

Bilens betydelse som transportmedel för den äldre individen

Vera Denvall, Anna-Karin Edberg, Sölve Elmståhl

Bakgrund

Bilen har stor betydelse för att vi på ett smidigt sätt skall få tillgång till olika servicefunktioner i samhället som exempelvis vårdcentral, bibliotek, rekreationsområden, men också för att få tillgång till olika typer av lokaler för handel och stormarknader.

För den äldre individen har bilen stor betydelse för rörligheten och att köra bil eller ha tillgång till biltransport är viktigt för oberoende och ofta en förutsättning för äldre att kunna upprätthålla sina sociala kontakter, fortsätta leva ett aktivt liv och bibehålla en hög livskvalitet på äldre dar (1). Undersökningar av äldres resvanor visar att över hälften av resorna sker med bil och att längden på resorna avtar med åldern medan frekvensen inköps och service resor ökar (2). Andra undersökningar som handlar om risker i trafiken har visat att det säkraste sättet för den äldre personen att färdas är i en personbil. Många äldre skadas i trafiken som oskyddade trafikanter, färdas de bil är de mindre utsatta (3).

När den äldre individen av olika anledningar inte längre har tillgång till personbil begränsas de i sin rörlighet och får de svårigheter med exempelvis att klara inköp till hemmet. Det finns en ökad risk för att deltagande i aktiviteter minskar (4) och att den äldre har färre sociala kontakter och utvecklar en mer passiv livsstil som då kan leda till sämre hälsa och funktionsförmåga (5).

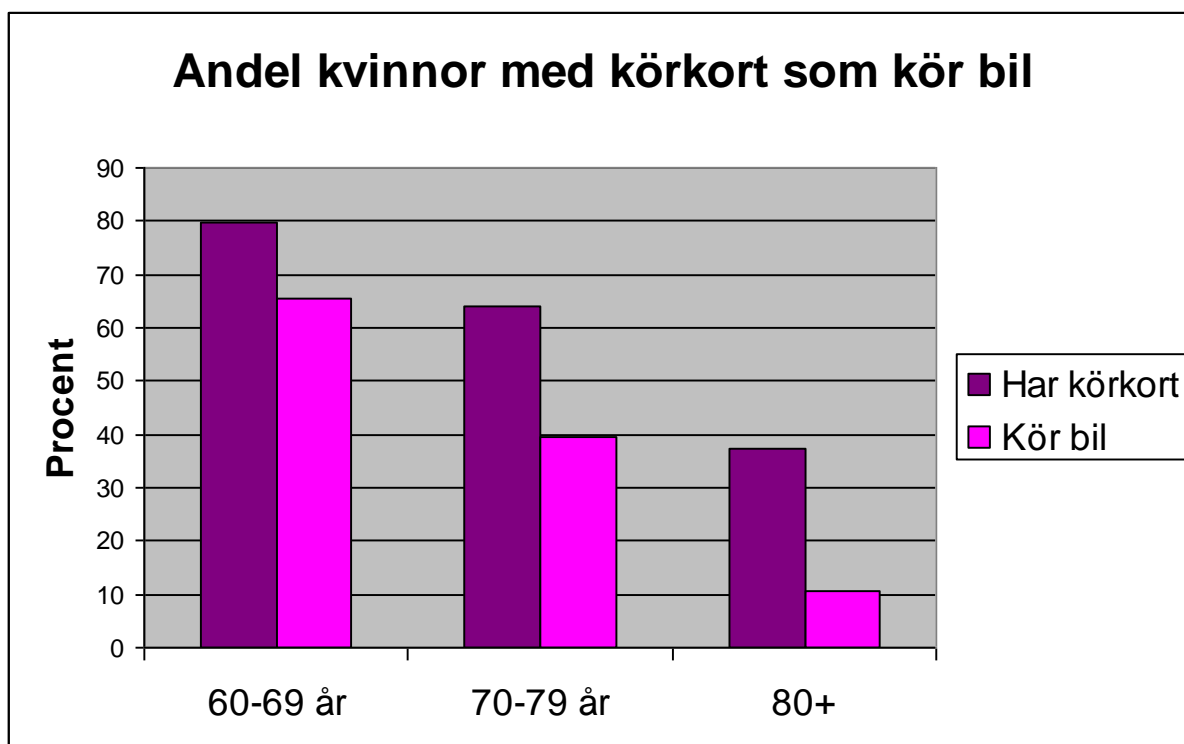
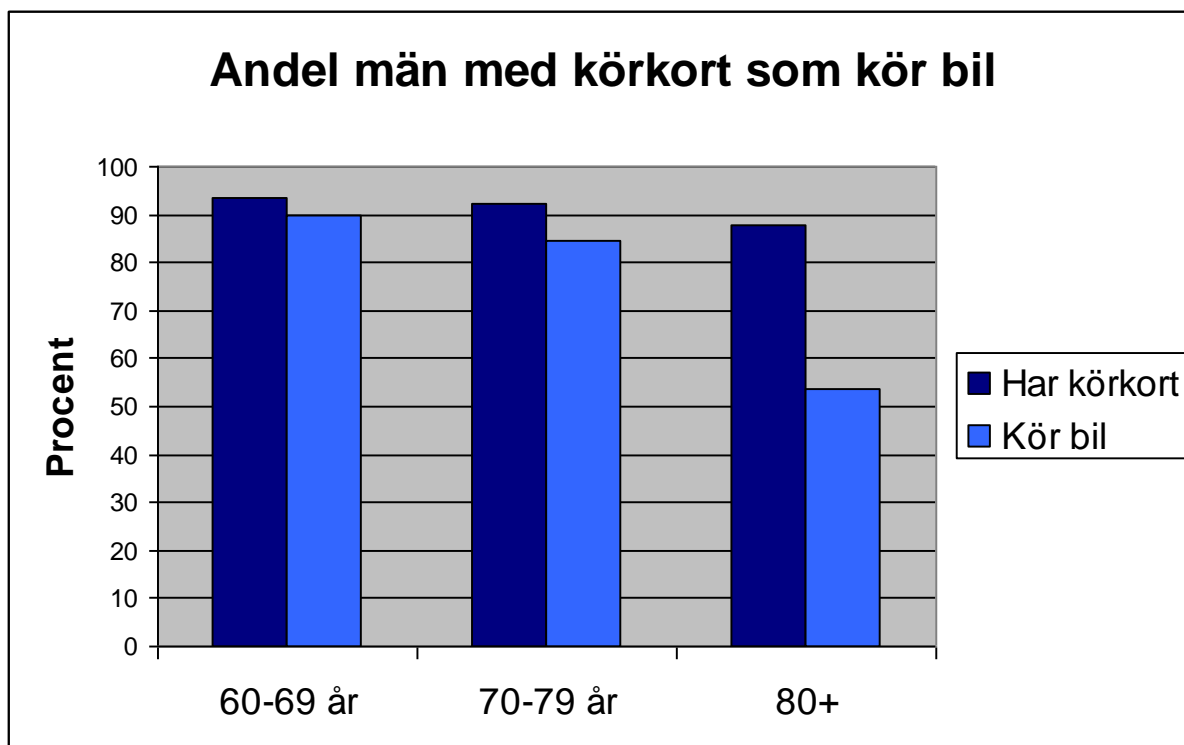
I föreliggande studier har vi undersökt hur bristande tillgång till personbil påverkar den äldre individens möjligheter till aktiviteter och sociala kontakter.

Preliminära resultat

Tillgång till personbil minskar med ökande ålder. För de yngre äldre (59 – 69 år) har minst fyra av fem tillgång till personbil medan för de äldsta (över 80 år) är det endast en av tre. Tillgång till bil varierar också beroende på om man är man eller kvinna och om man bor i stad eller på landet. Det är betydligt färre kvinnor än män som har tillgång till personbil, en skillnad som ökar med stigande ålder för att i den äldsta åldergruppen vara 66% färre kvinnor jämfört med män. Det är även skillnad beroende på om man bor i staden eller på landet. Bor man i staden har drygt hälften av både män och kvinnor i de äldre åldersgrupperna tillgång till bil, på landet är det en tredjedel.

När det gäller körkortsinnehav och hur man utnyttjar sitt körkort följer skåningarna det mönster som utkristalliserats hos befolkningen i övrigt. Tendensen är att fler och fler personer utnyttjar sitt körkort även när de är äldre. Körkort är vanligast bland männen, men andelen kvinnor ökar framför allt bland de yngre äldre. Se diagram nedan.

Om man jämför stad och landsbygd är det större andel av dem som bor på landet som använder sitt körkort och detta gäller både för män och för kvinnor.



Vi undersökte om tillgång till personbil hade betydelse för hur aktiv man var i att t ex gå på teater och bio, dans, vistas i skog och mark eller ägna sig åt diverse

föreningsaktiviteter. Resultatet visade att det hade betydelse även efter att vi vid beräkningarna tagit hänsyn till och justerat för faktorer som exempelvis ekonomi, hälsa, civilstånd, kön utbildning och ålder.

Frågor som handlade om man ansåg att bristande tillgång till personbil hade hindrat dem från att delta i någon aktivitet eller att umgås med vänner besvarades jakande av ca 18% bland de äldre deltagarna jämfört med 12% bland de äldre som hade tillgång till personbil.

Betydelse för samhälle och framtida analyser

Våra resultat visar att det är viktigt att tänka på de äldres situation när man planerar för transporter i samhället. Flera av de äldsta i dag har inte körkort eller tillgång till bil, framför allt kvinnorna som har levt under förhållanden som varit ojämlika vad avser möjligheten att ta körkort och köra bil. Tillgång till bil visar sig också ha betydelse för att kunna vara aktiv och att ha möjlighet att hälsa på släktingar och vänner. Minskande aktivitet ökar risken för att utveckla en passiv livsstil vilket i sin tur ökar risken för ohälsa med ett ökat vård och omsorgsbehov (5). Detta kan resultera i större behov av samhällsstöd och fler osjälvständiga människor vilket inte är någon önskvärd utveckling vare sig etiskt eller ekonomiskt.

Referenser

- 1 Helmers, G., P. Henriksson, et al. (2004). Trafikmiljö för äldre bilförare : analys och rekommendationer utifrån en litteraturstudie. Linköping, Väg- och transportforskningsinstitutet.
- 2 Res. Stockholm, Statens institut för kommunikationsanalys ; Statistiska centralbyrån (2002).
- 3 Helmers, G., P. Henriksson, et al. (2004). Trafikmiljö för äldre bilförare. Analys och rekommendationer utifrån en litteraturstudie. V. o. transportforskningsinstitutet. Linköping: 84.
- 4 Marottoli, R. A., C. F. M. de Leon, et al. (2000). "Consequences of driving cessation: decreased out-of-home activity levels." J Gerontol B Psychol Sci Soc Sci 55(6): S334-40.
- 5 Hakamies-Blomqvist, L., Ed. (2000). Äldre Trafikanter som samhällelig fråga: Etik, ekonomi eller säkerhet? Nya perspektiv i trafiksäkerhetsforskningen. KFB:s workshop om forskningsfrågor, Tammsvik, December 1999. Stockholm, Stockholm:KFB.