			Alder			Landsdeler					
	TOTAL	Mann	Kvinne	60-69 år	70-79 år	80 år+	Nord-Norge	Midt-Norge	Vestlandet	Østlandet	Sørlandet	Oslo
BASE	1000	477	523	462	354	185	100	143	196	319	148	95
Ja	21%	21%	20%	22%	17%	23%	19%	15%	19%	19%	22%	37%
Nei	78%	77%	78%	77%	81%	74%	81%	83%	79%	79%	75%	63%
Vet ikke/ husker ikke	2%	2%	2%	1%	1%	2%		2%	2%	2%	3%	

Kilde: Vista Analyse

Tabell F.13 «Har du noen gang brukt en eller flere av følgende transportløsninger: Bestillingstransport til og fra holdeplass»

	Kjønn			Alder			Landsdeler					
	TOTAL	Mann	Kvinne	60-69 år	70-79 år	80 år+	Nord-Norge	Midt-Norge	Vestlandet	Østlandet	Sørlandet	Oslo
BASE	1000	477	523	462	354	185	100	143	196	319	148	95
Ja	7%	8%	6%	7%	6%	8%	9%	7%	6%	7%	7%	7%
Nei	92%	91%	93%	92%	93%	91%	90%	92%	93%	93%	91%	93%
Vet ikke/ husker ikke	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	2%	

Kilde: Vista Analyse

Tabell F.14 «Hvilke løsninger kunne du tenke deg å bruke i fremtiden: Bestillingstransport dør-til-dør med assistanse fra sjåføren»

	Kjønn			Alder			Landsdeler					
	TOTAL	Mann	Kvinne	60-69 år	70-79 år	80 år+	Nord-Norge	Midt-Norge	Vestlandet	Østlandet	Sørlandet	Oslo
BASE	1000	477	523	462	354	185	100	143	196	319	148	95
Ja	35%	33%	38%	37%	32%	37%	33%	37%	33%	39%	37%	27%
Nei	59%	64%	54%	57%	62%	58%	60%	55%	61%	56%	57%	70%
Vet ikke/ husker ikke	6%	4%	8%	6%	6%	5%	7%	8%	6%	5%	7%	3%

Kilde: Vista Analyse

Tabell F.15 «Hvilke løsninger kunne du tenke deg å bruke i fremtiden: Bestillingstransport dør-til-dør uten assistanse fra sjåføren»

	Kjønn			Alder			Landsdeler					
	TOTAL	Mann	Kvinne	60-69 år	70-79 år	80 år+	Nord-Norge	Midt-Norge	Vestlandet	Østlandet	Sørlandet	Oslo
BASE	1000	477	523	462	354	185	100	143	196	319	148	95
Ja	40%	41%	39%	45%	36%	34%	38%	39%	35%	41%	41%	48%
Nei	54%	55%	52%	48%	57%	60%	57%	52%	58%	53%	52%	48%
Vet ikke/ husker ikke	7%	4%	9%	7%	7%	6%	5%	9%	8%	6%	7%	5%

Kilde: Vista Analyse

Tabell F.16 «Hvilke løsninger kunne du tenke deg å bruke i fremtiden: Bestillingstransport dør-til-dør til og fra holdeplass»

	Kjønn			Alder			Landsdeler					
	TOTAL	Mann	Kvinne	60-69 år	70-79 år	80 år+	Nord-Norge	Midt-Norge	Vestlandet	Østlandet	Sørlandet	Oslo
BASE	1000	477	523	462	354	185	100	143	196	319	148	95
Ja	25%	26%	25%	29%	23%	19%	23%	32%	19%	28%	24%	22%
Nei	69%	72%	66%	65%	71%	74%	73%	62%	77%	66%	69%	70%
Vet ikke/ husker ikke	6%	3%	9%	5%	6%	8%	4%	6%	4%	7%	8%	8%



## F.1.6 Førerløs buss

Tabell F.17 «Har du noen gang brukt en eller flere av følgende transportløsninger: Førerløs buss»

	Kjønn			Alder			Landsdeler					
	TOTAL	Mann	Kvinne	60-69 år	70-79 år	80 år+	Nord-Norge	Midt-Norge	Vestlandet	Østlandet	Sørlandet	Oslo
BASE	1000	477	523	462	354	185	100	143	196	319	148	95
Ja	2%	2%	2%	2%	2%	3%		3%	2%	1%	1%	8%
Nei	97%	97%	97%	97%	97%	97%	100%	96%	97%	98%	97%	90%
Vet ikke/ husker ikke	1%	1%	1%	1%	1%	1%		1%	1%	0%	2%	2%

Kilde: Vista Analyse

Tabell F.18 «Hvilke løsninger kunne du tenke deg å bruke i fremtiden: Førerløs buss»

	Kjønn			Alder			Landsdeler					
	TOTAL	Mann	Kvinne	60-69 år	70-79 år	80 år+	Nord-Norge	Midt-Norge	Vestlandet	Østlandet	Sørlandet	Oslo
BASE	1000	477	523	462	354	185	100	143	196	319	148	95
Ja	23%	28%	19%	30%	21%	12%	14%	15%	17%	27%	22%	44%
Nei	71%	69%	73%	64%	75%	83%	80%	75%	79%	68%	71%	51%
Vet ikke/ husker ikke	6%	4%	8%	7%	5%	6%	6%	9%	4%	5%	7%	5%

Kilde: Vista Analyse



Vista Analyse AS  
Meltzers gate 4  
0257 Oslo

[post@vista-analyse.no](mailto:post@vista-analyse.no)  
[vista-analyse.no](http://vista-analyse.no)