



Mobilitet og velferd blant bevegelseshemmede - bilens rolle



Mobilitet og velferd blant bevegelseshemmede – bilens rolle

Susanne Nordbakke
Lisa Hansson

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

ISSN 0808-1190

ISBN 978-82-480-1015-9 Papirversjon

ISBN 978-82-480-1014-2 Elektronisk versjon

Oslo, november 2009

Tittel: Mobilitet og velferd blant bevegelseshemmede – bilens rolle

Forfattere: Susanne Nordbakke
Lisa Hansson

Dato: 11.2009

TØI rapport: 1041/2009

Sider 86

ISBN Papir: 978-82-480-1015-9

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1014-2

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: Bisek

Prosjekt: 3336 - Bilens rolle for funksjonshemmedes mobilitet og velferd - muligh.og barrier

Prosjektleder: Susanne Nordbakke

Kvalitetsansvarlig: Randi Hjorthol

Emneord: Bevegelseshemmede
Bilbruk
Livskvalitet
Mobilitet
Reisevaner
Velferd

Title: Mobility and welfare among people with physical disabilities – the role of the car

Author(s): Susanne Nordbakke
Lisa Hansson

Date: 11.2009

TØI report: 1041/2009

Pages 86

ISBN Paper: 978-82-480-1015-9

ISBN Electronic: 978-82-480-1014-2

ISSN 0808-1190

Financed by: Bisek

Project: 3336 - Bilens rolle for funksjonshemmedes mobilitet og velferd - muligh.og barrier

Project manager: Susanne Nordbakke

Quality manager: Randi Hjorthol

Key words: Car use
Mobility
Physical disability
Quality of life
Travel
Welfare

Sammendrag:

Dette prosjektet har belyst bilens betydning for mobilitet og velferd og ulike barrierer for bilbruk. En spørreundersøkelse viser at bilførere er mer aktive utenfor hjemmet, og de i større grad får tilfredsstilt sitt transportbehov enn de som ikke kjører bil. Fokusgruppeintervjuer viser at tilfredsstillelse av reisebehov er sentralt for livskvalitet. Selv om Färdtjänst (det offentlige svenske tilbudet tilsvarende den norske TT-tjenesten) dekker en del reisebehov, gir det å kjøre selv mer frihet, uavhengighet og kontroll over tilværelsen og økt selvfølelse, noe som bidrar til livskvalitet i seg selv. En studie av forskrifter for ulike støtteordninger for bilbruk og Färdtjänst avdekker en rekke svakheter i disse forskriftene som kan fungere som barrierer.

Summary:

The project reported here has studied the role of the car for mobility and welfare among people with physical disabilities and barriers for car use in this group. A questionnaire study shows that car drivers participate more often in out-of-home activities, and they have a higher fulfillment of travel needs, especially in regard to leisure travels, than people that do not drive. Our focus groups interviews show that the fulfillment of travel needs is essential to the quality of life. Furthermore, the same study shows that the private car has qualities beyond the fulfillment of travel needs, like control over one's own life, self-confidence and joy. The project has also revealed weaknesses in the regulations for assigning support for car purchase, for car adjustment, and for public car transport trips.

Language of report: Norwegian

Forord

Mobiliteten i samfunnet har økt kraftig i etterkrigstiden og regnes i dag som et viktig velferdsgode. Likevel har ikke alle like gode muligheter til å forflytte seg. En slik gruppe er personer med en eller flere funksjonshemninger. I dette prosjektet har vi belyst sammenhengen mellom bilbruk og mobilitet og bilens betydning for velferd og livskvalitet for personer med bevegelseshemming. Fokuset har først og fremst vært på privatbilen og muligheten til å kjøre selv, men også betydningen av Färdtjänst (TT-tjeneste) er belyst. Bakgrunnen for prosjektet var en litteraturstudie som viste at det var lite kunnskap om bilbruk blant personer med funksjonshemming, spesielt blant de i yrkesaktiv alder. Studien ble finansiert av Bisek (Bilens sociala och ekonomiska betydelse), som er et nordisk FOU-samarbeid mellom Vägverket, VINNOVA, Bil Sweden, Motororganisationernas samarbetskommitté (MOSK), Folksam, Statens Vegvesen og Norges Automobil-Forbund (NAF) i perioden 2005-2009.

Også dette prosjektet har vært finansiert av Bisek. Vi vil spesielt rette en stor takk til Biseks programsekretær, Henrik Swahn, for god oppfølging av prosjektet.

Susanne Grenz og Susanne Fagerstad ved Amarillo Research & Consultancy har stått for gjennomføringen av fokusgruppestudien i Stockholm. Försäkringskassan har stått for utvalgstrekkning og gjennomføring av spørreundersøkelsen. I Försäkringskassan har Björn Nordin og Fredrik Lindström vært kontaktpersoner, og Sten Olsson har stått for utvalgsplan og utvalgstrekkning.

Forsker Susanne Nordbakke ved Transportøkonomisk institutt (TØI) har vært prosjektleder og forsker Lisa Hansson ved Statens väg- og transportforskningsinstitut (VTI) har vært prosjektmedarbeider og skrevet kapittel 3 i rapporten. Forsker Liva Vågene ved TØI har gjennomført de logistiske regresjonsanalysene i kapittel 4. Forskningsleder Randi Hjorthol har stått for kvalitetssikringen av prosjektet. Avdelingsleder Marika Kolbenstvedt har bidratt med verdifulle kommentarer til både datainnsamlingen og analysene. Avdelingssekretær Trude Rømme har hatt ansvaret for den endelige tekstbehandlingen av rapporten.

Oslo, desember 2009
Transportøkonomisk institutt

Lasse Fridstrøm
instituttssjef

Randi Hjorthol
forskningsleder

Innhold

Sammendrag

Summary

1 Innledning	1
1.1 Bakgrunn.....	1
1.2 Avgrensning og problemstillinger	1
1.3 Oppbygging av rapporten	2
1.4 Teoretisk utgangspunkt.....	2
1.4.1 Velferd.....	2
1.4.2 Bilbruk, mobilitet og velferd	3
1.4.3 Livskvalitet.....	4
1.4.4 Sosial konstruksjon og identitet	4
1.5 Metode	5
1.5.1 Fokusgruppeintervjuer.....	6
1.5.2 Spørreundersøkelse	10
1.5.3 Studie av forskrifter.....	14
2 Fokusgruppeintervjuer. Bilbruk og livskvalitet	15
2.1 Innledning og utgangspunkt for analysene	15
2.2 Transportmiddelbruk	15
2.2.1 Transportmiddelbruk avhenger av formål, situasjon og destinasjon.....	16
2.3 Fordeler med privatbil	17
2.3.1 Spontanitet.....	17
2.3.2 Dra hvor man vil, stoppe hvor man vil.....	17
2.3.3 Frakte ting og kjøre andre	18
2.3.4 Frihet og uavhengighet.....	18
2.3.5 Viktig for selvfølelsen	18
2.3.6 Trygghet – og moro	19
2.3.7 Økte muligheter, større valgfrihet og en forutsetning for å kunne ha et liv	19
2.4 Fordeler og ulemper ved Färdtjänst	20
2.4.1 Fordeler med Färdtjänst – når bilkjøring oppleves problematisk.....	20
2.4.2 Fordeler med Färdtjänst – de som ikke kjører bil selv	21
2.4.3 Ulemper ved Färdtjänst	22
2.5 Om å bruke kollektivtransport	24
2.5.1 Barrierer for bruk kollektivtransport	24
2.5.2 Fordeler med kollektivtransport	26
3. Byråkratiske barrierer for bilbruk	28
3.1 Innledning	28
3.2 Subjektive vurderinger av barrierer for bilbruk	28
3.2.1 Bilstöd	28
3.2.2 Stadsmiljön och parkeringsmöjligheter.....	29
3.2.3 Information.....	30
3.3 Analyse	30
3.3.1 Komplexitet av aktörer.....	31
3.3.2 Tidsskillnader i längden av berättigande av olika lättnader	32
3.3.3 Krav på att den funktionshindrade ska vara samhällsnyttig	33
3.3.4 Möjlighet till framkomlighet i sociala syften	35
3.3.5 Lokala avvikelser	37

4 Spørreundersøkelse. Bilbruk, mobilitet og velferd	38
4.1 Kjører/kjørere ikke bil – kjennetegn og begrunnelser	38
4.1.1 Innledning.....	38
4.1.2 Kjennetegn ved de ulike gruppene	39
4.1.3 Begrunnelser for ikke å ha førerkort	42
4.1.4 Begrunnelser for ikke å ha bil	43
4.1.5 Begrunnelser for sjelden eller aldri å kjøre bil	43
4.2 Transportmiddelbruk	44
4.2.1 Transportmiddelbruk – ukentlig	44
4.2.2 Til hvilke aktiviteter bruker man ulike transportmidler	45
4.2.3 Reisemåter man skulle brukt mer av	48
4.2.4 Barrierer for bruk av kollektivtransport	50
4.3 Bilbruk og reiser	50
4.3.1 Innledning.....	50
4.3.2 Faktiske reiser.....	51
4.3.3 Tilfredshet med deltakelse på ulike aktiviteter.....	53
4.4 Vurderinger av färdstjänst	55
4.4.1 Innledning.....	55
4.4.2 Fordeler og ulemper med färdstjänst.....	55
4.4.3 Hvorfor man bruker Färdstjänst når man kan kjøre selv?.....	58
4.4.4 Årsaker til at man ikke har Färdstjänst.....	59
5 Sammenstilling, drøfting og konklusjoner	60
5.1 Innledning	60
5.2. Bil, mobilitet og velferd.....	60
5.2.1 Bilen – den dominerende reisemåten	60
5.2.2 Reisemåte varierer med type aktivitet	61
5.2.3 Bilførere er mer aktive enn de som ikke kjører selv	62
5.2.4 Bilførere får i større grad dekket sitt transportbehov	62
5.2.5 Färdstjänst – et viktig supplement til det å kjøre selv	63
5.3 Bil og livskvalitet.....	63
5.3.1 Ulemper ved Färdstjänst – redusert livskvalitet.....	63
5.3.2 Bilens betydning for livskvalitet – utover det å komme seg fram til et sted ...	64
5.4 Barrierer for bilbruk.....	65
5.4.1 Ulike forutsetninger for å kjøre bil.....	65
5.4.2 Ønske om å bruke mer bil – det finnes andre barrierer for bilbruk	66
5.4.3 Hvorfor man ikke har bil i husholdet	67
5.4.4 Byråkratiske barrierer for bilbruk.....	67
5.5 Konklusjoner.....	68
Referanser	70
Vedlegg 1: Registre som utvalget er trukket fra	72
Vedlegg 2: Tabeller	74
Vedlegg 3: Spørreskjema	78

Sammendrag:

Mobilitet og velferd blant bevegelseshemmede – bilens rolle

I studien har vi undersøkt sammenhengen mellom bilbruk, mobilitet og velferd blant personer med bevegelseshemninger og eventuelle barrierer for bilbruk i denne gruppen. Studien bygger på en fokusgruppestudie i Stockholm, en større spørreundersøkelse i Sverige og en studie av det svenske regelverket for tildeling av støtte til bruk av bil. Hovedfunnene kan kort oppsummeres som følger:

- *Både privatbilen og Färdtjänst, det svenske offentlige transporttilbudet til personer med funksjonsnedsetting, er viktige forutsetninger for deltakelse på ulike velferdsarenaer.*
- *Bilførere er mer aktive utenfor hjemmet, og de som kjører bil, får i større grad tilfredsstilt sitt transportbehov enn de som ikke kjører bil.*
- *Et udekket transportbehov bidrar til redusert livskvalitet.*
- *Å kjøre bil bidrar til økt livskvalitet – kontroll med tilværelsen, selyfølelse, glede – utover det å komme seg frem til et sted. Spesielt gjelder dette sammenliknet med å bruke Färdtjänst (TT-tjenesten).*
- *Selv om man kjører bil, er Färdtjänst et viktig supplement i situasjoner der andre transportmidler er vanskelig å bruke.*
- *Det finnes en rekke barrierer for bilbruk i forskriftene for tildeling av støtte til privatbil og for tildeling av reiser med Färdtjänst.*
- *Det er et utstrakt ønske om å bruke alle transportmidler oftere og et ønske om å kunne velge transportmiddel etter behov og situasjon.*

Bakgrunn og problemstilling

Beregninger foretatt av Statistiska Centralbyrån (SCB) i Sverige viser at 6,1 prosent av den svenske befolkningen var "rörelsehindrede" i 2007. Denne definisjonen omfatter de som "inte kan springa en kortare sträcka och dessutom inte kan stiga på en buss obehindrat eller ta en kortare promenad." Det finnes lite kunnskap om bilbruk i denne gruppen og over bilens betydning for deres mobilitet. Formålet med dette prosjektet har vært å belyse bilens betydning for bevegelseshemmedes mobilitet og velferd samt å få økt kunnskap om barrierer for bruk av bil i denne gruppen.

Fokuset i studien har vært på personer i yrkesaktiv alder med varig redusert bevegelighet eller som har problemer med å bruke ulike kollektive transportmidler og/eller å kjøre bil selv. Hovedproblemstillingene i prosjektet er:

- Er det sammenheng mellom bevegelseshemmedes bilbruk, mobilitet og velferd?

- Er det sammenheng mellom bilbruk og faktiske reiser/deltakelse på ulike aktiviteter og tilfredshet med reiser/deltakelse på ulike aktiviteter?
- På hvilken måte kan det å kjøre bil selv eventuelt bidra til økt livskvalitet?
- Kan vi identifisere ulike barrierer for bilbruk blant bevegelseshemmede?

”Bil” er blitt bredt definert som både privatbil og Färdtjänst, men det primære fokuset har vært på bruk av privatbil som fører.

Teori

Et utgangspunkt for prosjektet er at transport kan bidra til deltakelse på ulike arenaer, som for eksempel arbeid, skole og ulike fritids- og sosiale arenaer, og at deltakelse på slike arenaer skaper velferd. Vi bruker den finske sosiologen Erik Allardts (1975) definisjon av velferd som er graden av behovstilfredsstillelse langs tre dimensjoner;

- *Å ha*, det vil si materielle ressurser den enkelte rår over
- *Å elske*, det vil si de sosiale relasjonene individet deltar i og den måten behovet for vennskap, kameratskap og nærhet dekkes, og
- *Å være*, som innebærer individets muligheter for selvrealisering og utvikling av en positiv vurdering av seg selv.

For å belyse bilens betydning for livskvalitet bruker vi den norske sosiologen Siri Næss (1974) definisjon av begrepet. Ifølge henne er følgende egenskaper kjennetegn ved et liv med høy livskvalitet: at menneske er (1) aktivt, noe som blant annet innebærer livslyst, men også frihet til å velge, kontroll over egne handlinger og at man er selvrealisert, (2) har selvfølelse, (3) har nære og gode relasjoner til andre og (4) har en grunnstemning av glede, trygghet og harmoni, noe som blant annet innebærer tilgang til rike og intense opplevelser.

Metode

Vi har brukt tre ulike metoder for å belyse problemstillingene:

- *Fokusgrupperintervjuer*. Det ble gjennomført seks intervjuer av grupper på 3-5 personer i Stockholm. Intervjuene skulle belyse spørsmålet om bilens betydning for velferd og livskvalitet og spørsmålet om barrierer for bilbruk. I tillegg ble intervjuene brukt for å utvikle hypoteser om sammenhenger som skulle testes ut i en større spørreundersøkelse.
- *Spørreundersøkelse*. Det primære formålet med undersøkelsen var å undersøke forskjeller mellom de som har førerkort for bil og de som ikke har det i forhold til bilbruk, mobilitet, og ulike oppfatninger/vurderinger av transport. Ulike forutsetninger for transport var også et spørsmål som ble belyst. Undersøkelsen omfatter 1238 personer med bevegelseshemming i Sverige. Det forutsettes at det som kjennetegner de med og uten førerkort i utvalget ikke avviker systematisk fra de tilsvarende gruppene i populasjonen og at det dermed er mulig å generalisere funn som gjelder forskjeller mellom dem.

- *Studie av forskrifter.* For å undersøke mulige byråkratiske barrierer for bilbruk (både privatbil og tilgang til Färdtjänst) ble det gjennomført en undersøkelse av regler for tildeling av ulike støtteordninger, som støtte til kjøp av bil, støtte til biltilpasning, tildeling av Färdtjänst og tildeling av parkeringstillatelse. Färdtjänst er det svenske offentlige tilbudet til personer med funksjonsnedsetning som har problemer med å forflytte seg på egenhånd eller som har problemer med å bruke kollektive transportmidler.

Ulike forutsetninger for bilbruk

I analysene av spørreundersøkelsen har vi i hovedsak skilt mellom personer med og uten førerkort. Analysen viser at det er en klar sammenheng mellom grad av funksjonsnedsetning og om man har førerkort eller ikke, der en lettere funksjonsnedsetning gir større sannsynlighet for at man har førerkort. 67 prosent av de uten førerkort oppgir at ”Det er ikke fysisk mulig å kjøre bil, selv med spesialtilpasning” som årsak til at de ikke har førerkort. Det finnes imidlertid en gruppe som har førerkort som likevel sjelden eller aldri kjører bil selv. Disse likner de uten førerkort i det at de synes å være tyngre funksjonshemmet enn de med førerkort. Forskjellen mellom de som har førerkort, men som sjelden/aldri kjører bil og de uten førerkort er imidlertid at de førstnevnte i større grad enn de sistnevnte har fått funksjonshemninger senere i livet (i motsetning til det å være født med en funksjonsnedsetning). Også de som kjører regelmessig har i større grad fått sin funksjonshemning senere i livet.

Reiser med bil er en viktig forutsetning for å ha, å være og elske.

Det å kjøre bil selv er den vanligste reisemåten for personer *med* førerkort, selv om en god del av disse oppgir at de også sitter på som passasjer i privatbil og tar seg fram med rullestol.

Personer *uten* førerkort spiller på et større register av reisemåter enn de med førerkort. De største forskjellene er at det er betydelig flere blant de uten førerkort som bruker Färdtjänst, rullestol og permobil i løpet av ei uke enn blant de med førerkort. I tillegg er det noe vanligere å sitte på med andre i privatbil blant de uten førerkort enn blant de med førerkort. Det er også noen flere av de uten førerkort enn de med førerkort som bruker kollektivtransport i løpet av ei uke, selv om kollektivtransport er en av de reisemåtene som blir brukt minst i begge gruppene. Bruk av elmoped/moped er imidlertid noe vanligere blant de med førerkort enn de uten førerkort.

Hvilke transportmidler man bruker varierer også med hvilke aktiviteter man skal til. Variasjonen er større blant de uten førerkort enn blant de med førerkort.

Färdtjänst er naturlig nok av større betydning for de som ikke har førerkort enn de som har det. Det er signifikant flere av de uten førerkort enn de med førerkort som er enige i påstandene ”Jeg er avhengig av Färdtjänst for å kunne utføre mine aktiviteter i hverdagen” (58 mot 38 prosent er enige) og ”Jeg er avhengig av Färdtjänst for å kunne ha et sosialt liv” (58 mot 37 prosent er enige).

Disse analysene bekrefter at bilen (privatbilen og Färdtjänst) er viktige forutsetninger for å kunne delta på ulike arenaer som skaper velferd, både når det gjelder *å ha*, *å elske* og *å være*.

Bilførere er mer aktive

Vi har undersøkt forskjeller mellom de som kjører bil regelmessig og de som sjelden eller aldri kjører bil i løpet av en måned (uavhengig av førerkort). Analysene viser at det er langt flere blant de som kjører selv (har førerkort og kjører regelmessig) som deltar i arbeidslivet ("å ha") enn blant de som ikke kjører (kjører bil sjelden eller aldri i løpet av en måned). At det å kjøre selv har betydning for deltakelse i arbeidslivet består også når man kontrollerer for bakgrunnsfaktorer som kan ha betydning for deltakelse på disse aktivitetene (som for eksempel funksjonsnivå, problemer med kollektivtransport, tilgang til Färdtjänst, tilgang til annen skyss, utdanning, bosted). Generelt er de som har tilgang til bil noe mer aktive på flere aktiviteter enn de som ikke kjører bil selv.

Bilførere får i større grad dekket sitt transportbehov

På spørsmål om det er noen aktiviteter man gjerne skulle foretatt oftere enn det man gjør i dag, er det noen som har svart "ikke aktuelt". Dette svaret var mer vanlig blant de som ikke kjører selv enn de som kjører selv. Dette kan ha sammenheng med at det er noen flere med tyngre funksjonshemming blant de som ikke kjører selv enn de som kjører selv.

Ser vi kun på de personene som aktivitetene er aktuelle for, er det store forskjeller mellom de som kjører bil og de som ikke kjører bil selv med hensyn til hvor fornøyde de er med sitt aktivitetsnivå. Dette gjelder først og fremst følgereiser og typiske fritidsaktiviteter, men også frivillig arbeid og kortere reiser innen landet, som for eksempel helgetur til hytta eller til storby.

Forskjellen mellom de som kjører/ikke kjører bil er mindre på aktiviteter man vanligvis får dekket av Färdtjänst (arbeid, skole, rehabilitering) og på aktiviteter der behovet for bil ofte er mindre (turer i nabolaget, innkjøp av dagligvarer).

For å oppsummere kan vi si at de som ikke kjører bil i mindre grad får dekket sitt transportbehov, spesielt i forhold til behovet for "å elske" og "å være", enn de som kjører bil selv. Å kjøre selv har også en betydning for deltakelse i arbeidslivet.

Privatbilen– gir økt livskvalitet

Bilen en viktig forutsetning for deltakelse på ulike velferdsarenaer som tilfredsstillende behovene for *å ha*, *å være* og *å elske*. De som kjører selv er mer tilfredse med hvor ofte de deltar på ulike velferdsarenaer enn de som ikke gjør det. Ifølge Næss (1974), er både det å kunne føre et aktivt og engasjert liv og det å ha nære og gode relasjoner til andre, viktige kjennetegn ved god livskvalitet.

Fokusgruppeintervjuene viser at et udekket transportbehov bidrar til redusert livskvalitet. Spørreundersøkelsen viser at det spesielt er aktiviteter utenfor hjemmet knyttet til behovene for å være og å elske som ikke blir tilfredsstillende.

Fokusgruppeintervjuene identifiserte tre viktige elementer ved privatbilen som bidrar til livskvalitet, utover det å komme seg fram til et sted:

- Frihet til kontroll med tilværelsen og trygghet
- Selvfølelse
- Rike og intense opplevelser

Frihetsfølelsen er viktig, men også uavhengigheten og kontrollen over eget liv som bilen gir, er sentralt. Dette bidrar til økt selvfølelse, i tillegg til at man føler seg likestilt med andre når man kjører eller sitter på i bil. Man blir én i mengden og statusen som funksjonshemmet opphører. Bilen representerer også en trygghet i livet ved at man kan ha kontrollen selv, og fordi den bidrar til forutsigbarhet i hverdagen. Videre gir bilen opphav til mange typer gleder. Alle disse kvalitetene er viktige forutsetninger for det Næss (1974) definerer som god livskvalitet. Trolig er det de som kjører bil selv som får mest utbytte av disse kvalitetene, selv om de også synes å gjelde for de ikke kjører selv, men som har tilgang til bil i husholdet. Det er også grunn til å tro at selvfølelsen bilen gir er større for personer med funksjonshemming enn for funksjonsfriske, ettersom de førstnevnte er mer "ufrie" som følge av omgivelsene og dermed ofte mer avhengig av andre i utgangspunktet.

Färdtjänst – fremste fordel er at man kommer fra dør-til-dør

I intervjuene kommer det fram at fordelene med privatbil, både det å kjøre selv og det å sitte på som passasjer, ofte blir vurdert opp mot fordelene/ulempene ved Färdtjänst. De som benytter Färdtjänst ble bedt om å svare på hvor enige-uenige de var i en rekke påstander om Färdtjänst. Den fremste fordelene er at man kommer fra dør-til-dør. Hele 70 prosent er enige i dette. Når man kjører selv vet man at man ofte ikke om og hvor man får parkeringsplass, spesielt om man skal inn til byen. Dermed kan man risikere at man må gå (til fots/rullestol) lengre strekninger for å komme til fram til oppmøtestedet, noe som mange finner besværlig.

Färdtjänst – et viktig supplement til det å kjøre selv

Analyser av transportmiddelbruk i løpet av en uke viser at en del av de som har førerkort også bruker Färdtjänst. De som har førerkort ble spurt om i hvilke situasjoner de benytter Färdtjänst framfor å kjøre selv. De kunne oppgi flere gitte årsaker. 25 prosent oppgir som grunn at "Det er slitsomt/vanskelig å komme seg til og fra parkeringsplassen", noe som igjen fremhever fordelene med Färdtjänst. Andre nevner ulike praktiske aspekter ved situasjonen, som for eksempel at "Jeg skal ut på en lengre reise og skal til en flyplass/togstasjon/ busstasjon (55 prosent) og "Jeg skal drikke alkohol" (45 prosent). Få oppgir årsaker knyttet til at det er slitsomt/stressende å kjøre bil eller at det er slitsomt/stressende å kjøre i ulike situasjoner (for eksempel rushtrafikk).

At de som har førerkort trenger Färdtjänst i situasjoner der omgivelsene gjør det vanskelig å benytte andre transportmidler, tyder på at Färdtjänst i enkelte situasjoner er et viktig supplement til det å kunne kjøre bil selv.

Färdtjänst – ulemper

I spørreundersøkelsen spurte vi om ulike ulemper ved Färdtjänst. Dette fordi begrensningene ved Färdtjänst i fokusgruppeintervjuene ofte ble satt opp mot de frihetene som privatbilen gir.

De største ulempene gjelder mangel på kontroll med når og hvor man kan dra og hvor lang tid selve reisen kan ta. Hele 70 prosent er enige i påstanden om at ”Det er et stort problem for meg at jeg må bestille hjemreise før jeg drar et sted og dermed risikerer å bli ferdig før forventet (og må vente på Färdtjänst) eller at aktiviteten tar lengre tid enn beregnet (og man må gå tidligere enn ønsket)”. Mangel på frihet til å velge hvor man vil dra, uavhengig av om man har et bestemt formål eller ikke, er en annen viktig ulempe. 64 prosent er enige i påstanden ”Man skulle hatt mulighet til å bestille Färdtjänst selv om man bare ønsker å ta en biltur eller om man ønsket å komme seg ut litt, uten en bestemt adresse.” Her er det altså ikke det å komme seg til en aktivitet det er spørsmål om, men det å ta seg en tur ”bare for turens skyld”. Mangel på frihet til å velge når man vil dra (”Det burde være flere tider å velge mellom i løpet av en time”), er en tredje viktig ulempe som blir trukket fram av mange (64 prosent). Alle disse ulempene er knyttet til mangel på kontroll med tilværelsen og frihet til å velge selv, og bidrar dermed til å redusere livskvaliteten for de som benytter denne tjenesten.

Fordeler og ulemper ved kollektivtransport

På bakgrunn av fokusgruppeintervjuene kan man skille mellom fem typer barrierer for bruk av kollektivtransport for de som har en bevegelseshemming:

- 1) Problemer med å komme seg til og fra et kollektivt transportmiddel.
- 2) Problemer med å komme seg om bord på et kollektivt transportmiddel.
- 3) Problemer med å være om bord på et kollektivt transportmiddel.
- 4) Forventinger om at man vil få problemer på et av disse områdene .
- 5) Kollektivtilbudet ikke er godt nok, som for eksempel lav frekvens, går ikke dit man skal, behov for mange bytter.

I spørreundersøkelsen er det problemer med av- og påstigning som blir oppgitt som den vanligste årsaken til at man sjelden/aldri bruker kollektivtransport, etterfulgt av avstand til holdeplass.

Fordeler som blir nevnt i fokusgruppestudien, er at kollektivtransport er en effektiv og smidig reisemåte, at det er billigere å bruke enn bil og at det er mer pålitelig enn Färdtjänst. En sammenstilling av fordelene ved kollektivtransport viser at den har en del likhetstrekk med bilen, spesielt om man sammenliknet med Färdtjänst: Man har mer kontroll, man er mer uavhengig og man kan være mer spontan. Det ligger en opplevelse av frihet i det å kunne klare transporten på egenhånd. Å kunne være en i mengden og gjøre som alle andre bidrar også til større selvfølelse enn bruk av Färdtjänst gir.

Subjektive vurderinger av barrierer for bilbruk

Spørreundersøkelsen viser at en god del av de som ikke har førerkort oppgir at det ikke er fysisk mulig for dem å kjøre bil, selv med spesialtilpasning (67 prosent), men de ville gjerne ha sittet på i privatbil som passasjer oftere. 70 prosent av de uten førerkort oppgir at dette er en reisemåte de skulle brukt mer av mot 42 prosent av de med førerkort. At man ikke har tilgang til bil i husholdet, kan være en barriere for å sitte på i bil som passasjer. På spørsmål om ulike årsaker til at man ikke har bil i husholdet, er det kun 1 prosent som svarer at de ikke har behov for det. De vanligste årsakene er knyttet opp til manglende kunnskap om hvor man kan få informasjon om støtte til bil/spesialtilpasning av bil (33 prosent), allerede avslag på støtte til bil/spesialtilpasning av bil (30 prosent), at det er for dyrt (25 prosent) og at det er for få parkeringsmuligheter der man har behov for det (23 prosent). Det var mulig å oppgi flere årsaker. Mangel på bil/spesialtilpasset bil kan også være en hindring som medfører at de som har førerkort ikke kjører mer. Analyser viser at 33 prosent av de som har førerkort ønsker å kjøre bil selv oftere enn det de gjør i dag.

Byråkratiske barrierer for bilbruk

Tross bilens betydning for velferd og livskvalitet, er det store svakheter med de støtteordninger som finnes for bilbruk. Dette framkommer både i fokusgruppene og vår analyse av regelverket. En rekke barrierer må overvinnnes, slike som:

- Lite informasjon om de ordninger som finnes, hvordan man går fram for å få dem og hvilke rettigheter man har.
- Stor kompleksitet av aktører. For å få støtte er man avhengig av å forholde seg til en rekke ulike aktører.
- Ulike støttetiltak har ulike tidsrammer. Parkeringstillatelse en, bilstøtte en annen osv, noe som ikke gjør bruken enklere.
- Støtte til kjøp av bil gis bare hvert 9. år, noe som innebærer at man må kunne planlegge sitt liv langt fremover. Vil man gifte seg, vil man få barn osv?
- Støtte til bilanpassing gjelder bare for en person pr bil, Hvis en person med bevegelseshemming får en kjæreste med liknende problem kan de ikke bruke samme bil.
- Krav om man at skal være ”samfunnsnyttig”. For å få støtte til bil/biltilpasning, må man være til nytte for samfunnet, primært enten gjennom arbeid, studier eller rehabilitering. Man kan altså ikke få støtte til bil for å bare for å øke sine muligheter til fri mobilitet.
- Støtte til biltilpasning gis bare til de med en årsinntekt på under 160 000 svenske kroner. Kravet om å være samfunnsnyttig kan dermed lede til et catch 22, der man har fått en jobb (kanskje deltidsjobb) og dermed har krav på støtte til biltilpasning, men tjener akkurat for mye til å få slik støtte.
- Støtteordningen til bilkjøp har et tak, dvs at de som kommer først til mølla (kvarnen) får male først, andre får vente til neste budsjettår.

Å få støtte til så mange reiser med Färdtjänst som man har behov for og å bruke Färdtjänst er heller ikke alltid enkelt. Studien av regelverket for tildeling av reiser med Färdtjänst i Stockholms kommune viser blant annet følgende:

- Man får tildelt 72 reiser per år. Dette innebærer at man må planlegge og fordele sine reiser for et helt år fram i tid.
- Man kan søke om ”ekstra reiser” dersom tildelte reiser skulle ta slutt. Slike reiser må imidlertid være ”motiverte”, dvs. at de må ha et bestemt formål, som for eksempel at man skal arbeide, ta kurs eller besøke familie-medlemmer. Man kan ikke søke om ekstra reiser om man for eksempel bare vil til byen for å shoppe eller omgås med venner (utover familiebesøk eller i forbindelse med en organisert aktivitet).
- Når man reiser med Färdtjänst, får man ikke ta med flere personer i bilen utover de som tillatelsen gjelder for. Dette innebærer at man må benytte flere kjøretøy om man er flere skal dra sammen.

Det må poengteres at finnes lokale avvikelser fra det generelle regelverket for støtte til bilbruk/tilpasning av bil/parkeringstillatelse og at det er kommunale forskjeller i forskriftene for tildelingen av reiser med Färdtjänst.

Basert på resultater i denne studien, kan vi gruppere behovene for bilbruk (privatbil og Färdtjänst) på følgende måte:

- For de som har de nødvendige fysiske forutsetninger for å kjøre bil: Behov for bedre muligheter til å ta førerkort og bedre tilgang på støtte til bil/biltilpasning.
- For de som ikke har de nødvendige fysiske forutsetningene for å kjøre bil selv eller som av andre grunner ikke kan/ønsker å kjøre bil selv: Behov for bedre tilgang på støtte til privatbil/biltilpasninger som passasjer i husholdet
- For personer med bevegelseshemninger, også de som kjører selv, som har behov for Färdtjänst i situasjoner der bruk av andre transportmidler er problematisk: Behov for større muligheter til å reise med Färdtjänst.

Studien viser at det er utstrakt ønske blant personer med bevegelseshemming om å kunne bruke alle transportmidler mer. De ønsker også å kunne velge etter behov og situasjon.

Summary:

Mobility and welfare among people with physical disabilities – the role of the car

The project reported here has studied the role of the car for mobility and welfare among people with mobility and physical impairments in Sweden and barriers for car use. A questionnaire study shows that there is a linkage between driving a car on a regular basis and degree of disability. Furthermore, the same study reveals that the car drivers have more work trips, even when controlling for degree of disability. Moreover, they have a higher fulfilment of travel needs, especially in regard to leisure travels. The focus groups interviews show that the fulfilment of travel needs is essential for the quality of life. Moreover, the study shows that the private car has qualities beyond the fulfilment of travel needs, like control over one's own life, self-confidence and joy. The project has also revealed weaknesses in the regulations for assigning support for car purchase, for car adjustments, and for public car transport service trips.

Background and research questions

The purpose of the project reported here was to understand the impact of the car on mobility and welfare among people with mobility and physical impairments, and to reveal the potential barriers for car use in this group. The focus was on individuals aged 18-69, that is, on people that are old enough to drive a car and that are in the active life phase. It is reasonable to believe that people in this age have different travel needs than older, often retired people.

The major research questions in this study have been the following:

- Is there any association between car use, mobility and welfare among persons with mobility and physical impairments?
 - What is the role of the car both for actual travels to different welfare arenas and for the satisfaction of travels to various welfare arenas?
 - Is there any association between car use and quality of life?
- Can we identify the various barriers to car use that affect people with mobility and physical impairments?

“Car use” is broadly defined as the use of either private cars or the public car transport service in Sweden, but the main focus has been on private car use as a driver.

Theoretical background

The study uses the definition of welfare given by the Finnish sociologist Erik Allardt (1975). He defines welfare as the degree of satisfaction of needs along three dimensions:

- *To have*. This refers to the need for material resources (i.e. work, education, money).
- *To love*. This refers to the need for social relations, such as friendship and family ties.
- And finally, *to be*. This comprises the need for self-realization and for positive judgment of oneself (which might be fulfilled through education, work and friendships).

The point of departure for this study is that these needs can to a certain extent be fulfilled on different arenas outside the home, such as at work, at social gatherings or at sport activities. For such participation, transport is essential. A major question in this study was what impact the car would have on the satisfaction of these travel needs.

In order to study the impact of the car on the quality of life, we have used the definition of the term given by the Norwegian sociologist Siri Næss (1974). According to Næss, quality of life includes four major characteristics; That a person 1) is being active, has control of her/his life, experiences the joy of life and is self-realized, 2) has self-esteem 3) has tight and good relations with others, 4) has a thorough feeling of joy, safety and harmony .

Methods

Three different methods were used to explore the research questions:

Focus group interviews. Six interviews were carried out with groups of three to six persons from the Stockholm area. The interviews were used to explore both of the two research questions. In addition, hypotheses were developed in order to be tested in a larger questionnaire survey.

Questionnaire survey. The primary purpose of the questionnaire survey was to explore the differences between those who have a driver's license and those who don't, in regard to opportunities (transport resources, physical ability) for driving a car, degree of car use, travelling and fulfillment of travel needs and in regard to attitudes and judgment of various transport means. The study comprised 1238 people with mobility and physical impairments in Sweden. A precondition for the generalizations of the differences between those who have a driver's license and those who don't is that these two groups do not systematically depart from the same groups in the population.

A study of Swedish *regulations for assigning support* for car purchase, car adjustments and for public car transport trips. The purpose of this study was to explore potential barriers in the regulations that might have an effect on either private car use and/or on the use of the public car transport service.

The relation between the car, mobility and welfare

The main conclusions from the study of the relation between the car, mobility and welfare among people with mobility and physical impairments can be summarized as follows:

- Both the private car and the public car transport service in Sweden are essential preconditions for participation on several welfare arenas.
- There is an association between driving a car and the degree of disability.
- But having a driver's license does not necessarily mean that one drives on a regular basis. Many counterexamples were identified in the survey. In contrast to the ones that do not have a driver's license, this group comprises first and foremost those who have become disabled during the life course (as opposed to being born with a disability). Furthermore, they have a stronger degree of disability than those who drive a car on a regular basis (at least four times a month).
- There is an association between driving on a regular basis and travelling to work ("to have"), where those who drive regularly are more active than those who do not (irrespective of having a license or not). The effect of driving on a regular basis holds even when controlling for background factors such as degree of disability.
- There is an association between car use and the fulfillment of travel needs. Those who do not drive on a regular basis are more likely to have unfulfilled travel needs, especially in regard to the needs "to love" and "to be". This association applies to the ones who state that participation on a given activity arena is possible regardless of their physical impairment.
- These results show that there is an association between using a car and welfare (satisfaction of different needs, as defined by Allardt 1975). To lead an active and independent life is, according to Næss (1974), a necessary precondition for quality of life, thus there is reason to believe that unfulfilled travel needs lead to reduced quality of life.

The car and quality of life

Moreover, the focus group interviews show that the car entails qualities essential to the quality of life, beyond the fulfillment of travel needs, especially compared to the disadvantages experienced when using the public car transport service. These qualities of the car can be related to the Næss's definition of quality of life as follows:

- *Freedom to, independent, control of one's life.* When using the public car transport service one often lacks control of when and where to go, and when to stop. This is mostly due to lack of flexibility in the ordering of a trip and that it is hard to know how long an activity will take. One might for example risk being picked up too early (i.e. a meeting taking longer time than scheduled) or that one has to wait for a driver because the activity lasted shorter than expected. This is the major disadvantage stated in the questionnaire survey. Insecurity of being on time is another aspect affecting the public car transport service, since trips are being shared between several persons, making detours before destination. The

booking system does not allow for many departures within an hour and is thus not open to spontaneity. Moreover, the public car transport system does not allow trips without a well-defined purpose. Thus, one cannot take a trip just for the joy of the ride. Being able to drive a car oneself releases a person from the disadvantages related to the public car transport service, in that one is more free to determine the time and place oneself.

- Driving a car contributes to good self-esteem/self-confidence in at least two different ways. To be able to drive a car gives *freedom from* being dependent on others, something that is probably more important for a group that are in general more dependent on others than the rest of the population. Moreover, driving a car also offers the possibility to be the one that drives others rather than not always being the one relying on others.
- Many of the interviewees experience that, when in a car, even as a car passenger, they do not stand out from the rest. The feeling of being equal and not being stigmatized as a disabled person contributes to good self-esteem/self-confidence when driving or being a passenger in a car.

Mobility demands

- The main advantage with the public car transport service, pointed out in the focus group interview and confirmed in the survey, is that this transport brings you door-to-door. Both the focus groups and the questionnaire study show that public car transport service is used in situations when driving a car or other means of transportation is more problematic, i.e. if one is going to the city centre and it might be difficult to find a parking spot close enough to the destination. Thus, the results indicate that the public car transport service is an important supplement even to car drivers.
- People with a driver's license wish to drive a car more often than they do today, both among those who drive on a regular basis and those who drive less frequently.
- There is a wish to ride as a passenger in a private car more often, especially among those who do not have a driver's license and among those who have, but who do not drive on a regular basis.
- There is a wish to use the public car transport service ("Färdtjänst") more often (irrespective of driver's license holding).
- The greatest wish is, irrespective of driver's license or of how often one drives a car, to use public transport more frequently.
- Both the questionnaire study and the focus group interviews show that the people with mobility and physical impairments would like to be able to use all means of transport and choose according to need and situation.

Bureaucratic barriers for car use

Even though car use is essential for participation on different welfare arenas and for quality of life, there are many weaknesses in the regulations for assigning support for private car use:

- Little information is available on the support service, on how to proceed in order to get support, and on what rights a citizen has.
- A complexity of players involved in the application process.
- The various support services often have differing timeframes. Parking permission for people with disabilities has one, support for car purchase has another, et cetera.
- If you get support to purchase a car, one cannot change it in nine years. This implies that a person has to plan his/hers life for a long time ahead. Will the person get married? Will he/she have children?
- Support for adjustments to a car applies only for one person. If a person with physical disability gets a boyfriend/girlfriend with a similar problem, they cannot use the same car.
- A requirement for getting support for car purchase/car adjustment, is that the car is used for purposes that “benefit society”, such as work, studies or rehabilitation. Thus, support for car use just to increase an individual’s freedom or mobility is not seen as having a proper purpose.
- The support for car use has a limited annual budget. Those who apply first will have priority before those applying later. The latter may have to wait until the next budget year.

It should be pointed out that there might be local variations in the general regulations for support of car purchase or car adjustments. The support for public car transport service is regulated by the municipality. In our study, the focus was on the regulations for this support in the municipality of Stockholm. Here, we have revealed the following regulatory barriers to using the public car transport service;

- A person gets no more than 72 trips each year. This implies that a person has to plan and distribute his/her trips for a whole year.
- One can apply for “extra trips”, but these trips must have a well-defined purpose. Again, one cannot get support just to increase the free mobility of an individual.
- When travelling by the public car transport service, one cannot bring along other people on the trip beyond those to whom the support applies. This implies that in some cases one has to use several vehicles to the same destination.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Mobiliteten i samfunnet har økt kraftig i etterkrigstiden og regnes i dag som et viktig velferdsgode. Tilgang til og bruk av bil har økt betraktelig i samme periode. Mens bilen i 1950 var en sjeldenhet og utenfor rekkevidde for de aller fleste, er den i dagens samfunn en alminnelighet. Likevel, det finnes fremdeles grupper i dagens samfunn som ikke har like gode muligheter til å reise og til å bruke bil som den øvrige befolkningen. Én slik gruppe er de bevegelseshemmede. Formålet med dette prosjektet har vært å belyse bilens betydning for denne gruppens mobilitet og velferd samt å få økt kunnskap om barrierer for bruk av bil blant funksjonshemmede.

Beregninger foretatt av Statistiska centralbyrån (SCB) i Sverige viser at 5,1 prosent av den svenske befolkningen mellom 16-84 år var "rörelsehindrede" i 2007 (<http://www.scb.se/Pages/TableAndChart.aspx?id=48663>). Denne definisjonen omfatter de som "inte kan springa en kortare sträcka och kan dessutom inte stiga på en buss obehindrat eller ta en kortare promenad." Det finnes lite tidligere kunnskap om bilbruk i denne gruppen og dens betydning for deres mobilitet. Nedsatt bevegelsesevne gjør det vanskeligere å bruke ulike transportmidler. Transport er samtidig en nødvendig forutsetning for å kunne delta aktivt på ulike samfunnsarenaer, som utdannings-, arbeids- eller fritidsarenaer. Levekårsundersøkelser fra Norge viser at funksjonshemmede kommer dårligere ut enn gjennomsnittet av befolkningen på faktorer som inntekt, yrkesaktivitet, utdanning, tilgang til fritidsaktiviteter og sosial kontakt (Molden m fl 2009, Miljøverndepartementet 1998). Utgangspunktet for dette prosjektet er at deltakelse på ulike arenaer skaper velferd (Allardt 1975, Berge 1999), og transport kan gjøre slik deltakelse mulig.

1.2 Avgrensning og problemstillinger

Studien er avgrenset til å gjelde personer med varig redusert bevegelighet eller personer som har varige problemer med å bruke ulike kollektive transportmidler og/eller å kjøre ordinær bil selv. Det er blitt valgt å fokusere på bevegelseshemmede i stedet for funksjonshemmede generelt fordi disse har andre forutsetninger for transport enn andre grupper av funksjonshemmede, som for eksempel blinde eller døve. Mens de førstnevnte ikke vil ha noen mulighet til å kjøre bil, vil de sistnevnte mest sannsynlig ikke ha noen problemer med å kjøre bil.

En annen grunn til at vi har valgt å fokusere på bevegelseshemmede er at dette er en stor gruppe, slik at vi favner mange. Videre kan en anta at tiltak (fra organisatoriske til tekniske løsninger) som legger til rette for økt bilbruk kan ha særlig stor betydning for nettopp denne gruppens mobilitet.

Dessuten er det fokusert på bevegelseshemmede i yrkesaktiv alder ettersom de fleste tidligere studier har behandlet eldre og funksjonshemmede under ett i spørsmål om transport. Funksjonshemmede i yrkesaktiv alder har trolig helt andre behov enn personer som har blitt funksjonshemmet på grunn av alderdom. Trolig er de også mer aktive eller ønsker å være mer aktive enn eldre på ulike velferdsarenaer. I tillegg har funksjonshemmede i yrkesaktiv alder andre forutsetninger for bilbruk enn eldre. I befolkningen generelt er det mange som må slutte å kjøre bil når de blir eldre pga for eksempel nedsatt syn og reaksjonsevne.

”Bil” er blitt bredt definert som både privatbil og Färdtjänst, men det primære fokuset har vært på bruk av privatbil som fører.

Hovedproblemstillingene i prosjektet er som følger:

- Er det sammenheng mellom bevegelseshemmedes bilbruk, mobilitet og velferd?
 - Er det sammenheng mellom bilbruk og faktiske reiser/deltakelse på ulike aktiviteter og tilfredshet med reiser/deltakelse på ulike aktiviteter?
 - På hvilken måte kan det å kjøre bil selv eventuelt bidra til økt livskvalitet?
- Kan vi identifisere ulike barrierer for bilbruk blant bevegelseshemmede? (som for eksempel individuelle forutsetninger, byråkratiske, kulturelle eller tekniske barrierer).

1.3 Oppbygging av rapporten

I kapittel 1 har vi beskrevet formål, problemstillinger, teoretisk utgangspunkt og metoder som er benyttet i studien. I kapittel 2, 3 og 4 beskrives resultatene fra henholdsvis fokusgruppeintervjuestudien, studien av forskrifter for ulike støtteordninger og tildelinger og spørreundersøkelsen. I det avsluttende kapitlet sammenstilles og drøftes resultatene som også legger grunnlaget for konklusjonene som blir gitt. Dette kapitlet anbefales å lese om man ønsker en mer generell besvarelse av prosjektets problemstillinger. For en mer detaljert fremstilling av prosjektets resultater viser vi til de andre kapitlene (2, 3 og 4).

1.4 Teoretisk utgangspunkt

1.4.1 Velferd

Prosjektet tar utgangspunkt i at mobilitet er et velferdsgode. Som et utgangspunkt for å forstå velferd, vil vi benytte oss av den finske sosiologen Allardts (1975) definisjon av dette.

Allardt (1975) definerer velferd ut i fra graden av behovstilfredsstillelse. Velferd blir forstått som de grunnleggende behov som et menneske trenger for å leve et godt liv, eller som Allardt selv presiserer, for ikke å leve et vondt liv.

Han deler velferd inn langs tre dimensjoner som skiller mellom ulike behov:

- *Å ha*, det vil si materielle ressurser den enkelte rår over
- *Å elske*, det vil si de sosiale relasjonene individet deltar i og den måten behovet for vennskap, kameratskap og nærhet dekkes, og

- *Å være* som innebærer individets muligheter for selvrealisering og positiv vurdering av seg selv.

Disse komponentene er dels verdier i seg selv og dels ressurser. De er viktige både som resultat og som innsatsfaktorer. Sysselsetting, det å ha arbeid, gir inntekt, samtidig som det for mange er et viktig aspekt ved selvrealisering. Det betyr for eksempel at ulike sider ved lønnsarbeid kan plasseres under både det å *ha* og det å *være*. Videre vil for eksempel et kinobesøk sammen med gode venner kunne plasseres under både det å *elske* og det å *være*.

Et utgangspunktet for denne studien er dermed at transport kan bidra til deltakelse på ulike arenaer, som for eksempel arbeid, skole og ulike fritids- og sosiale arenaer, og at deltakelse på slike arenaer skaper velferd – både i forhold til å *ha*, å *elske* og å *være* (Allardt 1975, Berge 1999).

Faktorer som plasserer seg under å *ha* dimensjonen, som alder, inntekt, økonomi, tilgang til bil og andre transportressurser og type funksjonshemming, kan si noe om hvilke forutsetninger et individ har for muligheter til å bruke bil og til å være mobil. Bosted, som også faller inn under å *ha* dimensjonen, kan si noe om behovet for å bruke bil ettersom kollektivtilbudet generelt er dårligere og avstandene lengre utenfor byene.

Et annet utgangspunkt for studien er at det finnes kvaliteter ved bilen, bilbruk og det å kunne være mobil som i seg selv kan gi økt velferd for den enkelte, dvs. at dette kan plasseres under dimensjonen å *være*.

1.4.2 Bilbruk, mobilitet og velferd

Sammenhengen mellom bilbruk, mobilitet og velferd kan belyses på flere måter. Høy mobilitet blir gjerne ansett som et velferdsgode, og det er grunn til å tro at mange funksjonshemmede ikke får gjennomført så mange reiser som de ønsker. Likevel, velferd øker ikke nødvendigvis proporsjonalt med aktivitetsnivået og antallet reiser. Noen kan oppleve mange reiser som en belastning. Et mål på velferd vil dermed være grad av sammenfall mellom faktiske og ønskede reiser.

Bilens velferdsmessige virkninger kan blant annet måles ved å se på dens rolle for å få gjennomført både faktiske og ønskede reiser. Genererer bilbruk flere og andre typer reiser? Er de som har mulighet til å bruke bil (enten som sjåfør eller passasjer) i større grad i arbeid eller under utdanning enn de som ikke har slik mulighet? Genererer bilbruk i større grad et sammenfall mellom ønskede og faktiske reiser?

Betydningen av bilbruk og mobilitet for velferden kan også fanges opp mer direkte gjennom deres subjektive betydning for den enkelte. I et forsøk på å operasjonalisere mobilitetens betydning for velferd og livskvalitet, har blant annet Metz (1999) fremhevet betydningen av de psykologiske fordeler ved det å være mobil – ”komme seg ut og rundt” - og også ved bare det å vite at man har mulighet til å reise om man skulle ønske det. For funksjonshemmede vil det være interessant å få kunnskap om bilens betydning for deres mestring av hverdagen og selvforståelse mer generelt. Vurderinger av bilens fordeler/ulempes sammenliknet med andre transportmidler, kan også si noe om dens eventuelle velferdsfordeler.

Sammenhengen mellom bilbruk, mobilitet og velferd kan belyses både gjennom objektive og subjektive mål på bilbruk, mobilitet og velferd. Med objektive mål menes gitte kjennetegn som for eksempel inntekt, utdanning, bosted og tilgang til bil og faktiske handlinger som antall og type reiser. Subjektive mål består først og fremst av subjektive vurderinger, oppfatninger og ønsker i forhold til en sin egen situasjon og reisevaner. I noen tilfeller vil subjektive mål kunne korrigere det inntrykket objektive mål gir, og i andre tilfeller vil subjektive mål kunne utfylle hva for eksempel velferd, eller mangel på sådan, består i.

I velferdsforskning benyttes ofte begrepene levekår og livskvalitet for å skille mellom henholdsvis objektive, faktiske forhold og subjektive opplevelser av slike forhold. Det er ikke nødvendigvis slik at jo flere daglige reiser man gjennomfører (leveskår) jo mer tilfreds er man i hverdagen (livskvalitet): Mange reiser i løpet av en dag kan i noen tilfeller for eksempel være slitsomt og utmattende.

1.4.3 Livskvalitet

Livskvalitet kan altså forstås som en del av et større velferdsbegrep. I denne studien har vi valgt å benytte oss av den norske psykologen Siri Næss sin definisjon av livskvalitet for å kunne gå i dybden på bilens eventuelle betydning for livskvalitet.

- 1) Aktiv, dvs. har appetitt og livslyst, interesserer seg for, engasjerer seg i noen utenfor seg selv som oppleves som meningsfylt; har energi og overskudd til å sette sine interesser ut i livet, ikke føler seg trett og utslitt; har frihet til å velge og opplever selv kontroll over egne handlinger; er selvrealisert, dvs. har fått utviklet og bruker sine evner og muligheter.
- 2) Har gode interpersonlige forhold; har et nært, varmt og gjensidig forhold til minst ett annet menneske; har kontakt, vennskap, lojalitet, har fellesskapsfølelse og tilhørighet i en gruppe (f.eks. venner, naboer, arbeidskamerater, partigruppe).
- 3) Har selvfølelse, dvs. selvsikkerhet, føler seg vel som menneske, sikker på egne evner og dyktighet, følelse av å mestre, av å være nyttig, tilfreds med egen innsats; aksepterer seg selv, fravær av skyld- og skamfølelse, lever opp til egne standarder.
- 4) Har rike og intense opplevelser av skjønnhet, har innsikt i eller samfølelse med natur, er åpen mottakelig, ikke avstengt ovenfor den ytre verden; har en grunnstemning av trygghet, harmoni, fravær av uro, bekymring, angst, rastløshet; har en grunnstemning av glede, lyst og velvære, av at livet er rikt og givende, fravær av tomhetsfølelse, nedstemthet, ubehag og smerte.

I studien har vi undersøkt bevegelseshemmedes opplevelse av bilens og mobilitetens betydning med utgangspunkt i Næss' definisjon av livskvalitet.

1.4.4 Sosial konstruksjon og identitet

I Næss' definisjon er gode interpersonlige forhold og selvfølelse sentralt for livskvalitet. For å forstå hvordan mennesker oppfatter seg selv eller blir oppfattet og behandlet på av andre mennesker på, kan man blant annet ta utgangspunkt i de teorier om sosial konstruksjon og identitet. Ifølge Burr (1995) er sosial konstruksjon de meningsdannende prosesser som oppstår og endres gjennom språk og andre tegn:

”Our identity therefore originates not from inside the person, but from the social realm, where people swim in a sea of language and other signs. A sea that is invisible to us because it is the very medium of our existence as social beings. (Burr 1995)

Ifølge Goffman (1963) vil man i ethvert samfunn inndele andre mennesker i kategorier. Plasseringen skjer på bakgrunn av en egenskap ved individet som ofte blir kommer til syne gjennom ytre, visuelle kjennetegn. Mer eller mindre ubevisst vil man i møte med et fremmed menneske ofte på bakgrunn av dennes umiddelbare utseende kunne forutsi hvilken kategori eller hvilken egenskap denne besitter, både personlige så vel som strukturelle. Ifølge Goffman (1963) tillegger man altså den fremmede en ”sosial identitet”. Imidlertid er dette en *tilsynelatende sosial identitet* som ikke nødvendigvis sammenfaller med den kategori en person tilhører eller de egenskaper som en person faktisk besitter, som Goffman omtaler som *faktisk sosial identitet*. Hva slags (tilsynelatende) sosial identitet man tillegger et annet menneske er bestemmende for hvordan man forholder seg til dette individet og hvilke forventninger man har til vedkommendes væremåte.

Ifølge Becker (1993) er det som regel noen kjennetegn som er mer betydningsfulle og i realiteten overordnet andre statuser og kjennetegn. Det kjennetegnet som tillegges størst vekt i vår identifisering av et annet individ, blir av Becker (1993) kalt for ”masterstatus”. Funksjonshemming kan være eksempel på ett slikt kjennetegn. Når man først og fremst blir forstått som ”funksjonshemmet” og ikke som mor når en funksjonshemmet person leker med sitt barn, vil man si at det å være funksjonshemmet er tillagt ”masterstatus”.

En funksjonshemming er et kjennetegn som gjør at individet skiller seg ut. Kjennetegn som benyttes for å skille ut individer blir ofte omtalt som et stigma. I Goffmans analyser av stigmatisering fortsettes det at det foreligger et stigma. Å være stigmatisert innebærer videre å være forskjellig på en måte som oppfattes som negativt (Goffman 1963 i Grue 1999).

Goffman (1963 i Grue 1999) skiller mellom tre typer stigma: Den første typen er knyttet til fysiske egenskaper ved individet som skade, sykdom eller lyte. Den andre typen stigma er knyttet til kjente trekk ved individet som for eksempel stoffbruk, homofili, kriminell løpebane som blir forklart ut ifra egenskaper som uærlighet, viljesvakhet og så videre. Den tredje typen stigma omtaler Goffman som ”tribal” eller et stigma som rammer alle med en bestemt hudfarge, nasjonalitet eller religiøs tilknytning. Ifølge Grue (1999) kan en funksjonshemming både betraktes som et individuelt stigma og som ”tribal” stigma.

I studien skal vi blant annet se på mobilitetens og ulike transportmidlers betydning for sosial identitet, masterstatus og stigmatisering. ’

1.5 Metode

I denne studien har vi benyttet flere metodiske innfallsvinkler. Fokusgruppeintervjuer har blitt gjennomført for å få mer dybdekunnskap om bilens betydning for mobilitet og velferd og mulige barrierer for bilbruk. En egen studie av svenske forskrifter ble også gjennomført for avdekke mulige barrierer for støtte til bil

og tilpasset bil og for å få Färdtjänst og parkeringstillatelse for funksjonshemmede i Sverige. Färdtjänst er det svenske offentlige tilbudet til personer med funksjonsnedsettelse som har problemer med å forflytte seg på egenhånd eller som har problemer med å bruke kollektive transportmidler. Til slutt ble det gjennomført en større spørreundersøkelse for å undersøke utbredelsen av oppfatninger og adferd blant bevegelseshemmede når det gjelder bilbruk, mobilitet og velferd og barrierer for bilbruk. Funn både fra fokusgruppeintervjuestudien og studien av forskrifter ble lagt til grunn for utformingen av spørreundersøkelsen.

1.5.1 Fokusgruppeintervjuer

Fokusgruppeintervjuer er en type kvalitativ metode. Kvalitative metoder er et egnet utgangspunkt i tilfeller der det finnes lite kunnskap på et område. Kvalitative metoder søker videre helhetlig beskrivelse av spesifikke forhold eller fenomen og er spesielt egnet til å utvikle hypoteser og teorier om ulike sammenhenger (Grønmo 1982).

Vi benyttet oss av denne innfallsvinkelen for å undersøke hvilket forhold bevegelseshemmede har til bruk av ulike transportmidler, hvordan de opplever sin egen mobilitet og om mobiliteten er av betydning for deres livskvalitet og velferd. Videre ønskelig vi å få fram hvilke faktorer som er av betydning for bevegelseshemmedes bilbruk og mobilitet. Et slikt fokus vil også kunne avdekke ulike barrierer for bilbruk og mobilitet.

Fokusgruppeintervju er en metode som er velegnet til å produsere data om sosiale fenomen slik de er forstått av en gruppe (Morgan 1993). Et sentralt fortrinn med gruppeintervju at deltakerne kan supplere og utfylle hverandre, slik at diskusjonen kan frembringe ”mer enn det deltakerne enkeltvis kunne gi” (Hoel og Hvinden 1994:144).

Ettersom det finnes lite kunnskap om funksjonshemmedes bilbruk og mobilitet, var det ønskelig å få kunnskap om deres egne opplevelser og erfaringer knyttet til disse spørsmålene. Formålet med fokusgruppeintervjuene var å utvikle hypoteser knyttet til bilbruk, mobilitet og velferd og utforske mulige barrierer for bilbruk.

Gjennomføring

Amarillo Research and Consultancy gjennomførte fokusgruppeintervjuene. Firmaet er et uavhengig foretak som har spesialisert seg på kvalitative markedsundersøkelser, og er rutineret i forhold til gjennomføring av fokusgruppeintervjuer. De har også den nødvendige infrastruktur i forhold når det gjelder rekruttering og oppmøtested. Det siste var spesielt viktig i denne studien, da det er snakk om en relativt liten gruppe i befolkningen som kan være vanskelig å få tak i. Ved å bruke et svensk firma slapp man også eventuelle språklige barrierer.

Transportøkonomisk institutt og Amarillo samarbeidet tett i utformingen av intervjuguiden, slik at den best mulig var tilpasset problemstillingene i prosjektet. Respondentene ble rekruttert gjennom ulike organisasjoner for personer med nedsatt bevegelsesevne.

Totalt ble det gjennomført seks intervjuer av grupper på 3-5 personer. Intervjuene varte i ca. to timer. Alle fant sted i Stockholm. Transportøkonomisk institutt

overvar to gruppediskusjoner, mens de resterende ble gjennomgått per video. Alle intervjuene ble tatt opp på video. Kun Amarillo Research og Transportøkonomisk institutt har hatt tilgang til disse. Videoene er nå destruert.

Utvalgskriterier

I Sverige er det slik at ulike støtteordninger, for eksempel til bil, tilpasning av bil og Färdtjänst varierer fra kommune til kommune. For å kunne undersøke forskjeller mellom personer som har de samme rettigheter, valgte vi å fokusere på en kommune. Av praktiske grunner ble Stockholms kommune valgt ut. Denne kommunen gir også mulighet til å utforske by-land problematikken (avstander, kollektivtilgang med mer), da man både har tettbygde strøk og mer spredtbygde strøk i denne kommunen.

Utvalgskriteriene for fokusgruppene ble valgt på bakgrunn av problemstillingene i prosjektet:

- Personer med en eller annen form for nedsatt bevegelsesevne.
- Både menn og kvinner.
- I yrkesaktiv alder, der halvparten skulle være mellom 20-36 år og halvparten mellom 36-50 år. Hvilke krav man har til transport og mobilitet, hvilken type mobilitet man har, hvilke erfaringer man har med transport, er trolig avhengig av både hvilken livsfase man er i og/eller hvilken generasjon man tilhører. Det ble derfor valgt å intervju yngre og eldre personer hver for seg.
- Tidspunkt for nedsatt bevegelsesevne. De som har blitt funksjonshemmet senere i livet, for eksempel som følge av en ulykke, kjenner til livet uten noen funksjonshindre under transport, mens de som har vært funksjonshemmet hele livet, vil ikke kjenne til en annen virkelighet. Det er derfor grunn til å tro at erfaringsgrunnlaget knyttet til transport er svært forskjellig mellom disse to gruppene, og at det kan ha betydning både for opplevelser av transportens utfordringer og hvordan disse mestres. Halvparten av utvalget skulle dermed ha vært funksjonshemmet siden fødsel/tidlig barndom og halvparten skulle blitt funksjonshemmet senere i livet.
- Med og uten bil. Halvparten skulle kjøre bil selv regelmessig og halvparten skulle ikke kjøre bil selv. Dette kriteriet var viktig for å få fram eventuelle forskjeller i erfaringer knyttet til transport mellom de som kan kjøre og de som ikke kan kjøre bil selv, enten det er selvvalgt eller om man faktisk ikke har fysiske forutsetninger for å kunne kjøre bil.
- God spredning mellom personer bosatt i sentrumsnære områder i Stockholm og de som bor mer perifert.

Kjennetegn ved gruppene

Intervjupersonene hadde ulike typer bevegelseshemminger. Noen var lamme i et eller begge beina og var avhengig av enten manuell eller elektrisk rullestol. Andre hadde problemer med balansen og hadde problemer med å gå/å stå. Enkelte av

disse støttet seg til en stokk eller til krykker. Atter andre hadde problemer med å bevege seg fordi det gjorde vondt. Et par hadde problemer med å sitte fordi det gjorde vondt og måtte ha spesielle stoler eller måtte kunne bevege seg fordi det gjorde vondt å sitte stille. Årsakene til bevegelseshemmingene var mange. De som hadde blitt bevegelseshemmet i voksen alder hadde enten vært utsatt for ulykker, fått slag eller ulike sykdommer (genetisk skade, MS, fibromyalgi, reumatisme) i voksen alder. De aller fleste av disse hadde vært bevegelseshemmede i mange år (mer enn 15 år). Mange av dem som hadde vært bevegelseshemmede siden fødselen, var født med CP, noen hadde også blitt født med ulike typer muskel- eller nervesykdommer.

Så langt det var mulig var det ønskelig å skille mellom yngre (20-36 år) og eldre (36-50 år), med og uten bil og personer med ulike tidspunkt for nedsatt funksjonsevne (fødsel/barndom vs voksen alder). Dette skulle gitt åtte grupper totalt. Opprinnelig var det lagt opp til fire fokusgruppeintervjuer, men med de strenge kravene til sammensetningen av gruppene ville vi altså få flere. Det ble derfor lagt opp til minigruppeintervjuer (3-5 personer) i stedet for større fokusgruppeintervjuer (7-10 personer).

Imidlertid viste det seg å være vanskelig å rekruttere yngre personer til gruppeintervjuene og det ble derfor gjennomført to slike intervju i stedet for fire. På grunn av den lave rekrutteringen av unge, ble det heller ikke mulig å skille mellom grupper i forhold til tidspunkt for nedsatt funksjonsevne i denne aldersgruppen.

Det ble dermed gjennomført seks minigruppeintervjuer. Tabell 1 gir en oversikt over de viktigste kjennetegnene ved de gruppene som ble intervjuet.

Tabell 1 Kjennetegn for informanter i de seks fokusgruppene.

Grupp	Profil	Bil/ikke bil
Gruppe I	Kvinner og menn mellom 36-50 år Som er funksjonshemmet siden fødsel/barndom	Med bil
Gruppe II	Kvinner og Menn 20-35 år Som er funksjonshemmet siden fødsel/barndom Som er blitt funksjonshemmet i voksen alder	Med bil
Gruppe III	Kvinner og Menn mellom 36-50 år Som er blitt funksjonshemmet i voksen alder	Med bil
Gruppe IV	Kvinner og Menn 20-35 år Som er funksjonshemmet siden fødsel/barndom Som er blitt funksjonshemmet i voksen alder	Uten bil
Gruppe V	Kvinner og Menn mellom 36-50 år Som er funksjonshemmet siden fødsel/barndom	Uten bil
Gruppe VI	Kvinner og Menn mellom 36-50 år Som er blitt funksjonshemmet i voksen alder	Uten bil

Kilde: TØI rapport 1041/2009

I tillegg ble det gjennomført et par individuelle intervjuer med personer i alderen 20-36 år.

Transportøkonomisk institutt overvar to gruppediskusjoner, mens de resterende ble gjennomgått per video. Alle videoer er nå slettet.

Intervjuguiden

Intervjuguiden ble utviklet for å kunne besvare både spørsmålene om bilens betydning for velferd og livskvalitet og spørsmålet om ulike barrierer for bilbruk. Intervjuguiden omfattet følgende spørsmål:

- Barrierer for bil; går mer på det generelle knyttet til å skaffe seg bil, parkeringstillatelse med mer
- Problemer med bil; gjelder de som kjører selv, hva slags problemer opplever de med hensyn til å bruke og kjøre bil.
- Problemer med Färdtjänst: alle typer problemer knyttet til Färdtjänst.
- Problemer med kollektivtransport: alle typer problemer som blir nevnt med kollektivtransport, som oftest relatert til en bestemt type transport (pendeltog, tunnelbane, buss, flytog).
- Fordeler med egen bil; fordeler på ulike plan (praktiske, emosjonelle, sosiale) i forhold til å kunne kjøre selv. Fordeler ved å for eksempel ha en spesialtilpasset bil i husholdet, inngikk også i denne kategorien.
- Fordeler med Färdtjänst: alle typer fordeler på ulike plan (praktiske, emosjonelle, sosiale).
- Fordeler med kollektivtransport: alle typer fordeler på ulike plan (praktiske, emosjonelle, sosiale).
- Når brukes henholdsvis egen bil (kjører selv), familiens bil (som passasjer hvis tilgang til bil i familien/enten vanlig eller spesialtilpasset), Färdtjänst, kollektivtransport (hvilken type kollektivtransport det er snakk om varierer etter hva som er nærmest og mest relevant i den spesifikke situasjonen): I hvilke situasjoner, til hvilke aktiviteter og lignende
- Bil vs kollektivtransport; informantene fikk direkte spørsmål om hvordan de ville fordelt et gitt pott mellom tiltak for bedre tilrettelegging av kollektivtransport og tiltak for bedre tilrettelegging av bilbruk (privatbil).
- Bilder på bil; Respondentene ble bedt om å klippe ut fra magasiner ulike bilder som de mente kunne illustrere hva de føler for bil på en god måte. Dette skulle de gjøre raskt, slik at reaksjonene på bildene ble mest mulig umiddelbare.
- Livet uten bil; gjelder både tanker de som kjører selv gjør seg i forhold til et liv uten bil og hvordan de som ikke kan kjøre selv opplever dette.
- Bil og livskvalitet; utsagn direkte knyttet til bilens betydning for deres livskvalitet.
- Andre kommentarer; for eksempel forslag til tiltak, refleksjoner om å bli handikappet i voksen alder.

1.5.2 Spørreundersøkelse

Registre og bruttoutvalg

Det ble gjennomført en større postal undersøkelse blant bevegelseshemmede. Utvalgskriteriene var som følger:

- personer med varig funksjonsnedsetting, men som i stor grad kan klare seg selv
- personer i yrkesaktiv alder (18-69 år)
- personer som både kjører bil og som ikke kjører bil selv (50/50 fordeling).

Det ble gjort en vurdering av ulike registre i Sverige som kunne være aktuelle for undersøkelsen, og det ble konkludert med at registrene i Försäkringskassan i størst grad ville dekke våre utvalgsriterier. En annen fordel med deres registre er at det er et nasjonalt register i motsetning til for eksempel registre over de som har fått innvilget färdstjänst, som er organisert etter kommune.

I registrene til Försäkringskassan finnes ikke direkte opplysninger om personer er funksjonshemmet eller ikke. Det betyr at vi måtte trekke utvalg etter ulike typer støtteordninger som blir gitt. Utvalget ble trukket fra følgende fire registre i Försäkringskassan i Sverige:

- *Bilstöd* er støtte som gis til å kjøpe bil, tilpasse bil og til å ta førerkort. Støtten gis til personer som har et ”återkommande” og som har store problemer med å forflytte seg på egenhånd eller å bruke kollektive transportmidler. Denne type støtte gis også i visse tilfeller til personer med funksjonsnedsetting som har barn under 18 år eller som har barn med funksjonsnedsetting.
- *Handikappersättning* er en støtte som gis til de som er syke eller som er funksjonshemmede og som trenger ekstra hjelp eller har merkostnader på grunn av sykdommen/funksjonshemmingen.
- *Sjukersättning/aktivitetsersättning* er støtte som gis til personer mellom 19-64 år og som av medisinske årsaker har fått sin arbeidsevne redusert med en fjerdedel i løpet av minst ett år. Det finnes fire typer nivåer på erstatningen; hel, tre fjerdedels, halv og en fjerdedel.
- *Assistansersättning* er støtte som gis til personer som behøver hjelp mer enn 20 timer per uke for å dekke grunnleggende behov som for eksempel å vaske og kle seg, å spise og/eller å kommunisere.

For mer informasjon om disse registrene, se Vedlegg 1 eller Försäkringskassans hjemmeside (www.forsakringskassan.se). Selve utvalgstrekkningen ble foretatt av Försäkringskassan.

I utvalget er det blitt tatt utgangspunkt i de som har fått en eller annen form for støtte til bil (registeret for *Bilstöd*) eller ikke (har fått *Assistansersättning* eller *Handikappersättning*, men ikke støtte til bil).

For å unngå å utelukkende trekke ut personer som ikke er i arbeid, ble det valgt å skille mellom de som ikke har fått ”*sjukersättning/aktivitetsersättning*”, de som har delvis ”*sjukersättning/aktivitetsersättning*” og de som har hel ”*sjukersättning/aktivitetsersättning*” i utvalgsrammen.

Utvalget er altså stratifisert, dvs. at enhetene i utvalget er blitt gruppert sammen i ulike kategorier (strata) på basis av ulike kjennetegn ved enhetene.

Tabell 2 viser ulike grupperinger som skiller mellom helt, delvis eller ingen sjukersättning/aktivitetsersättning (SA) og støtte til bil (Bilstöd 1 og 2) eller ikke (henholdsvis Assistansersättning og Handikappersättning, men ikke støtte til bil). Med unntak av personer trukket fra registeret for Bilstöd, er det totale antallet personer i hvert av registrene per 1.1. 2009 angitt. Det var ikke mange som hadde fått bidrag til bil eller førerkort ("Bilstöd") i 2009. For å sikre et tilstrekkelig utvalg av personer som har fått slik støtte (og dermed sikre at noen kjører bil i utvalget) ble personer som har fått slik støtte tidligere år inkludert i utvalgsrammen, se henholdsvis Bilstöd 1 (fått støtte mellom 2005-2009) og Bilstöd 2 (fått støtte før 2005) i tabell 2.

Tabell 2. Antall personer mellom 18-69 år i utvalgsrammen etter type register og totalt. Pr 1.1.2009.

	Ingen SA	Delvis SA	Hel SA	Samtlige
Bilstöd 1 (2005-2009)	815	589	1344	2 748
Bilstöd 2 (før 2005)	1247	1264	1795	4306
Assistansersättning	2037	233	8367	10 637
Handikappersättning	14687	4492	23226	42 405
Samtlige	18 786	6 578	34 732	60 096

Kilde: TØI rapport 1041/2009

Fra de ulike grupperingene ble det trukket et tilfeldig bruttoutvalg på 5007 personer, se tabell 3. De som har fått støtte igjennom Bilstödregisteret er imidlertid overvektet i bruttoutvalget, mens de som har fått henholdsvis Assistansersättning og Handikappersättning er undervektet for å få en mer jevn fordeling av personer som har fått støtte til bil (45 prosent) og personer som ikke har det (55 prosent). Det kan også tenkes at personer som har fått Handikappersättning også kjører bil, selv om de ikke har fått støtte til "Bilstöd". Alt i alt tyder dette på at vi var sikret en god del bilførere i utvalget.

Tabell 3. Antall personer mellom 18-69 år i bruttoutvalget fordelt etter type register og totalt.

	Ingen SA	Delvis SA	Hel SA	Samtlige
Bilstöd 1 (2005-2009)	336	290	401	1 027
Bilstöd 2 (før 2005)	392	393	433	1 218
Assistansersättning	446	166	535	1 147
Handikappersättning	550	507	558	1 615
Samtlige	1 724	1 356	1 927	5 007

Kilde: TØI rapport 1041/2009

Nettutvalg

Det ble sendt ut et spørreskjema i papirformat til 5007 personer. Av disse var det 1545 personer som svarte på skjemaet, noe som betyr en svarprosent på 30,8 prosent. Det ble ikke sendt puring.

95 prosent (N=1468) som har svart, har en eller annen form for funksjonsnedsetting, 3 prosent har svart nei på dette spørsmålet og 2 prosent utelot å svare. Ettersom fokuset i prosjektet er på personer med varig bevegelseshemming, var det nødvendig å selektere ut disse. Nedenfor blir denne seleksjonsprosessen beskrevet.

Respondentene ble spurt om beskrive sin funksjonsnedsetting og kunne krysse av for flere alternative beskrivelser. Svarene er blitt kodet i SPSS etter den type funksjonsnedsetting som er mest hemmende i forhold til transport utendørs. Tabell 4 gir en oversikt hvilke typer funksjonsnedsettinger som gjør seg gjeldende i utvalget.

Tabell 4. Oversikt over gjeldene funksjonsnedsettinger i utvalget. N=1457. Ubesvarte utelatt.¹

Type funksjonsnedsetting	%
Ingen bevegelsesevne i bena	22
Nedsatt styrke i bena	45
Har smerter som gjør at det blir tungt å bevege seg	7
Har problem med balansen	4
Ingen bevegelsesevne i armene	0
Nedsatt styrke i armene	1
Annet	21
Total	100
N=	1457

Kilde: TØI rapport 1041/2009

67 prosent har enten ingen bevegelsesevne eller nedsatt styrke i bena. Trolig har disse størst forflytningsproblemer. I en mellomkategori finner vi de som har smerter som gjør det tungt å bevege seg og/eller har problemer med balansen (11 prosent). Ingen av disse har oppgitt at de har ingen bevegelsesevne eller nedsatt styrke i bena. Bare 1 prosent sier at de har kun har ”ingen bevegelsesevne i bena/nedsatt styrke i armene”. 21 prosent har ikke funnet en kategori som passer og har svart ”annet”. Det er vanskelig å vite hva slags funksjonshemming det er snakk om når man har svart ”annet”. Likevel, det er grunn til å tro at det er snakk om fysiske funksjonsnedsettinger (og dermed ikke psykisk funksjonsnedsetting) ettersom utvalget er trukket fra registre som først og fremst gjelder denne type funksjonsnedsettinger. Ved en feil ble ikke syns- og hørselshemmede ekskludert fra utvalget. Noen av de som har svart ”annet” kan dermed bestå av personer med slik type funksjonsnedsetting.

Ettersom fokuset i prosjektet er på bevegelseshemmede har vi i analysene kun fokusert på de som har svart at de er funksjonshemmet og de som eksplisitt har beskrevet sin funksjonsnedsetting som ”svak bevegelsesevne”. Også de som kun

¹ Hvordan lese tabellen? De som står over en eller flere andre kategorier kan også på kategorier under, for eksempel de som har svart ”Nedsatt styrke i bena” kan også ha svart ”Nedsatt styrke i armer”, men de kan ikke ha svart på kategorien over ”Ingen bevegelsesevne i bena”. Dette betyr at den kategorien en person har blitt plassert under, selv om denne har svart på flere kategorier, er den kategorien som vi anser som mest hemmende i forhold til transport.

har oppgitt ”ingen bevegelsesevne i armer” og ”nedsatt styrke i armer” er blitt inkludert ettersom det vil kunne påvirke deres evne til å kjøre bil. For å sikre oss ytterligere mot å inkludere andre enn bevegelseshemmede i utvalget, har vi også satt som betingelse at personer også må bruke en eller annen form for gå-hjelpemidler om de skal bevege seg mer enn 30 meter utendørs (se spørsmål 14 i spørreskjemaet). De som har utelukkende svart at de bruker stokk eller annet er ikke blitt inkludert dersom de ikke oppfyller de andre kriteriene. Dette fordi vi ikke vet om dette kan knyttes til bevegelseshemming. Det totale nettoutvalget består dermed av 1238 personer.

Generalisering

Studien har i hovedsak fokusert på forskjeller mellom to grupper; bevegelseshemmede som har førerkort og bevegelseshemmede som ikke har førerkort.

Det forutsettes at det som kjennetegner de med og uten førerkort i utvalget ikke avviker systematisk fra de tilsvarende gruppene i populasjonen og at det dermed er mulig å generalisere funn som gjelder forskjeller mellom disse. Videre forutsettes det at det ikke er systematiske forskjeller i svarprosenten i disse gruppene og at utvalget dermed er representativt for bruttoutvalget.

Spørreskjema (vedlegg 3)

Spørreskjemaet omfatter spørsmål om følgende forhold:

- Sosiodemografiske kjennetegn (kjønn, alder, boform, utdanning, hovedkilde til livsopphold, type bosted)
- Opplysninger knyttet til funksjonshemmingen (tidspunkt for funksjonsnedsettelse, type funksjonsnedsettelse, hvordan funksjonsnedsettelsen oppsto, tilgang til personlig assistanse, gå-hjelpemidler).
- Opplysninger om førerkort, tilgang til bil og parkeringstillatelse (blant annet type bil).
- Grad av fysiske problem knyttet til bruk av ulike transportmidler
- Årsaker/begrunnelser til at man ikke har førerkort, tilgang til bil og Färdtjänst.
- Opplevelser knyttet til mangel på mulighet til å kjøre bil selv.
- Opplysninger om tilgang til Färdtjänst og eventuelt type Färdtjänst.
- Vurderinger av Färdtjänst (fordeler og ulemper) og situasjoner man velger Färdtjänst framfor bil (om man har kjører bil selv).
- Ukentlig bruk av ulike reisemåter.
- Ukentlig deltakelse på ulike aktiviteter.
- Type reisemåte som vanligvis benyttes til spesifiserte aktiviteter.
- Tilfredshet med deltakelse på ulike aktiviteter.
- Transportmidler man gjerne skulle brukt mer av.
- Problemer knyttet til kollektivtransport.
- Fordeler ved ulike reisemåter.

1.5.3 Studie av forskrifter

Studien av regelverket for ulike støtteordninger for bil og tildeling av reiser med Färdtjänst er basert på følgende lover, dokumenter og nettsteder:

Bilstöd: Information från Försäkringskassan. Försäkringskassan. Uppdaterad 070101

Förordning (1988:890) om bilstöd till personer med funktionshinder

Kunskapsöversikt över förmåner riktade till barn och barnfamiljer. Working Papers in Social Insurance 2005:1. Försäkringskassan

Lag (1960:603) om bidrag till vissa handikappade ägare av motorfordon

Lag (1997:736) om Färdtjänst

Lag (1978:234) om nämnder för vissa trafikfrågor

Lag (1997:735) om riksfärdtjänst

Lag (2004:629) om trängselskatt

Lag (1988:360) om ärenden om bilstöd till handikappade

Trafikförordning (1998:1276)

www.forsakringskassan.se (Försäkringskassan)

www.handikappupplysningen.se (Handikappupplysningen)

www.lul.se (Landstinget i Uppsala län)

www.riksfardtjansten.se (Sveriges riksfärdtjänst)

www.sll.se (Stockholms läns landsting)

www.stockholm.se (Stockholms kommun)

www.skatteverket.se (Skatteverket)

www.vagverket.se (Vägverket)

2 Fokusgruppeintervjuer. Bilbruk og livskvalitet

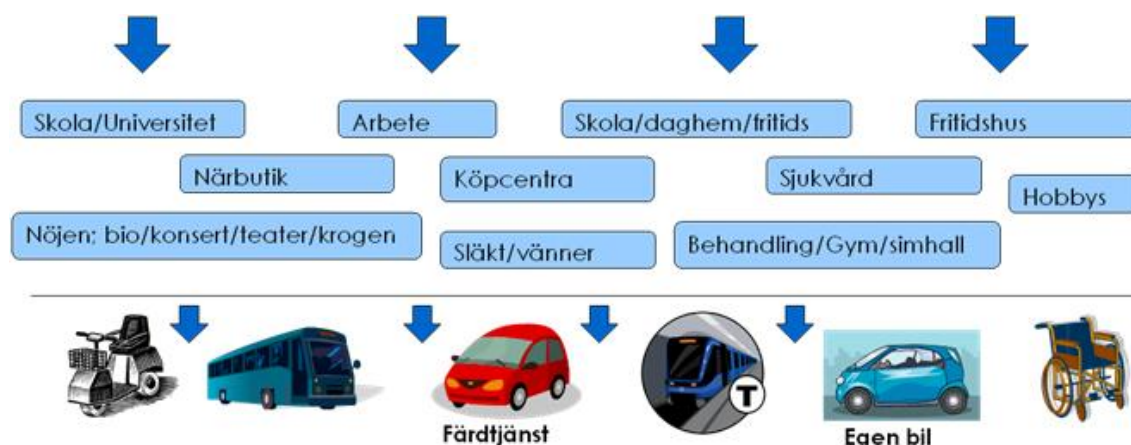
2.1 Innledning og utgangspunkt for analysene

Et formål med fokusgruppeintervjuene var å studere bilens betydning for velferd og livskvalitet. I intervjuene ble informantene bedt om å diskutere både fordeler og ulemper ved ulike transportmidler og til hvilke formål og i hvilke situasjoner ulike transportmidler benyttes. I en analyse av bilens betydning for velferd og livskvalitet er det nødvendig å forstå dens fordeler og ulemper sammenliknet med andre transportmidler. Utsagn som ”bilen er viktig for livskvaliteten” gir ingen mening om man ikke setter bilen og bilbruk inn i en kontekst som består av ulike valg og muligheter eller fravær av ulike valg og muligheter.

I denne delen beskrives hovedfunnene fra disse diskusjonene. På hvilken måte bilen bidrar til livskvalitet drøftes i kapittel 5.

2.2 Transportmiddelbruk

Informantene har mange fysiske kontaktnett og benytter seg av ulike transportmidler for å komme seg til disse, som vist i figur 1.



Figur 1. Oversikt over fysiske kontaktnett i det daglige og ulike transportmidler som blir benyttet.

Det mest brukte transportmiddelet er likevel bilen, enten ved at man kjører selv eller at man bruker Färdtjänst. Informantene kan deles inn i to hovedgrupper når det gjelder transportmiddelbruk i det daglige: De som i hovedsak kjører bil selv og de som i hovedsak bruker Färdtjänst.

Ut i fra intervjumaterialet kan vi ikke se at det finnes personer som ikke bruker bil på en av disse måtene. Informantene sitter i varierende grad på med andre, for

eksempel med familiemedlemmer, kjæreste eller med venner. Noen har også spesialtilpasset bil selv om de ikke kjører selv. Andre trenger ikke spesialtilpasset bil.

Da dette er kvalitative intervju med et begrenset utvalg informanter, har vi ikke lagt vekt på å undersøke i hvilken grad informantene benytter seg av andre transportmidler. Inntrykket er likevel klart: Svært få benytter seg av kollektive transportmidler, som buss eller tog, selv om det enkelte av informantene oppgir at de benytter slike transportmidler. Det er heller ikke grunnlag i materialet for å undersøke om det er forskjeller mellom de som kjører selv og de som ikke gjør det i forhold til i hvilken grad de bruker kollektivtransport eller ikke.

I tillegg brukes rullestol, permobil og el-moped og noen av informantene kan også klare å gå kortere strekninger til fots, som for eksempel til og fra bilen eller til og fra en holdeplass/stasjon. De som ikke bruker rullestol, men som kan gå kortere strekninger (ikke uten besvær nødvendigvis) har ofte enten nedsatt kraft i beina eller redusert balanseevne, noe som gjør at de har lett for å falle.

2.2.1 Transportmiddelbruk avhenger av formål, situasjon og destinasjon

I intervjumaterialet er det tydelig at ulike transportmidler brukes til ulike formål, og at transportmiddelbruk også har sammenheng med situasjonen og destinasjonen. Selv om det er vanskelig å generalisere ut i fra et lite utvalg, er det likevel noen forskjeller mellom de som kjører selv og som ikke kjører selv som er fremtredende i intervjumaterialet. Tabell 5 gir en oversikt over hvilke transportmidler som benyttes til ulike aktiviteter/situasjoner/destinasjoner, henholdsvis blant de som kjører bil selv og de som ikke kjører bil selv.

Tabell 5. Oversikt over hvilke transportmidler som benyttes til hvilke aktiviteter blant de som kjører bil selv og de som ikke kjører selv.

	De som kjører selv	De som ikke kjører selv
Kjøre bil selv/egen bil i familien	Til de fleste aktiviteter. Arbeid, trening, innkjøp (storhandle), omsorgsreiser og fritids- og feriereiser.	Ferietur/utflukt, storhandle
”Färdtjänst”	Inn til sentrum av Stockholm, i rushet, til fest, ved fly/togreise, til steder der de ikke er kjent	Til de fleste daglige aktiviteter. Arbeid, trening, innkjøp, fritidsreiser.
T-bane/tog	Sjelden. Inn til/fra sentrum	Sjelden. Inn til/fra sentrum
Buss	Sjelden	Sjelden
Permobil/el-moped	Få som bruker disse transportmidlene.	Kortere turer/”spaserturer”, handletur i nærmiljøet, skogsturer eller i kombinasjon med kollektivtransport på lengre reiser

Kilde: TØI rapport 1041/2009

Mens de som kjører selv, benytter bilen til de fleste aktiviteter, bruker de som ikke kjører selv ”Färdtjänst” til de aller fleste aktiviteter i det daglige. De som kjører selv bruker også ”Färdtjänst” til en viss grad, men bruken av dette transportmiddelet er mer situasjonsbetinget for disse. Ut i fra intervjumaterialet kan det

også se ut som at de som ikke kjører bil selv i større grad bruker permobil og el-moped sammenliknet med de som kjører selv. Disse transportmidlene benyttes gjerne på kortere turer. El-mopeden blir pekt på som svært anvendelig for blant annet skogsturer, i og med at denne kan takle ulent terreng. Ved å se på når de ulike transportmidlene brukes, kan få et inntrykk av hvilke egenskaper som er forbundet med de ulike transportmidlene. I det følgende skal vi gå nærmere inn på hvilke fordeler og ulemper som er forbundet med henholdsvis bilbruk (som fører og som passasjer), ”Färdtjänst”. Fordeler og ulemper ved kollektivtransport vil også bli kommentert til en viss grad, selv om dette ikke var fokus for intervjuene.

2.3 Fordeler med privatbil

Alle gruppene ble bedt om å drøfte bilens fordeler, uavhengig av tilgang til bil. Med tilgang til bil menes her det å eie en bil som man kan kjøre selv eller at man har en bil i familien (familie kan også være kjæreste eller voksne barn som man ikke bor sammen med). Ikke alle med tilgang til bil har behov for spesialtilpasset bil. Selv de som ikke har god tilgang til bil, har likevel erfaring og betraktninger omkring det bilens fordeler og deltok også i denne diskusjonen. Nedenfor blir det angitt hvilken erfaring de som siteres har mht bilbruk.

2.3.1 Spontanitet

Veldig mange av informantene utbryter ”spontane reiser” eller ”spontanitet” på spørsmålet om bilens fordeler. Det å kunne foreta reiser når og hvor man vil, enten på grunn av lyst eller av nødvendighet, er en av de mest sentrale fordelene ved bilen, uavhengig av biltilgang. Bilen kan brukes om man plutselig skulle få lyst til å gjøre noe (som dra på besøk, shoppe eller bare dra av sted for å komme seg ut), eller om man har hastverk (barn som må hentes, behov for å dra til sykehuset). Å kunne være spontan er en fordel som spesielt blir satt opp mot bruk av ”Färdtjänst”, som en ung kvinne sier det:

”Den store fördelen med att ha bil är at man inte behöver planera på samma sätt”

2.3.2 Dra hvor man vil, stoppe hvor man vil

Å kunne dra hvor man vil, ikke bare fra punkt A til B, blir også trukket fram som en motsats til Färdtjänst. Med egen bil har man mulighet til å kjøre rundt uten mål og mening. Også det å kunne stoppe hvor man vil, av lyst eller behov, blir poengtert:

”Om jäg åker med en privat bil så kan jag ju såga att jag har kramper og att jeg måste stanna och köpa en dricka för at lugna ner mig. Det kan jag ju inte säga til Färdtjänsten utan då får man bita ihop.”

(eldre kvinne, voksen, passasjer)

2.3.3 Frakte ting og kjøre andre

Bilen gir også mulighet til å transportere andre eller å frakte ting. Mange benytter den enten for å bringe/hente barn eller til å storhandle. Mange oppgir også muligheten til å ta med seg hunder i egen bil, uavhengig om man kjører selv eller bruker familien bil.

”Det är friheten och det är nödvändighet med bil. Jag skulle inte ha hundar om vi inte hade bil.”

(eldre kvinne, voksen, spesialtilpasset bil, passasjer)

2.3.4 Frihet og uavhengighet

Noen av emosjonelle fordelene ved bil er tett knyttet opp til de praktiske fordelene, spesielt når det gjelder det å kunne dra når og hvor man vil. Dette gir en følelse av frihet og uavhengighet. Dette er en følelse som gjelder også funksjonsfriske bilbrukere (se for eksempel ...). Det kan imidlertid tenkes at denne frihetsfølelsen er sterkere for de som er funksjonshemmede, ettersom de allerede i utgangspunktet er mindre fysisk ”frie”. En ung kvinne beskriver friheten og uavhengigheten knyttet til bil på følgende måte:

”Du kommer ju ut och du kan göra som du vill och är inte beroende av andra uten kan leva ditt eget liv”

(ung kvinne, fødsel, kjører)

2.3.5 Viktig for selvfølelsen

Å kjøre eller sitte på i vanlig privatbil bidrar til økt selvfølelse på mange måter. Mange av informantene har trolig erfaring med å få hjelp fra andre i ulike situasjoner, og når disse snakker om ”uavhengighet” legger de nok enn annen betydning i dette enn de funksjonsfriske personer gjør. En yngre kvinner som kjører bil selv sier det på følgende måte:

”Det är väldigt rolig med bil att kunna vara den som skjutsar iblant att inte alltid vara den som är beroende av andre.”

(ung kvinne, voksen, kjører)

Det at man slipper å være avhengig av andre kan trolig sees i sammenheng med at de fleste av informantene som kjører selv mener at bilen er viktig for selvfølelsen:

”... Jag har ett handikapp och vi skiljer oss från mängden. Men här kommer man in i bilen så är man en i mängden. Det jag kände är självförtroende, det är en självförtroende grej for mig.”

(eldre mann, voksen, kjører)

Det er flere av informantene som fremhever betydningen av det å ikke skille seg ut når man er i en bil og at man er opplever seg som likestilt med andre (funksjonsfriske) når de setter seg inn i en bil. Det gjelder både de som kjører selv og de som er passasjerer. I tillegg kommer det fram en rekke andre fordeler med bil som kan sees i sammenheng med å være funksjonshemmet. Mange av de som kjører selv sammenlikner livet med bilen med et liv uten, dvs. et liv der Färdtjänst

ville vært et mer sentralt transportmiddel. Fordeler som nevnes er større grad av kontroll over eget liv fordi man slipper den planleggingen av reisene som bruk av Färdtjänst krever. Dette har trolig også betydning for selvfølelsen som de fleste opplever i forhold til å kunne kjøre bil selv.

2.3.6 Trygghet – og moro

Flere oppgir også trygghet som en fordel, om man kan kjøre selv. Denne tryggheten er gjerne knyttet til at man kan bestemme selv når man vil dra, som følgende sitat illustrerer:

”Bilen är för mig en väldigt social grej ... Med bilen har jag min trygghet och så kan jag umgås med mina vänner och kan åka hem när jag känner att jag inte klarar mer av det sociala.”

(ung kvinne, fødsel, kjører)

Tryggheten med bil kan også knyttes til det at man er funksjonshemmet. En ung mann med nevrologiske problemer (med smerter i hodet og rygg) forteller at tryggheten ligger i at han ikke vet hva som skjer i løpet av dagen og at det kan hende at han plutselig må på akuten.

Og ikke minst, det er rett og slett også gøy å kjøre bil. Dette er noe som blir trukket fram av flere.

2.3.7 Økte muligheter og større valgfrihet

De som kjører selv opplever bilen først og fremst som et ekstra sett ben. Flere av informantene sier at ”Bilen – den er mine ben”, noe som tyder på at bilen har en like viktig funksjon som det rullestolen har for noen. Bevegelsesfrihet og mobilitet er viktige begrunnelser for å skaffe seg bil man kan kjøre selv, i tillegg til det å kunne være spontan. Bilen brukes til alle typer reiser, og mange opplever bilen som en forutsetning for økonomisk trygghet og for å kunne ha et sosialt liv. Noen sier de til tider også har behov for bil i jobben. Bilen oppleves som en smidig, tidsbesparende og bekvem måte å reise på sammenliknet med for eksempel Färdtjänst og kollektivtransport. Bilen gir også valgfrihet i forhold til hvor man vil bo og hvor man vil arbeide. En person har for eksempel bil fordi han bor på en plass hvor det er vanskelig å komme seg rundt uten bil.

De som kjører bil selv gir klart uttrykk for at de ikke kan tenke seg et liv uten bil. En sier han ville blitt helt isolert. En annen sier at hans største frykt er å ikke kunne kjøre bil lenger.

For alle som har tilgang til bil gjelder det at bilen synes å gi økt mobilitet og større valgfrihet enn om man ikke hadde den. For de som ikke kjører selv, men som har tilgang til bil, gir bilen muligheter til å foreta andre typer reiser enn om de ikke hadde tilgang til bil.

2.4 Fordeler og ulemper ved Färdtjänst

Hva som oppleves som fordeler ved Färdtjänst varierer etter hvorvidt man kjører bil selv eller ikke. De som kjører bil selv, vurderer gjerne fordelene opp mot bilkjøring, mens de som ikke kjører bil selv vurderer dem opp mot kollektivtransport eller mot ikke ha tilgang til Färdtjänst. Nedenfor beskrives hva som blir vurdert som fordeler blant henholdsvis de som kjører selv og de som ikke gjør det.

2.4.1 Fordeler med Färdtjänst – når bilkjøring oppleves problematisk

Det at man kan komme seg fra dør til dør med Färdtjänst, oppleves av mange som en stor fordel i forhold til det å kjøre selv. Behovet for å komme fra dør til dør avhenger spesielt av hvor man skal. Problemer med å finne parkeringsplass, selv når man har parkeringstillatelse (parkeringstilstand), synes å være den viktigste begrunnelsen for å velge Färdtjänst når man skal inn til sentrum (her: Stockholm). Ifølge informantene er det veldig mange som har parkeringstillatelse i Stockholm, noe som gjør det vanskelig å finne handikapparkering. Noen hevder at det også finnes en rekke falske parkeringstillatelser i omløp, noe som gjør det enda trangere om plassen. Man vet dermed ikke hvor langt fra bestemmelsesstedet man havner, og for mange kan det være et problem å komme seg fra parkeringsplassen til bestemmelsesstedet. En ung mann beskriver fordelene ved Färdtjänst i forhold til det å kjøre selv på følgende måte:

”Det är smidig, man behöver inte hålla reda på parkering ... man kommer dit man vill och speciellt på vintern är det viktig när det är halt ock slaskigt”

(ung mann, fødsel, kjører selv)²

Spesielt på vinterstid er det mange som opplever at det er en fordel å bruke ”Färdtjänst” framfor å kjøre selv, fordi det kan være vanskelig å ta seg fra parkeringen til bestemmelsesstedet, enten til fots eller i rullestol. For noen av de som kan gå til fots, er det også begrenset hvor langt de makter å gå.

Et annet problem som ble nevnt blant de som har større rullestoler, er at det kan være vanskelig å finne en parkeringsplass med stor nok plass på siden av bilen slik at det er mulig å komme seg ut. Å ikke finne parkeringsplass er også en stressfaktor om det er noe spesielt man skal rekke, som et møte eller en kino. En løsning er gjerne å parkere ulovlig (i noen tilfeller har personer med parkeringstillatelse lov til å parkere ulovlig). En annen er å bruke Färdtjänst, slik at man slipper alle problemene knyttet til parkering når man skal inn til sentrum.

Noen opplever også at det kan være både slitsomt og stressende å kjøre i rushtrafikken. For de som har nedsatt kraft i beina, kan det å stå i kø og holde på clutchen være tungt. Noen opplever kjøringen i seg selv som slitsom, ikke nødvendigvis bare i rushet. Løsningen blir da ofte å kjøre på andre tidspunkt eller å bruke Färdtjänst for å komme seg til bestemmelsesstedet. En av informantene kom med forslag om at det burde bli lovlig for handikappede å benytte seg av kollektivfeltet i rushtrafikken. Noen opplever dermed Färdtjänsten som ”energisparende” og at de dermed orker mer når de kommer fram. Et par trekker

² ”fødsel” benyttes for å angi at personen har vært funksjonshemmet siden fødselen, mens ”voksen” benyttes for å angi at personen har blitt funksjonshemmet senere i livet.

også fram fordelene ved å kunne slappe av eller sitte og halvsove i Färdtjänsten etter en hard arbeidsdag. I hvilken grad bilkjøring oppleves så slitsomt/stressende at man foretrekker Färdtjänst, kan vi ikke si noe om ut i fra disse kvalitative dataene, selv om hovedinntrykket er at dette gjelder de færreste av de som kjører selv. Et generelt inntrykk er likevel at mange opplever ubehag med å kjøre i rushtrafikk og i sentrum av Stockholm. Färdtjänst en blir dermed vurdert som bra alternativ i rushtiden og/eller når man skal gjøre noe i Stockholms sentrum.

Färdtjänst oppleves også som et tillegg til kollektivtransporten i noen tilfeller. Om man for eksempel skal ut å fly eller kjøre tog er det bedre å bruke Färdtjänst enn å kjøre bil selv. Dette oppleves som positivt da man slipper å parkere bilen på flyplassen eller ved togstasjonen. I situasjoner der man skal delta i sosiale aktiviteter (for eksempel på en kro, selskap eller fest) som innebærer alkohol er Färdtjänst en også god å ha. Som en eldre mann sier det:

”Om man sitter i rullstol och vill gå på krogen och inte kan ta bilen då är det bra att de finns, visst är det bra service. Det er jo et komplement till lokaltrafiken.”

(eldre mann, voksen, kjører selv)

At man ikke behøver å tenke på hvordan man skal finne fram til et nytt sted, ble også trukket fram av enkelte:

”Om det er någonstans där jag aldrig har varit då tar jag Färdtjänst dit då vet jag inte hur det ser ut eller vart jag ska någonstans.”

(ung kvinne, voksen, kjører selv)

Det var imidlertid ikke enighet om dette i gruppene som ble intervjuet. En del mente også at man ofte måtte ”guide” Färdtjänst-sjåførene selv.

2.4.2 Fordeler med Färdtjänst – de som ikke kjører bil selv

Et generelt inntrykk er at de som kjører selv har oppgitt flere fordeler med Färdtjänst enn de som ikke kjører selv. Dette kan skyldes at de som kjører selv står ovenfor et valg mellom det å kjøre selv eller å bruke ” ” og at de dermed i større grad har begrunnelsene klare for de ulike valgene enn de som ikke har et slikt valg. De som ikke kjører selv har som regel ikke noe valg ettersom kollektivtransport ofte ikke blir vurdert som et reelt alternativt. I enkelte tilfeller vurderes noen av fordelene ved Färdtjänsten opp mot kollektivtransport, men generelt vurderes de opp mot det å ikke ha tilgang til Färdtjänst i det hele tatt.

Mange ser på Färdtjänsten som deres ”kollektivtransport”. Noen ser på den som et komplement til kollektive transportmidler, som buss, t-bane og tog. Når man ikke kjører bil selv, er det Färdtjänst som er det viktigste transportmiddelet. Som en ung man sier det:

” är en komparation för att kollektivtrafiken inte fungerar i stort.”

(ung mann, voksen, kjører ikke bil selv)

Noen få bruker kollektivtransport av og til, men bare enkelte bruker slik transport regelmessig. Mange opplever problemer med å bruke kollektivtransport som følge av sitt handikap.

En sentral fordel som trekkes fram er at Färdtjänsten gjør det mulig å komme seg ut og at man ikke blir isolert i sitt hjem. En annen er at Färdtjänsten gjør det mulig å delta i aktiviteter de ellers ikke ville kunne deltatt i. Begge disse forholdene gir dem en frihet de ellers ikke ville hatt. En eldre kvinne beskriver denne frihetens betydning for hennes liv som følger:

”Man har et liv med Färdtjänst, utan den skulle jag inte hatt mulighet til att dra på bio i stan” (sjekke oversettelse)

(eldre kvinne, fødsel, kjører ikke bil selv)

Alle arbeids- og skolereiser blir dekket. Mange peker på at Färdtjänsten gir dem økonomisk trygghet nettopp fordi man har mulighet til å arbeide. Färdtjänsten gjør det også mulig å delta i ulike fritidsreiser, å foreta følgereiser eller å gjøre innkjøpsreiser. Muligheten til å foreta andre typer reiser enn arbeids- og skolereiser varierer med om man har det som kalles ”ubegrenset” eller ”begrenset” Färdtjänst. Har man ”begrenset” Färdtjänst har man mulighet til å foreta 72 enkeltreiser i løpet av et år (i tillegg til arbeids- og skolereiser). Ikke alle opplever dette som tilstrekkelig, noe som vil bli drøftet nærmere i neste avsnitt.

2.4.3 Ulemper ved Färdtjänst

De opplevde problemene med Färdtjänst er mange. Det største problemet synes å være at det krever planlegging. Man må ringe eller bestille over internett i god tid i forveien. Man må derfor vite om reisene på forhånd og spontanreiser er nesten en umulighet. Som en eldre mann sier det:

”Spontanresor: Då skal man tänke tidigare!”

(eldre mann, fødsel/barndom, kjører bil selv)

Det blir sagt at det som regel er tre mulig avreisetidspunkt pr time (hvert 20 minutt) og at man må ringe minst en halvtime før man skal dra. De som ikke kjører bil selv, bruker Färdtjänst til de daglige reisene som de foretar regelmessig, for eksempel til arbeid, skole, behandlinger eller trening. Slike reiser kan bestilles lang tid i forveien, og nå er det også mulig å legge inn sine reiser på internett.

Mange opplever at Färdtjänsten er for sent ute og at man dermed kommer for sent til sine avtaler eller at man må bli sittende og vente når man skal hjem fra et sted. Som en ung kvinne sier det:

”Jag har precis fått arbetsresor för jag får ingen parkeringsplats där jag jobbar, mitt inne i stan ... men jag skulle ju vilja ha min bil för jag är trött på arbetsresorna, att alltid komma för sent och inte ha friheten att kunna åka när jag vill. Jag är nog den som kommer mest sent till jobbet.”

(ung kvinne, fødsel, kjører selv, men ikke til arbeid)

Dette medfører uro, frustrasjon og stress. Informantene opplever at de selv ikke har kontroll over når man vil forflytte seg, men at den ligger hos Färdtjänsten, noe som igjen går ut over selvfølelsen. Sitatet under illustrer den frustrasjonen og mangelen på kontroll mange opplever i forhold til at Färdtjänsten:

”Ett nödvändig ont, man måste rätte sig efter dem hela tiden, de vänter bara på mig i 5 minuter men själva har de rått att komma 20 minuter för sent och då är det bara att stå där ute och frysa på morgonen.”

(ung mann, voksen, kjører ikke selv)

Ofte kan disse forsinkelsene skyldes at man har fått det som kalles ”samåkning”, dvs. at det er flere som skal være med i samme bil på reisen. Dette kan innebære lengre omveier, da man skal hente personer som bor andre steder før turen igjen går til den enkeltes bestemmelsessted. Mange opplever dette som et stort problem. Det blir sagt at ”samåkning” er noe som kom bare for noen få år siden, og de fleste mener Färdtjänsten var mye bedre før denne ordningen trådte i kraft. En eldre man har følgende tanker om ”samåkning”:

”Jag tycker att samåkningen har förstört Färdtjänsten. Jag tycker inte att man ska behöva åka med en annan person över halva stan bara för att man ska komma från A till B.”

(eldre mann, voksen, kjører selv)

Enkelte av informantene har status som ”ensamåkare”, dvs. at de aldri risikerer å måtte dele bil med andre. Vårt inntrykk er at disse er klart mer fornøyde med Färdtjänst enn de som ikke har denne statusen.

Som tidligere nevnt, er det mange av de som ikke kjører bil selv som verdsetter Färdtjänsten fordi det gir dem mulighet til å være mobile. Mange har ikke andre alternativ. Mange mener likevel at det å bruke Färdtjänsten er stigmatiserende, at det symboliserer sykdom. En ung man som ikke har noen andre alternativer sier det på følgende måte:

”Jag är hänvisad till Färdtjänst för jag kommer ingenstund där jag bor ... man känner sig mer handikappad när man är hänvisad till Färdtjänst.”

(ung mann, voksen, kjører ikke selv)

Denne mannen skulle gjerne brukt mer kollektivtransport. Han bor et stykke utenfor sentrum og det går noen busser i området, men de ikke går dit han vil. Å ha bil blir for dyrt for ham (han er ikke i arbeid), og han har heller ikke førerkort. Han kunne ha tenkt seg en trehjuls motorsykkle, men han mener at også dette vil bli for dyrt for ham. Denne mannen har begrenset Färdtjänst, dvs. at han har kun 72 reiser pr år. Hver tredje måned kan han søke om å få innvilget 15 ekstrareiser. Han mener at mangelen på transportmuligheter har stor innvirkning på livet hans, han får blant annet ikke trent så mye som han vil. Som han selv sier det: ”Jag är låst”.

Informantene peker også på at Färdtjänsten er lite fleksibel. Det er blant annet vanskelig å endre tidspunkt hvis man har bestilt en reise, man kan ikke endre reisemålet underveis og man kan ikke ta med seg venner og familie på reisen (kun barn under 16 år). Det er heller ikke mulig ”å dra innom butikken” på vei hjem fra jobb. Det betyr en ekstra reise, som igjen må bestilles. Färdtjänsten venter ikke selv om man har et kort ærend, blir det sagt. Et par informanter mener også at det er problematisk å bruke Färdtjänst i helgene. Videre er det heller ikke mulig å bestille Färdtjänst om man ikke har en adresse, dvs. om man har lyst til å bare å komme seg ut uten noen konkret mål. En kvinne forteller at man kunne det tidligere. Hvis hun fikk lyst til å dra ut til havet bare for å sitte der en stund, så kunne hun det. Og Färdtjänsten ventet på henne, selv om hun ønsket å være der både en og to timer.

Noen opplever at de blir møtt med negativ innstilling fra sjåførenes side og at man ikke har status som ”kunder” slik de som bruker vanlig taxi har. En eldre kvinne forklarer sjåførenes innstilling på følgende måte:

”Jag känner så här att jag är inte en person utan ett kolli som ska fraktas från punkt a till b, gärna på långsta, knöligaste sättet och gärna utan någon medmänsklighet”.

(eldre kvinne, fødsel, kjører ikke bil)

De får for eksempel ikke den hjelp de trenger for å komme seg om bord i bilen og de mener at sjåførene ikke forstår deres behov. En kvinne er av den oppfatning av den dårlige serviceinnstillingen er et tegn på manglende rettsikkerhet fordi hun mener det ikke finnes noe offentlig tilsyn med färdstjenesten og at de dermed kan gjøre som de vil.

Denne oppfatningen varierer, noen er fornøyde, andre ikke. De fleste er enige om at innstillingen man blir møtt med avhenger av hvilket selskap som finnes i området. Noen selskaper oppleves som verre enn andre. En aktiv yrkeskvinne med ubegrenset tilgang til Färdtjänst mener også at de som er i jobb blir behandlet bedre enn de som ikke er i jobb. Sjåførenes serviceinnstilling varierer også med om man kjører vanlig taxi eller ”Färdtjänst buss”. Mange mener Färdtjänst buss er bedre fordi sjåførene der har fått god opplæring. De forstår de reisendes behov og behandler dem med respekt.

Hvor fornøyd man er med färdstjänsten generelt, varierer også i forhold til en rekke faktorer, som for eksempel om man kjører bil selv eller ikke (om man har andre transportmuligheter enn Färdtjänst), om man har begrenset eller ubegrenset Färdtjänst og om man har status som ”ensåmakäre” eller ikke.

2.5 Om å bruke kollektivtransport

Som nevnt tidligere, er det sjelden informantene bruker kollektivtransport i det daglige. De som bruker den, bruker den mindre regelmessig enn bil og Färdtjänst. En del av rullestolbrukerne sier at de bare kan bruke kollektivtransport om de har med seg hjelp. Nedenfor beskrives ulemper og fordeler som blir trukket fram i forbindelse med bruk av kollektivtransport.

2.5.1 Barrierer for bruk kollektivtransport

Problemene informantene opplever varierer etter hvilken funksjonshemming de har og med hvilke type kollektive transportmidler det er snakk om, men det sentrale problemet synes å være at kollektivtransporten ikke er tilrettelagt for deres behov.

På bakgrunn av det som kommer fram i intervjuene, kan man skille mellom fem ulike typer barrierer for bevegelseshemmedes bruk av kollektivtransport:

- 1) Både de med rullestol og de som kan gå kan oppleve problemer med å *komme seg til og fra* et kollektivt transportmiddel. Lange strekninger mellom hjemmet/en aktivitetsarena og stoppestedet kan være problematisk for de som ikke klarer å gå så langt. Selv med korte strekninger kan det være problematisk å bruke kollektivtransport på grunn av trapper, rulletrapper, heiser som ikke virker eller at man ikke kan ta med seg så mye (om man for eksempel har gjort innkjøp) samtidig som man går.

- 2) Den andre barrieren går på det å komme seg om bord på et kollektivt transportmiddel, noe som spesielt gjelder rullestolbrukere, men også noen av de som går til fots. På t-baner kan det være for store avstander mellom perrong og vogn eller forskjellige høyder mellom perrong og vogn som gjør det vanskelig å komme seg om bord, som en ung kvinne sier det:

”Tunnelbanan har ju ett väsentligt problem och det är ju det här med avståndet mellan vagn och plattform plus att det är höjden. Det er väldigt svart att gå upp.”

(ung kvinne, fødsel, kjører ikke bil)

Også på tog kan det være vanskelig å komme seg ombord:

”Man kommer inte upp på de nya tågen med el-moppen eller rullstol, jag fick en el-moppe och var så glad, men jag kom inte upp på tåget och sedan hade de ingen hiss på min station.”

(ung kvinne, fødsel, kjører bil)

Andre mennesker som presser seg på ved ombordstigning (spesielt på t-bane) kan også være en stressfaktor, særlig for de som går til fots og som ikke bruker synlige hjelpemidler. Man kan ikke se på dem at de er bevegelseshemmet. På busser er det flere faktorer som gjør det vanskelig å komme seg om bord: høye trapper, busser som ikke kan senkes, mangel på ramper, ramper som ikke fungerer eller ramper som fungerer men som man trenger hjelp til. Mange liker ikke å måtte be sjåføren om hjelp til å komme seg om bord. Enkelte peker på at bussjåførene er stresset og ikke hjelper til automatisk.

- 3) Den tredje går på å være om bord på et kollektivt transportmiddel. For de som kan gå til fots, er det ofte viktig å få seg en sitteplass enten fordi de er engstelige for å ramle og/eller fordi det blir for tungt å stå hele veien. Mange kvier seg for å spørre om og få sitte hvis det er fullt, men dette er veldig individuelt (både personavhengig og avhengig av hvor synlig handikappet er). Noen synes det er fornedrende å måtte spørre om å få andres plass, mens andre ikke gjør noe av å spørre. For de som bruker rullestol kan det være vanskelig å få plass nok hvis det for eksempel er mange barnevogner med. Dette blir trukket fram som en ulempe spesielt i forhold til bruk av buss.
- 4) Den fjerde er knyttet til forventninger om at man vil få problemer på en av de tre områdene som er nevnt ovenfor. Siden mange sjelden bruker kollektivtransport, vet de ikke alltid hvordan kollektivtransporten som er tilgjengelig for dem fungerer. Noen har kanskje hatt dårlige erfaringer og har dermed forventninger om at det er vanskelig å bruke ulike kollektive transportmidler. Dette kommer fram i en av gruppene der en kvinne forteller hvor bra Arlanda Express er fordi det er lett å komme seg om bord med rullestol hvorpå en annen dame repliserer: ”Ok, da ska jag kanskje våge å reise med det da!”. Den sistnevnte kvinnen er ikke vant til å bruke kollektivtransport og hennes svar tilsier at det er mye usikkerhet knyttet til denne reisemåten. Denne usikkerheten er også relatert til det uforutsigbare ved slike transportmidler. Mange nevner for eksempel at man kan ikke vite om heisen virker den dagen eller om rulletrappen står.

- 5) Og den femte er lik den som for befolkningen generelt, enten at man opplever eller tror at *kollektivtilbudet ikke er godt nok*, som for eksempel at det er langt til stoppestedet, at det lav frekvens, at de/det kollektive transportmiddelet som er tilgjengelig ikke går dit de skal og at de må foreta mange bytter. Det sistne er trolig mer belastende for bevegelseshemmede enn for funksjonsfriske.

Hvordan problemene med å bruke kollektivtransport kan hemme den uavhengige mobiliteten blir illustrert i følgende sitat:

”Jag skulle kunna åka med pendeltåg eftersom det är 5 minuter hemifrån och till jobbet, men det går inte eftersom den inte är tillgängligt för rullstolar så då kan jag inte göra det på egen hand.”

(ung kvinne, fødsel, kjører ikke bil)

I stedet er denne kvinnen henvist til Färdtjänst.

Resultatet av de problemene som finnes med bruk av kollektivtransport er ikke bare at dette brukes i mindre grad, men også at det oppleves som psykisk og fysisk tungt å bruke slike transportmidler, som en eldre dame sier det:

”För mig är mitt liv att bara åka till jobbet och hem från jobbet. Det är buss fram och tillbaka, mer orkar jag inte.”

(eldre kvinne, voksen, kjører ikke bil)

Nettopp fordi arbeidsreisen med buss i seg selv er så slitsom at hun ikke har kapasitet til andre reiser.

2.5.2 Fordeler med kollektivtransport

Selv om mange opplever faktiske problemer med kollektive transportmidler eller har forventninger om problemer, så er dette transportmidler informantene gjerne vil bruke. På spørsmålet om hvordan man ville fordele en gitt pott på henholdsvis bil (egen bil og Färdtjänst) og kollektive transportmidler, svarer de aller fleste at de ønsker en jevn fordeling, uavhengig av om man kan kjøre bil selv eller ikke. På den ene siden ønsker de fleste å ha et valg, på lik linje med resten av befolkningen, men på den annen side så har kollektivtransporten, om den fungerer optimalt, mange fordeler.

Mange er av den oppfatning at kollektivtransporten er en effektiv og smidig transportmåte. De som kjører bil selv trekker også fram at det er billigere å bruke enn bil. En del påpeker også at det er bra fordi det er mer miljøvennlig enn bil. Dessuten er det mange som opplever det som er mer et pålitelig transportmiddel enn Färdtjänst fordi man vet når bussen eller toget går, og ved hvilke stasjoner de stanser på. Man har altså mer kontroll enn når man bruker Färdtjänst, som en ung kvinne sier det:

”Fördelen är att jag slipper att vänta på Färdtjänsten och att jag slipper planera.”

(ung kvinne, fødsel, kjører ikke bil)

Mer kontroll gir også større frihet:

”För mig skulle bussen vara en frihet. Att kunna kliva av och på när jag vill och vart jag vill.”

(eldre kvinne, voksen, kjører ikke bil)

Friheten mange opplever i forhold til å kunne bruke kollektivtransport kan til en viss grad sammenliknes med den friheten bilen gir, om man vurderer disse transportmidlene opp mot Färdtjänst: Man har mer kontroll, man er mer uavhengig og man kan i større grad være spontan.

Også andre fordeler med kollektivtransport har likhetstrekk med de man finner for det å kjøre bil selv, om man sammenlikner med bruk av Färdtjänst: Mange trekker fram både mer kontroll og friheten fra å være avhengig, det vil si, det å kunne klare transporten på egenhånd. Begge deler gir økt selvfølelse. At man kan være en i mengden og gjøre som alle andre, bidrar også til økt selvfølelse.

”I början när jag pluggade åkte jag tunnelbana varje dag och det tyckte jag var jättetrevligt, man var en i mängden och det gick smidigt och man visste ekstat tiden.”

(ung kvinne, fødsel, kjører ikke bil)

Som nevnt tidligere, er det mange som opplever at de er mer syke når de bruker Färdtjänst. Bruk av kollektivtransport kan ha den motsatte effekten:

”Man känner sig lite mer sjuk om man åker Färdtjänst än om man åker tunnelbana så om jag känner för att vara lite frisk då åker jag tunnelbana.”

(ung kvinne, fødsel, kjører ikke bil)

Kollektivtransport gir også mulighet til å være sosial, man kan reise sammen med venner, familie og familie, noe man ikke kan når man reiser med Färdtjänst. Dette er noe som blir spesielt trukket fram blant de yngre.

Det ser ut til at de yngre bevegelseshemmede og de som bor sentralt i Stockholm bruker kollektivtransport i større grad enn de eldre og de som bor utenfor byen. Ofte har de førstnevnte et bredere og mer spontant reisemønster, noe som er vanskeligere for Färdtjänsten å tilfredsstille.

3. Byråkratiske barrierer for bilbruk

3.1 Innledning

Funktionshindrade har ulike forutsetninger for å utnyttja bilen som en m jligheit i sitt resande. Beroende på hur gammal, hur arbeidsfør eller hur best ndigt ens funksjonshinder år har en person ulike m jligheiter til framkomlighet. I denne delen diskuteras de byråkratiske regler som finns för att  ka funksjonshindrades m jligheiter til framkomlighet samt hur dessa oppfattas av funksjonshindrade. Analysen baseras på en studie av regler og instanser som finns för att erhålla bilstöd, parkeringstillstånd og färdtjänst, men  r også supplert med informasjon från intervjustudien.

I det f lgande diskuteras de formella regelverken i relation til varandra samt i relation til intervjustudien. F rst blir det gitt en kortfattet sammanfattning av resultatene fra intervjustudien som gjennomført med funksjonshindrade. Intervjustudien behandlet flere aspekter av funksjonshindrades oppfattningar om framkomlighet, men i her återges endast delar som berör byråkratiske akt rer og regler.

3.2 Subjektive vurderinger av barrierer for bilbruk

3.2.1 Bilstöd

Sämre villkor idag för att skaffa anpassad bil

De som har körkort eller tilgang til bil anser att det var bättre ekonomiske villkor förr i tiden jämfört med idag när man ville skaffa en anpassad bil. Villkoren har försämrat under den senaste tiden. Förr fikk man st rre skattebefrielse än idag og man behövde bara  ga bilen i 7 år innan man kunde få köpa en ny med stöd. Idag måste man istället  ga bilen i 9 år innan man f r byta og få bidrag för detta. Mange informanter anser att bilen börjar få massor med problem og fel efter sju år og dette bidrar til att värdet på bilen sjunker ordentlig. Med tiden blir bilen dyrare att  ga og den  r svårare att selja efter 9  r.

Ekonomi – främsta hindret för att skaffa bil

Av intervjustudien framgår några negative delar med bilnehavet. Bilen opplevs som en stor ekonomisk utgift (relateret til begrensede inkomster). I utgifterna lyfts kostnader för att anpassa bilen, drivmedel, parkering, körkort samt dyre försäkringar fram. Likaså ser man problem med att bilen måste vara stor för att kunne m te de behov som den funksjonshindrade har. Vissa informanter lyfter fram att det  r för dyrt med bil og att de inte har råd då de beh ver en anpassad bil.

Av de informanter som ikke har bil idag angir de fleste at de har valgt dette pga det koster for mye, det er en økonomisk spørsmål. Informantene opplever at man ikke har råd til å ta førerkort eller å kjøpe en bil og bruke den. Det finnes en ønske blant en del informanter at en dag kunne ha råd med en egen bil. Medan andre anser seg ikke ha behov av en bil for at den allmännan kollektivtrafiken/førertjensten fungerer så pass bra eller at de bor så sentralt i byen og de tror at en bil bare skulle være til besvær.

Ansøke og skaffe bil

I intervjuframstillingen framgår det at de fleste rørelsehindrede, vare seg man har førerkort eller ej, ikke tror det er spesielt vanskelig eller komplisert å skaffe førerkort eller få en tilpasset bil, når man vel bestemt seg for å gjøre det. Enligt informantene er årsakene til at man ikke skaffer bil antingen at man ikke har viljekraften eller økonomi til det. Intervjuene går dock især vad gjelder vanskeligheter å skaffe tilpasset bil, då det i framstillingen også framgår under en annen spørsmål at det er kronglig å skaffe bil.

Däremot opplever mange at själva informasjonen om at man kan få tilpasset bil ikke är så lättillgänglig. Några av respondenterna (främst personer som i vuxen ålder fått ett smygande rørelsehinder) känner inte ens till at de kan få bidrag för bilanpassning. Informationsflödet tycks fungera bäst för dem som är medlemmar i olika typer av organisationer kopplat till deras sjukdom/handikapp, där man försöker stötta och informera varandra om rättigheter och möjligheter. Personer med rørelsehinder som uppstått successivt under längre tid eller personer som ej själva har accepterat sitt handikapp har sämre tillgång till information och stöd från likasinnade, vilket kan försvåra processen.

3.2.2 Stadsmiljön och parkeringsmuligheter

Av intervjuene framgår det at den yttre miljön, infrastrukturen (kollektivtrafik, byggnader, gator, trottoarer, etc.) påverkar de funksjonshindrades vardag i stor grad når det kommer til mobilitet og frihetsfølelse. De fleste rørelsehindrede anser at om infrastrukturen var mer tilpasset for deres behov (tilpassede trottoarer og kollektivtrafik, fler hisser, ramper etc.) så skulle dette bidra til at de rørelsehindrede skulle være og kenne seg mer mobile og klare seg selv.

De som har handikapptilstand for bilen använder generelt bilen mer frekvent og gjør fler spontanresor. Tilstanden gjør det mulig for den rørelsehindrede at kunne parkere på handikapplatser hvilket i sin tur bidrar til mindre stress, angst og oro over at ikke finne en parkeringsplass i nærheten av dit man ska.

Samtidig opplever de som har handikapptilstand at allt fler får tilgang til dessa parkeringsplasser hvilket forsvårer muligheten for dem själva at finne en handikapplats i nærheten av dit man ska. Dette bidrar til oro og stress når de väl väljer at köra sin bil. Även trafiken kan vara svår og energikrävande trafik i Stockholm, vilket gjør at man blir trött av at köra (långa köer etc.)

Av intervjustudien påvisas det at vissa rørelsehindrede som antingen har eller saknar tilgang til handikapptilstand bryter medvetet mot lagen genom at felparkere bilen når de ikke finner en parkeringsplass i nærheten av dit de ska. Dette är spesielt vanlig når man ska in til sentrum där det är generelt sett ont om

parkeringsplatser. Av studien framgår det dock at mange av informanterne veljer at åka kollektivt eller med färdtjänst för att slippa den stress och oro som de förknippar med att hitta en bra parkeringsplats.

3.2.3 Information

Det finns ett stort behov bland alla rörelsehindrede att på ett mer enkelt och smidigt sätt få information om vilka rättigheter och skyldigheter som de har och vilka stöd en rörelsehindrad kan söka. De funktionshindrade inhämtar först och främst information från:

- Vänner och bekanta
- Olika handikapporganisationer
- Internet
- Tidningar, broschyrer
- Läkare
- Mässor
- Försäkringskassan (ytterst få fall)

Personer som är rörelsehindrede sedan födsel/tidigt i vuxen ålder besitter oftast mer kunskap om vilka lättnader de har rätt till. Dessa personer har oftast ett större kontaktnät med andra rörelsehindrede och är medlemmar i handikapporganisationer och har alltså större kunskap om vilka rättigheter de har och vilka stöd man kan söka.

Personer som blir akut rörelsehindrede i vuxen ålder t.ex. genom en olycka, får oftast ett mer direkt stöd från handikapporganisationer och läkare om vilka stöd de kan söka och vilka rättigheter de har. De får också oftast mer information än de som har fått ett smygande rörelsehinder genom sjukdom. Personer som blir rörelsehindrede i vuxen ålder genom en smygande sjukdom besitter minst information. De är oftast inte heller medlemmar i någon organisation som tar vara på deras intressen eller har vänner eller bekanta med liknande problem.

3.3 Analyse

Nedan avsnitt baseras på de formella regler som gäller för erhållande av bilstöd och parkeringstillstånd samt den intervjustudie som genomförts. I analysen diskuteras den komplexitet av aktörer som den funktionshindrade måste hantera för att kunna erhålla stöd. Likaså diskuteras stödreglernas krav på den funktionshindrade samt de föreskrifter och upplevelser som finns kring anpassning och parkeringstillstånd relaterat till möjlighet och begränsningar till social mobilitet och information. Jag vill dock poängtera att det kan förekomma ett metodproblem i analysen. Reglerna för bilstöd ändrades 2007, främst handlar det om regler om handläggning och längden för beviljat stöd. Av intervjustudien framgår det inte hur de som genomfört studien har hanterat regeländringarna samt om deltagarna i studien pratar utifrån de erfarenheter de har före regeländringarna eller om de baseras på erfarenheter efter regeländringarna.

3.3.1 Komplexitet av aktører

Något som blir tydligt i sammanställningen av de föreskrifter som finns vid ansökan om bilstöd, anpassningsbidrag, parkeringstillstånd och färdtjänst är att den sökande måste fylla i flera olika blanketter och vända sig till flera aktörer för att kunna uppfylla de krav som ställs i ansökan.

Vad gäller ansökan om bil- och anpassningsstöd måste den sökande ha kontakt med Försäkringskassan som handläggare av ärendet. Den sökande måste också ha kontakt med en läkare för att få ett läkarutlåtande som bland annat påvisar att funktionshindret är bestående i minst nio år. Om den sökande ansöker om anpassningsstöd måste denne även ha kontakt med personal på Vägverket då Vägverket gör en bedömning om anpassning är lämplig, därefter måste den sökande kontakta en bilfirma samt en anpassningsfirma för att få anpassningen genomförd. Efter att den sökande har köpt en bil och fått den anpassad kan denne ansöka om parkeringstillstånd. Tillståndet söks hos kommunen och här tillkommer alltså ytterliggare en aktör. Om den sökande tillhör Stockholms kommun och därutöver önskar lättnad från trängselskatt måste denne vända sig till skatteverket för att få saken prövad. Om den sökande dessutom inte har körkort krävs även kontakt med Vägverket för uppkörning och med Länsstyrelsen i de fall den funktionshindrade ansöker om särskilt körkort.

En slutsats är att det finns en aktörskomplexitet i processen för att erhålla stöd och denna komplexitet måste den sökande dels sätta sig in i och dels förhålla sig till. Det framgår inte av intervjumaterialet om respondenterna upplever något problem med att så många olika instanser är involverade i prövning av stöd. Av intervjumaterialet framgår det dock att vissa informanter upplever ansökningsförfarandet för anpassningsstöd vara krångligt, medan andra inte tycker det är krångligt. Om detta beror på antalet aktörer och blanketter som den sökande måste förhålla sig till framgår dock ej.

En gemensam kritik som går att finna i intervjumaterialet är däremot att informanterna upplever stora informationsbrister om hur man kan söka stöd. Studerar man de kanaler som anges av informanterna när de söker information så påvisas kontakter via vänner och handikapporganisationer som viktigaste informationskällor. Den kanal som används minst är Försäkringskassan, dvs. myndigheten som handlägger stöd. Detta säger i sig inget om komplexiteten av aktörer är ett problem, men det kan ge en indikation om att myndigheter i sig inte upplevs som en fullständig källa för att nå information. Kan bristerna i information hos myndigheter höras samman med att det inte finns någon myndighet som har det samlade ansvaret för stöd utan den sökande måste vända sig till flera instanser och själv ansvara för att få en överblick över processen? Det ska dock tilläggas att flera försök för att underlätta informationsbiten har gjorts via ideella organisationer eller genom kommunala eller regionala organ i landet. I Stockholms län har till exempel Landstinget inrättat en informationssida som de kallar Handikappupplysningen där de ger information om vilka andra myndigheter de sökande ska vända sig till beroende på vilka lättnader som den önskar söka. Detta frångår dock inte frågan om det underlättat att en myndighet har det samlande ansvaret för stödfrågor relaterat till bil och funktionshinder.

I frågor som rör färdtjänst verkar inte aktörskomplexiteten vara lika stor. Den sökande måste visserligen ha ett läkarintyg vilket inkluderar ytterligare en aktör, men utöver läkarintyget så vänder den sökande sig till samma aktörer både då han

eller hon ansöker om kommunal färdtjänst eller riksfärdtjänst. Resor av ”kollektiv” karaktär kan alltså tänkas vara aktörmässigt lättare att hantera.

En aspekt som kan vara intressant att gå vidare med vad gäller föreskrifterna för färdtjänst är att vissa kommuner har upplåtit färdtjänstproceduren till länets trafikhuvudman. Trafikhuvudmannen verkar i hela länet och det vore tänkbart att de kommuner i samma län som har upplåtit färdtjänsten till trafikhuvudmannen större möjlighet till samordningsvinster för resor mellan dessa kommuner, då samma aktör ansvarar för resorna. Detta borde kunna medföra både ekonomiska vinster och samresvinster. Men om så är fallet framgår inte av materialet.

3.3.2 Tidsskillnader i längden av berättigande av olika lättnader

Utöver de många aktörer som den funktionshindrade måste förhålla sig till sök av stöd så måste han eller hon även hantera att olika stöden räcker olika länge. Det beror på att det finns tidsskillnader i längden för berättigande av olika lättnader det. Till exempel är grundregeln för bil- och anpassningsstöd 9 år, medan parkeringstillståndet varar i 3 år.

Vissa stöd gäller för en lång tid framöver. Vad gäller exempelvis bilstöd så går det inte generellt att få nytt stöd beviljat förrän efter nio år. I ansökan om bilstöd uppmanar Försäkringskassan att välja en bil som inte går sönder inom nio år. Just tiden för bilstöd upplevs som ett problem av flera informanter som deltagit i intervjustudien. De som svarat och som har körkort eller tillgång till bil anser att det var bättre ekonomiska villkor förr i tiden jämfört med idag när man ville skaffa en anpassad bil. Tidigare behövde man bara äga bilen i 7 år innan man kunde få köpa en ny med stöd. Många informanter anser att bilen börjar få massor med problem och fel efter sju år och detta bidrar till att värdet på bilen sjunker ordentligt. Med tiden blir bilen dyrare att äga och den är svårare att sälja efter 9 år.

Att stödet beviljas vart nionde år medför även att den sökande måste sätta sig in i hur sitt liv kommer förändras åren framöver. Försäkringskassan uppmanar att den funktionshindrade ”tänker över sin levnadssituation och hur denna kommer att se ut” då försäkringskassan inte beviljar nytt stöd inom nio år. Den sökande måste alltså vid ansökan om bilstöd själv göra en bedömning av hur dennes liv kommer att se ut om nio år. Detta innebär till exempel att den funktionshindrad som är 19 år bör välja en bil som är stor nog för de behov som denne eventuellt har när hon eller han är 26 år. Att en 19-åringens behov är de samma som en 26-åringens är inte helt säkert. Till exempel kan man ha olika syn på familjebildning i de åldrarna. Det kan tänkas att en funktionshindrad känner sig tvingad att välja en familjebil, för att vara på den säkra sidan. Försäkringskassan är också tydlig med att de har rätt att neka stöd om de anser att bilen inte är lämplig. Om detta är relaterat till de nio åren som bilen ska vara funktionsduglig framgår dock ej. Av försäkringskassans föreskrifter framgår det inte heller vad som händer om familjebilden förändras oväntat och den funktionshindrade till exempel behöver en större bil, exempelvis om familjen skulle utökas med flera barn samtidigt. Av intervjumaterialet framgår det dock inte om tidsperioden nio år upplevs som ett problem i bemärkelsen som handlar om framtida levnadssituation.

Utöver bilens hållbarhet så måste den funktionshindrade också kunna bevisa att sitt funktionshinder är beständigt i minst nio år. Detta görs via läkarutlåtande. I intervjustudien berörs människor med smygande handikapp, men i materialet

framgår det inte om de skulle ha några svårigheter hos läkaren att bevisa om deras handikapp är bestående eller om de upplever en oro för att de inte kan ansöka om stöd pga. att handikappet är smygande. Detta är dock en fråga som kan vara intressant att ta upp i en fortsatt studie.

Pengarna kan ta slut

Av de föreskrifter som framgår från Försäkringskassan har regeringen satt ett tak för hur mycket pengar staten beviljar i bilstöd per år. Detta innebär att en person som uppfyller alla grundkrav (arbete, ålder, inkomst mm) ändå kan minsta möjligheten att få stöd det år som de ansöker om. Frågor om taket för bilstöd och om detta leder till oro mm återfinns inte i intervjumaterialet men ställer man bilstödstaket och dess begränsning i relation till de utsagor som informanterna gjort om att bil är en förutsättning för att arbeta kan en utdragen tidsprocess för beviljande av stöd tänkas leda till förödande personliga konsekvenser.

3.3.3 Krav på att den funktionshindrade ska vara samhällsnyttig

Ett av kraven för att få bilstöd är att den funktionshindrade inte är äldre än 65 år. Detta innebär alltså att personer som är äldre än 65 år inte har möjlighet till bilstöd. I Sverige är även 65 år den ålder då man vanligtvis går i pension. Det är tydligt att möjligheten att få bilstöd är knutet till arbetsför ålder. Utöver åldersgränsen är kriterierna för bilstöd för grupp 1 att den funktionshindrade ska vara beroende av bil för att kunna arbeta, studera eller genomgå rehabilitering med aktivitetsstöd eller rehabiliteringsersättning. Utöver detta ska arbetet, utbildningen eller rehabiliteringen ska beräknas pågå i minst sex månader. Om man ska studera ska studierna vara arbetslivsinriktade.

Men om man inte är arbetsför, kan man då inte erhålla bilstöd? Om man tidigare har haft ett arbete eller studier (enligt grupp 1) och nu har sjukersättning har man också möjlighet att få bilstöd upp till 65 års ålder. Här försvinner alltså kravet på att den funktionshindrade måste vara samhällsnyttig idag, med reservationen om att hon eller han har varit det tidigare. Om man inte alls har haft något arbete, studier eller rehabilitering så har man möjlighet att erhålla bilstöd fram till dess att man är 50 år. Därefter försvinner möjligheten till bilstöd. En slutsats är att kraven för att få bilstöd är starkt knutet till att den funktionshindrade ska vara en nytta för samhället, antingen via arbete, studier eller rehabilitering. Kravet är dels knutet till arbetsförålder (65 år) samt kontinuitet i arbetet/studierna (minst 6 månader) En funktionshindrad kan alltså inte erhålla bilstöd för att enbart öka sina egna möjligheter till fri mobilitet, utan den sökande måste vara motiverad med ett samhällsnyttigt ändamål.

Studerar vi kraven på samhällsnytta mer i detalj, kan det vara värt att ta upp två aspekter; studier samt tidskrav i relation till yrkesmöjligheter.

En funktionshindrad har rätt att få bilstöd om denne studerar eller ska påbörja en utbildning. Studerar man dock Försäkringskassans skrifter och vad de skriver om studier framgår det att den funktionshindrade är begränsad i vilka sorters studier den kan ägna sig åt. Studierna måste vara arbetslivsinriktade. Arbetslivsinriktade studier definieras som praktisk utbildning med direkt koppling till arbetet eller förberedande teoretisk utbildning, som gymnasie- eller högskoleutbildning.

Försäkringskassan ställer alltså krav på vilka studier den funktionshindrade kan läsa för att erhålla bilstöd.

Den andra aspekten som kan vara värt att poängtera är att det är ett tidskrav knutet till arbetet, studierna eller rehabiliteringen, nämligen att de måste pågå i minst sex månader. Studerar vi den strukturella problem som finns på arbetsmarknaden i Sverige påvisas bland annat en hög ungdomsarbetslöshet. Möjligheten för unga att påvisa en tjänst varar i sex månader kan tänkas vara svårare än för andra grupper då kortare projektanställningar förekommer ofta i denna åldersgrupp. Det samma gäller även för vissa utlandsfödda grupper.

Det är inte endast det generella bilstödet som ställer krav på samhällsnytta relaterat till tid. Om en person inte har körkort, kan man som funktionshindrad även ansöka om stöd för körkortsutbildning. Även här ställs yrkesrelaterade krav på den funktionshindrade för att detta stöd ska beviljas. Enligt reglerna måste den funktionshindrade visa på att hon eller han riskerar att bli arbetslös eller att körkortet ska kunna leda till ett arbete som pågår under minst sex månader. Krav på yrkestillhörighet måste alltså finnas innan man kan söka stöd för körkortsutbildning.

De krav som ställs för att erhålla bilstöd kan tolkas vara strikt reglerade till vissa grupper i samhället, nämligen de samhällsnyttiga. Genom att ställa tydliga krav på samhällsnytta styr försäkringskassan indirekt människors möjlighet till att utforma sin livssituation som de önskar. Till exempel måste den sökande vid studier ägna sig åt yrkesinriktade studier. De regler som finns tar inte heller hänsyn till de strukturella problem som finns i samhället, ex att vissa grupper har svårare att finna arbete.

Upplever de funktionshindrade att kraven på att vara ”samhällsnyttig” är ett problem? Av den intervjustudie som genomförts går det inte att utläsa några explicita svar men informanterna har diskuterat fördelar som de upplever med bil. En av dessa fördelar är att man känner sig som alla andra och självständig. Man upplever ökade möjligheter till att jobba då flera jobb kräver att man ska kunna ta sig till platser etc. De som svarat på fördelarna med bil har själva bil och av undertonen i intervjuerna kan man även ana att de är ”samhällsnyttiga” dvs, har arbete, studerar el. liknande. Informanterna säger också själva att bilen ger möjlighet till jobb. En tentativ reflektion som jag gör relaterat till informanternas utsagor, är att de regler som försäkringskassan sätter upp, regler för vem som kan erhålla bilstöd medför en möjlighet för funktionshindrade att själva kategorisera sig och andra. Om du är samhällsnyttig tillhör du en samhällskategori, annars tillhör du en annan kategori och kategoriseringen kan symboliseras med bilinnehav.

Länsavvikelser från kravet på samhällsnytta

Ovan diskussion bygger på de krav som är lagstadgade minimikrav. Viktigt är dock att poängtera att stödkriterierna kan lättas genom lokala föreskrifter. I Stockholms läns landsting har tex valt att öppna upp för andra grupper att söka anpassningsstöd. De som kan söka ersättning för bilanpassning via Stockholms läns landsting är antingen personer mellan 50-65 år som inte har arbetsmarknadsanknytning eller personer som är över 65 år. Lokala föreskrifter kan alltså förekomma vad gäller den övre åldersgränsen och de krav som ställs på den kategorin.

Det pågår även försöksverksamhet med ”komplement till färdtjänst” där kommunerna själva betalar en ersättning för bilstöd eller anpassningsbidrag för dem som inte har rätt till statligt stöd och önskar åka bil framför färdtjänst. Detta försök pågår dock endast i 17 av landets 290 kommuner.

Anpassningsstödet – en lättnad för låginkomsttagare

Av intervjuerna framgår det att flera informanter upplever att det är dyrt att skaffa bil. Studerar man de krav som ställs för att få bli berättigad till bilanpassning så framgår det att anpassningsbidraget är proportionellt grundat utifrån årsinkomst. Den sökande får inte ha högre än en årsinkomst på 160 000 kr för att vara berättigad för anpassningsbidrag. I svenska mått är detta en låg inkomst, då medelinkomsten för en svensk låg på 211 000 kr i 2007. För att överhuvudtaget kunna söka anpassningsbidrag måste den funktionshindrade alltså ha en låg inkomst. Stödet ska alltså ses som ett stöd riktat till vissa grupper av funktionshindrade i samhället. Kravet på anpassningstöd är intressant att ställa i relation till de generella kraven för stödet, nämligen påvisande av arbetsanknytning. Detta diskuteras inte i intervjuerna men en tanke från mig är att det kan uppstå ett moment 22, du har ett arbete och kan beviljas generellt bilstöd men du har precis så mycket i lön att du inte är berättigad till anpassningsstöd. Om anpassningsstödet är kostsamt kan det tänkas leda till att den sökande ändå inte kan köpa bilen då den inte har råd att anpassa bilen för körning.

3.3.4 Möjlighet till framkomlighet i sociala syften

Som alla människor har även funktionshindrade en fritid och i intervjuerna lyfter informanterna fram att bilinnehav ger förutsättningar för ett rikare socialt liv. Den funktionshindrade kan göra saker tillsammans familjen och kan enklare träffa vänner och släkt. Vid en analys av byråkratiska barriärer framkommer även hinder i möjligheten till framkomlighet i sociala syften. Ett av dessa hinder är att man måste vara arbetsför för att få bil vilket diskuterats ovan. Men även för de som har erhållit bilstöd finns det byråkratiska barriärer som kan påverka möjligheten för sociala aktiviteter. I detta avsnitt diskuteras istället möjligheten till mobilitet i relation till andra människor. Dels berörs vad som ingår i bilanpassning och dels diskuteras kommunens tillgång på parkeringsplatser för funktionshindrade. Sist i avsnittet kommer även färdtjänst att beröras. Färdtjänsten öppnar upp för en möjlighet till mobilitet i sociala syften, men även här finns begränsningar tex i antalet resor som en färdtjänstberättigad får använda.

Bilanpassningen

Enligt den information som Försäkringskassan ger om bilanpassning framgår det att bilen ska anpassas efter den funktionshindrades behov för att kunna köra bilen. Resterande delen av bilen anpassas ej. Ett undantag görs dock till grundregeln och det är om en medresenär inom familjen eller stadigvarande resenär också behöver anpassning då kan även andra delar av bilen anpassas. Reglerna för bilanpassning fokuserar alltså på möjlighet till framkomlighet för den funktionshindrade som äger bilen och inte på hur den funktionshindrades levnadsituation i övrigt. Främst tänker jag på om den funktionshindrade har andra vänner som är funktionshindrade. En konsekvens av reglerna är att två funktionshindrade med anpassningsbehov kan inte åka i samma bil, om de inte ingår i samma familj. Att

ta med sine venner på en gjensamtur i bilen kan vera en omjughet, en aktivitet som annars inte er allt for ovanlig i en icke-funktionshindrads liv. Restrektioner i bilanpassning skulle alltsa kunna medfora hinder for den funksionshindrades sociala mojligheter. Dette er dock refleksjoner fra min side. Studerar man intervju materialet sa framgar det att vissa informanter er engagerade i handikapprorelsen og darmed kan man anta att de aven umgas med funksionshindrade. Det framgar dock inte om bilanpassningen utgor hinder for att umgas med venner og bekanta.

Bristen pa parkeringsplatser

Av intervju materialet framgar ett byrakratisk problem som kan relateras till den funksionshindrades mojlighet till framkomlighet namligen bristen pa parkeringsplatser. I materialet finns utsagor om att det er krangliggt att fa en parkeringsplats og de kan ligga langt bort. Det kommer till og med fram informasjon om att vissa bryter mot de parkeringsforeskrifter som finns for att kunna parkera i narheten av dit de ska. Det er spesielt vanligt nar man ska till centrum da det oppleves vara en brist pa parkeringsplatser dar. En konsekvens av parkeringssituationen verkar vara att de funksionshindrade i stallet veljer kollektivtrafiken eller fardtjans. Stockholms kommun har listat de parkeringsplatser som finns i centrum og var dessa er belagna. Studerar man denna lista framgar ett tydeligt monster. Det finns totalt 103 parkeringsplatser avsedda for stillstand i city. Av dessa er 82 plater avsedda for 1-2 bilar. Det innebær att det er mycket svart for flera bilar med parkeringstillstand att parkera pa samma plats. Om man kopplar antalet fler parkeringsplatser till funksionshindrades mojlighet till mobilitet i sociala syften innebær dette att tre funksionshindrade med parkeringstillstand har mycket svart att finna en gjensamt parkeringsplats i Stockholm city. Om tre funksionshindrade med parkeringstillstand ska umgas i city maste de derfor antingen parkera pa en vanlig parkeringsplats, om utrymme finns og dette er mojlighet i mobilitetssyfte, eller fardas kollektivt for att traffas.

Bilen er dock inte svart og vit. Den som har ett parkeringstillstand har aven andra mojligheter till parkering utover de avsedde parkeringsrutorna. Innehavarna har ogsa tillatelse att parkera dar det er parkeringsforbud vilket bor oppna opp for mojligheten till fler bilar pa samme plats.

Av intervjustudien pavisas det att vissa rorelsehindrede som antingen har eller saknar tillgang till parkeringstillstand bryter medvetet mot lagen genom att felparkera bilen nar de inte hittar en parkeringsplats i narheten av dit de ska. Stiller man informanternas utsagor om att de bryter mot lagen i relation till de foreskrifter som Stockholms kommun staltt opp for parkeringstillstand vacker pastandet fra de informanter som har parkeringstillstand informationsrelaterede fragor. I Stockholms kommun er det tillatet for funksionshindrade att parkera med stillstand dar det er parkeringsforbud. Fragan er om de informanter som hævdar att de bryter mot lagen i realiteten gor dette eller er de endast omedvetne om vilka rattigheter ett parkeringstillstand medfor? Opplever informanterne att det er krangliggt att hitta en parkeringsplats som er avsedd for funksionshindrade eller opplever informanterne aven att det svart att finna parkeringsmojligheter dar det er parkeringsforbud for dem som inte har stillstand? Svaren pa fragorna framgar inte i intervjustudien men kan vara varda att lyfta for framtiden. Tillaggas ska dock goras att det finns vissa foreskrifter dar inte heller fordon med parkeringstillstand far parkera (ex i en zon) og det kan vara denne form av

lagöverträdelse informanterna menat, detta framgår dock inte av intervjumaterialet.

Begränsningar i färdtjänstresandet

Tilldelningen av färdtjänstresor är för tillfället 72 resor för ett kalenderår och en färdtjänstberättigade i Stockholms kommun även ansöka om att erhålla en extra tilldelning på 108 resor. Detta innebär alltså att den funktionshindrade som behöver färdtjänst måste planera sina resor och fördela dem över året. Vilken annan resenärsgroup behöver ”schemalägga” sitt resande så detaljrikt? Vågar en färdtjänstresenär åka spontanresor?

Om antalet resor skulle ta slut kan en färdtjänstberättigad som är folkbokförd i Stockholms kommun även ansöka om ”extra resor”. Dessa ska då vara motiverade, den funktionshindrade måste alltså ha ett motiv till resan som motsvarar det kommunen eller trafikhusvudmannen satt upp. En fråga som dyker upp är: vilken annan group resenärer måste motivera sina resor till myndigheterna för att få resa obegränsat? För ungdomar under 25 år är dock kravet på motiv lågt då de ska kunna delta i aktiviteter utöver skolan. Men för övriga resenärer kan extra resor medges om den sökande ska arbeta, utbilda sig, läsa en kurs, eller besöka familjemedlemmar mm. Resor som att åka ner på stan för att shoppa eller umgås med vänner (utöver familj eller i samband med organiserad aktivitet) är alltså begränsade till det antalet som den färdtjänstberättigade tilldelas. Extra resor går inte att söka för dessa ändamål.

En annan aspekt som kan relateras till resande i sociala syften är att den funktionshindrade som innehar färdtjänst inte får ta med fler personer i färdtjänstfordonet utöver det som tillståndet medger. Detta innebär alltså att den funktionshindrade, precis som i fallet med bilanpassning, inte kan själv bestämma antalet anhöriga eller vänner som kan resa i samma fordon. Om flera personer ska åka tillsammans måste alltså resan ske med olika fordon.

3.3.5 Lokala avvikelser

I både föreskrifterna för parkeringstillstånd och färdtjänst har det framgått att frågorna kan hanteras på olika sätt beroende på vilken kommun den funktionshindrade är folkbokförd i. Detta beror på att kommunen har ansvar för dessa frågor. Förutsättningarna för funktionshindrade till mobilitet är alltså olika i Sverige beroende på var den funktionshindrade bor.

En tydlig avvikelse mellan kommunerna framgår dels vad gäller olika engagemang i att delta i försöksverksamhet (se punkt 3.3.1) men också vad gäller handläggningstiden för resor med färdtjänst. I Stockholms kommun uppmanas färdtjänstresenärer att planera sin resa 4 veckor innan avfärd medan på andra håll kan det ta 5-10 dagar. En fråga som kan vara värd att gå vidare med är om hanteringen av färdtjänst skiljer sig tidsmässigt åt beroende på storlek på kommun.

Likaså kan kostnaden för färdtjänst skilja sig åt mellan kommunerna, detta då tillståndsgivaren får sätta taxan för resor. Att taxorna skiljer sig åt är dock kanske inte så konstigt då den även skiljer sig mellan kommunerna vad gäller resor i reguljär kollektivtrafiken.

4 Spørreundersøkelse. Bilbruk, mobilitet og velferd

4.1 Kjører/kjører ikke bil – kjennetegn og begrunnelser

4.1.1 Innledning

Det primære formålet i prosjektet har vært å undersøke sammenhengen mellom det å kunne kjøre bil selv og daglige reiser. For dette formål var det nødvendig å sammenlikne de som kan kjøre bil selv med de som ikke kan det.

Hele 71 prosent av de bevegelseshemmede i undersøkelsen har førerkort for personbil. Analyser viser imidlertid at en del personer som har førerkort har svart at de sjelden eller aldri bruker bil (spørsmål 22 i spørreskjemaet, vedlegg 3). Hva som er "sjelden" eller "aldri" er et definisjonsspørsmål. Derfor har disse blitt kontrollert opp mot hvor ofte de har svart at de kjører bil selv for å kunne gruppere disse som én kategori.

I forhold til grad av bilbruk og muligheten til å kjøre bil (førerkort/ikke førerkort), er det dermed tre grupper som skiller seg ut:

- De som har førerkort og som kjører bil regelmessig (mer enn fire ganger i måneden og som ikke har svart at de sjelden eller aldri kjører bil på direkte spørsmål om dette (spørsmål 22)). N=758 (65 prosent).
- De som har førerkort, men som sjelden eller aldri kjører bil selv (mindre enn tre ganger i måneden og som har svart at de sjelden eller aldri kjører bil på direkte spørsmål om dette (spørsmål 22)). N=158 (13 prosent).³
- De som ikke har førerkort og som dermed aldri kjører bil selv. N=278 (22 prosent).

I det følgende gis en beskrivelse av disse gruppene i forhold til en rekke bakgrunnsfaktorer knyttet til både grad av funksjonshemming og transportmuligheter.

³ Hva som er sjelden bilbruk er et tolkningsspørsmål. En del av de som har svart at de sjelden eller aldri kjører bil selv i spørsmål 22 har likevel svart at de kjører bil mer enn 4 ganger i måneden i spørsmål 32. Disse har vi trukket fra i gruppen "de som har førerkort, men som sjelden eller aldri kjører bil selv".

4.1.2 Kjennetegn ved de ulike gruppene

Tilgang til gå-hjelpemidler

Det er signifikant færre blant de som kjører bil regelmessig som trenger gå-hjelpemidler (76 prosent) for å bevege seg mer enn 30 meter utendørs enn blant de som har førerkort, men som sjelden/aldri kjører bil (87 prosent) og blant de som ikke har førerkort (89 prosent).

Tabell 6 gir en oversikt over hvilke former for gå-hjelpemidler de ulike gruppene har behov for.

Tabell 6. Andel blant de ulike gruppene som har svart at de bruker henholdsvis elektrisk rullestol, manuell rullestol og stokk/krykker/rullator når de skal bevege seg mer enn 30 meter utendørs. Flere kryss mulig. Andel i prosent. Ubesvarte utelatt.

	Førerkort og bilbruk	Førerkort, sjelden/aldri bilbruk	Ikke førerkort
Elektrisk rullestol*	13	36	36
Manuell rullestol*	42	55	64
Stokk, krykker eller rullator*	40	27	13
N=	744	156	265

Kilde: TØI rapport 1041/2009

De som sjelden eller aldri kjører bil (uavhengig av om de har førerkort eller ikke) bruker i større grad elektrisk og manuell rullestol enn de som kjører bil regelmessig ("førerkort og bilbruk"). Det er flest blant de som ikke har førerkort som bruker rullestol (elektrisk og manuell), mens det er flest blant de som kjører bil regelmessig ("førerkort og bilbruk") som bruker stokk, krykker eller rullator. Alle forskjellene er signifikante.

Behov for rullestol indikerer en sterkere grad av funksjonshemming enn det behovet for stokk, krykker og rullator gjør. Resultatene tyder med andre ord på at de som sjelden eller aldri kjører bil (uavhengig av førerkort) er mer funksjonshemmet enn de som kjører bil regelmessig er.

Tilgang til personlig assistent

Om man har tilgang til personlig assistent eller ikke, sier noe om hvor sterkt funksjonshemmet man er.

Det er flest blant de som ikke har førerkort som har personlig assistanse og færrest blant de som kjører bil regelmessig ("førerkort og bilbruk"), som vist i tabell 7.

Tabell 7. Andel blant de ulike bilbrukertypene som har tilgang til personlig assistent. I prosent. Ubesvarte utelatt.

	Fører kort og bilbruk	Fører kort, sjelden/aldri bilbruk	Ikke fører kort
Ja	19	63	82
Nei	81	37	18
Totalt	100	100	100
N=	722	153	266

Kilde: TØI rapport 1041/2009

Disse resultatene bekrefter antagelsen over om at de som ikke kjører bil (uavhengig av fører kort eller ikke) er mer funksjonshemmet enn de som kjører bil, og at de som ikke har fører kort er de som er mest funksjonshemmet i forhold til transport.

Tidspunkt for funksjonsnedsettelse

Blant de som ikke har fører kort er det signifikant flere som har vært funksjonshemmet siden fødselen av enn blant de som har fører kort, som vist i tabell 8. Dette betyr trolig at en del av de som har fører kort fikk dette før de ble funksjonshemmet.

Tabell 8. Om man har fører kort for personbil eller ikke fordelt på tidspunkt for funksjonsnedsettelse. Prosent. N=1223. Ubesvarte utelatt.

	Fører kort og bilbruk	Fører kort, sjelden/aldri bilbruk	Ikke fører kort
Siden fødselen	12	5	44
Sykdom/ulykke - plutselig funksjonsnedsettelse	38	29	27
Sykdom - funksjonsnedsettelsen økte/øker gradvis	46	58	26
Annet	4	8	3
Totalt	100	100	100
N=	749	157	275

Blant de fleste som har fører kort oppsto funksjonsnedsettelsen enten plutselig (ved sykdom eller ulykker) eller gradvis. At det er flere blant de som kjører sjelden/aldri, selv om de har fører kort, som oppgir at sykdommen økte/økte gradvis enn de som kjører regelmessig, kan være en forklaring på hvorfor det er så få som kjører bil blant de førstnevnte, selv om de har fører kort.

Tilgang til bil, type bil i husholdet og parkeringstillatelse

Det er langt flere av de som har fører kort som også har tilgang til bil i husholdet (henholdsvis 86 og 81 prosent blant de som kjører regelmessig og de som sjelden eller aldri kjører bil selv) enn de som ikke har fører kort (45 prosent). Forskjellene er signifikante.

Tabell 9 gir en oversikt over hva slags type biler som disponeres i de ulike gruppene.

Tabell 9. Type bil eller biler som disponeres i husholdet. Flere kryss mulig. Kun de som har tilgang til bil. N=925.

	Førerkort og bilbruk (N=651)	Førerkort, sjelden/aldri bilbruk (N=128)	Ikke førerkort (N=125)
Spesialtilpasset bil som fører	72	34	7
Spesialtilpasset bil som passasjer	3	25	50
Vanlig bil	38	55	53

Kilde: TØI rapport 1041/2009

Det er signifikant flere blant de som kjører bil regelmessig enn de som har førerkort, men som sjelden eller aldri kjører bil som har spesialtilpasset bil som fører. Dette kan være en forklaring på hvorfor noen av de som har førerkort sjelden eller aldri kjører bil selv. Det er imidlertid flere blant disse som har tilgang til spesialtilpasset bil som passasjer. Det er grunn til å tro at spesialtilpasset bil for passasjer er noe man anskaffer seg om man ikke liten mulighet til kjøre selv. Fra tidligere analyser vet vi at de som sjelden eller aldri kjører bil, selv om de har førerkort, er noe mer funksjonshemmet enn det de som kjører bil regelmessig er. I sum tyder disse resultatene på at type bil (spesialtilpasset for fører og for passasjer) sier noe om grad av funksjonsnedsettelse, selv om vi ikke kan utelukke at mangel på bil gir mindre mulighet til å kjøre blant de som har førerkort, men som likevel sjelden/aldri kjører bil.

Det er også langt flere blant de som sjelden eller aldri kjører bil selv (uavhengig av om de har førerkort eller ikke) som oppgir at de har tilgang til vanlig bil i husholdet enn blant de som kjører bil selv regelmessig. Dette har trolig sammenheng med at de fleste av de som kjører regelmessig har skaffet seg spesialtilpasset bil som fører og at de ikke har behov for å sitte på som passasjer.

At det er noen av de uten førerkort som også har tilgang til spesialtilpasset bil for fører, kan bety at det er noen andre i husholdet som kjører bil med spesialtilpasning.

Hele 82 prosent av de som har tilgang til bil i husholdet har parkeringstillatelse for personer med funksjonsnedsettelse. Det er flere blant de som har førerkort som har en slik tillatelse (henholdsvis 85 og 80 prosent blant de som kjører regelmessig og de som sjelden eller aldri kjører bil selv) enn blant de som ikke har førerkort (70 prosent). Forskjellen er signifikant.

Tilgang til färdstjenst

Det er en stor forskjell mellom de som kjører bil regelmessig og de som sjelden eller aldri kjører bil selv (uavhengig av førerkort) i tilgang til Färdtjänst. Mens kun 51 prosent av de som kjører bil regelmessig har tilgang til denne tjenesten, er det henholdsvis 82 av de som har førerkort, men som sjelden eller aldri kjører og 91 prosent av de uten førerkort som har tilgang til tjenesten. Forskjellen er signifikant.

Tabell 10. Type Färdtjänst i de ulike gruppene. Prosent. N=719. Kun de som har tilgang til Färdtjänst. Ubesvarte utelatt.

	Fører kort, kjører selv regelmessig	Fører kort, men kjører sjelden/aldri	Ikke fører kort
Ubegrenset Färdtjänst	55	75	68
Begrenset Färdtjänst	42	21	27
Begrenset, men fått tilleggsreiser	3	4	5
Totalt	100	100	100
N=	356	122	241

Kilde: TØI rapport 1041/2009

Tabell 10 gir en oversikt over hvilken type Färdtjänst de ulike gruppene har. "Ubegrenset Färdtjänst" er den mest vanlige typen, og den er langt mer vanlig blant de som sjelden eller aldri kjører bil (med og uten fører kort) enn blant de som kjører regelmessig bil selv. Forskjellene er signifikante.

De fleste i utvalget (78 prosent) har status som "samaker" (kjører sammen med andre), mens de resterende (22 prosent) har status som "ensamaker" (kjører alltid alene når de benytter Färdtjänst). Det er ingen signifikant forskjell mellom de tre gruppene når det gjelder hva slags type status man har.

4.1.3 Begrunnelser for ikke å ha fører kort

De som ikke har fører kort ble bedt om å oppgi den eller de viktigste årsakene til at de ikke har det.

Tabell 11. Oversikt over den eller de viktigste årsakene til at en person ikke har fører kort. Flere kryss mulig. Kun de som ikke har fører kort. N=290. Ubesvarte utelatt.

Årsak/er til ikke å ta fører kort	Andel (%)
Det er ikke fysisk mulig for meg selv med spesialtilpasset bil	67
Jeg får tilfredsstilt mine transportbehov på andre måter	22
Annet	15
Jeg tror ikke jeg klarer førerprøven	10
Det er for dyrt å kjøpe bil	10
Det er for dyrt å ta fører kort	9
Jeg vil ta fører kort, men det har aldri blitt noe av	6
Det er for dyrt å bruke bil	5
Jeg tør ikke kjøre bil	5
Jeg holder på å ta fører kort	1
Jeg liker ikke å kjøre bil	1

Kilde: TØI rapport 1041/2009

Den vanligste årsaken til at man ikke har fører kort, er at det ikke er fysisk mulig for personen, selv med spesialtilpasset bil, som vist i tabell 11. Nærmere en fjerdedel oppgir også at de får tilfredsstilt sine transportbehov på andre måter, noe som tilsier at de ikke opplever behov for fører kort.

4.1.4 Begrunnelser for ikke å ha bil

Respondenter som ikke har tilgang til bil, ble spurt om hva som er den eller de viktigste årsakene til at de ikke har bil.

Tabell 12. Oversikt over den eller de viktigste årsakene til at husholdet ikke har bil. Flere kryss mulig. Kun de som ikke har tilgang til bil i husholdet og som har svart på spørsmålet. N=151.

Årsaker til at man ikke har bil	Andel (%)
Vet ikke hvor jeg skal få informasjon om støtte til bil/spesialtilpasset bil	36
Annet	33
Jeg/vi har fått avslag om støtte til bil/spesialtilpasset bil	30
Det er for dyrt å kjøpe	25
Det er for få parkeringsmuligheter der jeg har behov for det	23
Det er for dyrt å bruke bil	7
Jeg har ikke førerkort/ingen i husholdningen har førerkort	5
Søkeprosessen til støtte til bil/spesialtilpasset bil er for komplisert og/eller for lang.	4
Jeg/vi har ikke behov for bil. Mine/våre transportbehov blir dekket på annen måte.	1

Kilde: TØI rapport 1041/2009

Mangel på kunnskap om hvor man kan få informasjon om støtte til bil/spesialtilpasset bil, er den klart viktigste årsaken til at man ikke har bil i husholdet, som vist i tabell 12.

At man ikke har bil synes også å kunne knyttes opp til økonomi. En fjerdedel mener det er for dyrt å kjøpe bil. Mange (en tredjedel) har også søkt om støtte til bilkjøp og tilpasning av bil, men har fått avslag.

Nærmere en fjerdedel oppgir mangel på parkeringsplasser der man har behov for det, som en viktig årsak til at man ikke har skaffet seg bil.

Svært få (en prosent) sier at de ikke har behov for bil.

4.1.5 Begrunnelser for sjelden eller aldri å kjøre bil

Respondentene ble bedt om å oppgi årsaker til at de sjelden eller aldri kjører bil selv om de har førerkort. Av de som har førerkort, er det 40 prosent av de som har svart på dette spørsmålet. Flere oppga mange årsaker, og tabell 13 gir en oversikt over hva som er oppgitt som de viktigste årsakene.

Tabell 13. Oversikt over de vanligste årsakene til at man sjelden eller aldri kjører bil selv om man har førerkort. Flere kryss mulige. Kun de som har oppgitt en eller flere årsaker. N=339.

Årsaker til at man sjelden eller aldri kjører bil selv	Andel i %
Har sykdom som har blitt forverret	30
Foretrekker at andre kjører (privat)	15
Har en bil som ikke er tilpasset mitt fysisk behov	13
For dyrt å bruke bil	9
Foretrekker Färdtjänst	8
Vanskelig å få parkeringsplass	7
Foretrekker kollektivtransport	1
Andre årsaker	33

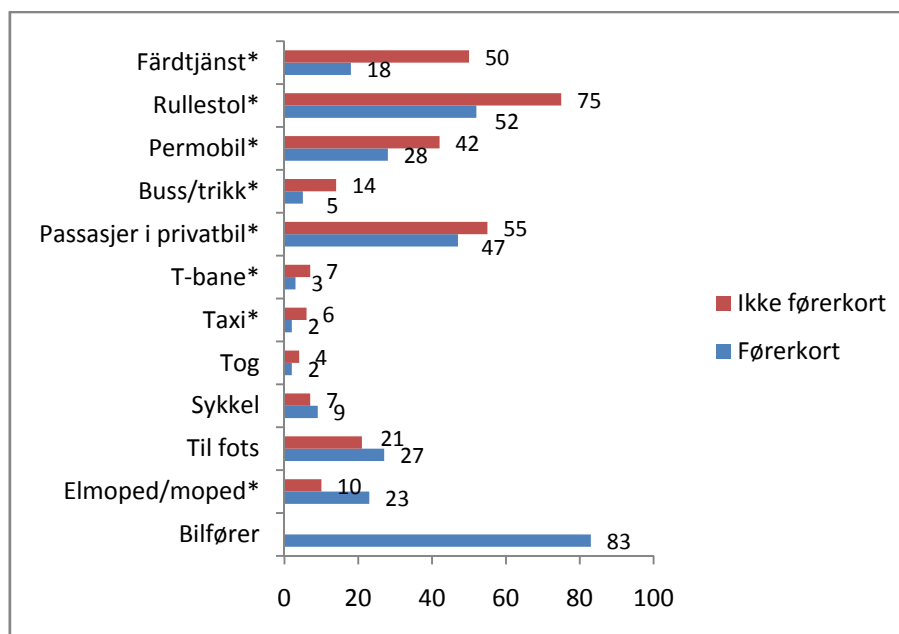
Kilde: TØI rapport 1041/2009

Den vanligste er at de har en sykdom som har blitt forverret (30 prosent). Noen få trekker fram at de foretrekker at andre kjører bil (15 prosent) eller at de har en bil som ikke er tilpasset sitt fysiske behov (13 prosent). Andre gitte årsaker synes å være mindre relevante og 33 prosent har også oppgitt ”andre årsaker”.

4.2 Transportmiddelbruk

4.2.1 Transportmiddelbruk – ukentlig

Respondentene ble spurt om hvor ofte i løpet av ei uke de bruker ulike transportmidler. Spørsmålet var knyttet til aktiviteter utenfor hjemmet. Blant de som har førerkort, er det å kjøre selv den vanligste reisemåten. Nærmere 60 prosent oppgir at de kjører bil fem eller flere ganger i uka, mens hele 83 prosent bruker denne reisemåten minst én gang i uka, se figur 2.



Kilde: TØI rapport 1041/2009

Figur 2. Andel som bruker et gitt transportmiddel minst én gang i uka blant henholdsvis de med førerkort og de uten førerkort. I prosent. *P<0,05 (kji-kvadrattest).

De med førerkort bruker også andre reisemåter i løpet av ei uke. Over halvparten bruker henholdsvis rullestol og privatbil som passasjer minst én gang i uka. Blant de uten førerkort er det signifikant flere som bruker elmoped/moped enn blant de uten førerkort.

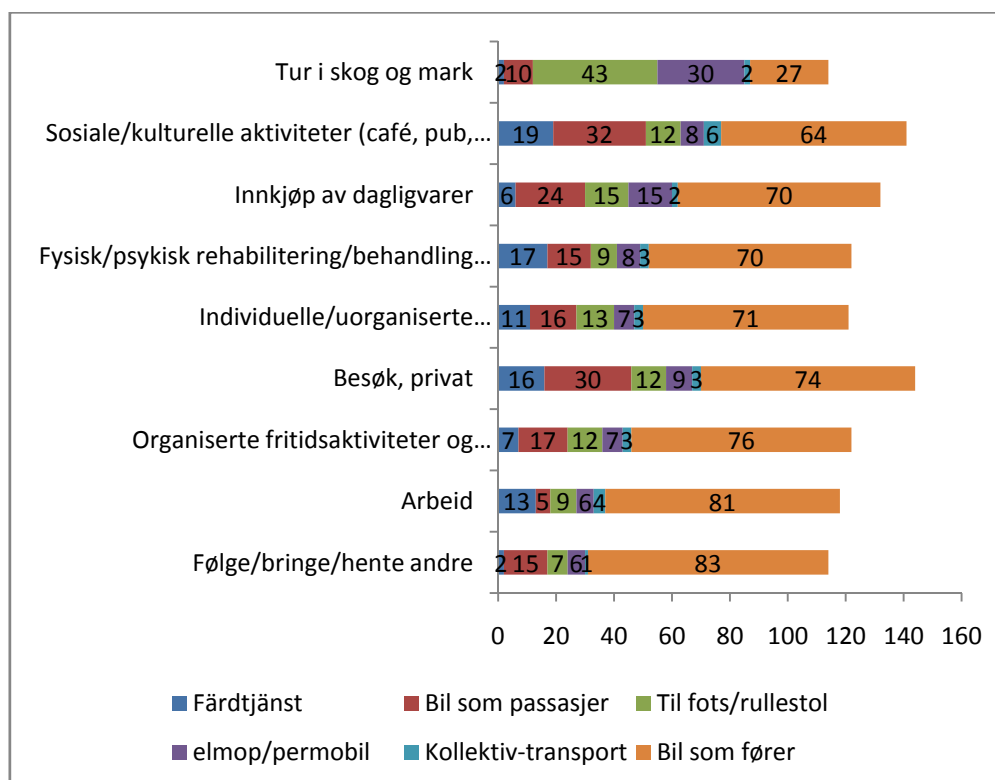
Bortsett fra at de uten førerkort ikke kjører bil selv, er den største forskjellen mellom de med og uten førerkort at de sistnevnte i mye større grad benytter seg av Färdtjänst i løpet av ei uke (50 mot 18 prosent). Forskjellen er signifikant. I tillegg tar de uten førerkort seg oftere fram med rullestol enn de med førerkort (75 mot 52 prosent). Også denne forskjellen er signifikant. Noe av denne forskjellen kan forklares med at de uten førerkort i større grad er avhengig av rullestol enn de uten førerkort, men det forklarer trolig ikke hele forskjellen. Da ville vi ha funnet en tilsvarende forskjell mellom de med og uten førerkort i hvor ofte de går til fots i løpet av ei uke i motsatt retning. Det er en tendens til at de med førerkort oftere går til fots enn de uten førerkort, men forskjellen er liten og ikke signifikant. De uten førerkort benytter seg også oftere av permobil enn de med førerkort (42 mot 28 prosent). I tillegg er det signifikant flere av de uten førerkort som benytter seg av ulike former for kollektivtransport enn de med førerkort, forskjellene er imidlertid relativt små. I tillegg til taxi og sykkel, er ulike former for kollektivtransport de reisemåtene som blir minst benyttet både blant de med og uten førerkort.

4.2.2 Til hvilke aktiviteter bruker man ulike transportmidler

For å fange opp ulike dimensjoner eller egenskaper ved ulike reisemåter og/eller typiske egenskaper ved aktivitetene (for eksempel typisk lokalisering av en aktivitet), ble respondentene spurt om hvilke reisemåter de vanligvis bruker til ulike aktiviteter. Respondentene kunne krysse av for flere transportmidler om det benyttes flere til én aktivitet, for eksempel om man tar bil til skogen for deretter å spasere. I disse analysene har vi skilt mellom de med og uten førerkort fordi det kan tenkes at man kjører til enkelte aktiviteter, selv om man generelt kjører lite (jf. gruppen som har førerkort, men som sjelden/aldri kjører i løpet av ei uke).

Grunnlagsmaterialet for de enkelte sammenlikninger mellom de med og uten førerkort finnes i vedlegg 2. Det er kun blitt gjort analyser på et utvalg av aktiviteter som vi har ansett som mest relevant for å belyse ulike egenskaper ved transportmidlene og/eller egenskaper ved aktivitetene.

Figur 3 gir en oversikt over hvilke reisemåter som vanligvis benyttes blant de *med* førerkort.



Kilde: TØI rapport 1041/2009

* Andelen summerer seg ikke til hundre prosent fordi det var mulig å krysse av for flere reisemåter.

Figur 3. Oversikt over andel av de med førerkort som har svart at de benytter et gitt transportmiddel til ulike aktiviteter. I prosent*. Kun de som har besvart spørsmålene.

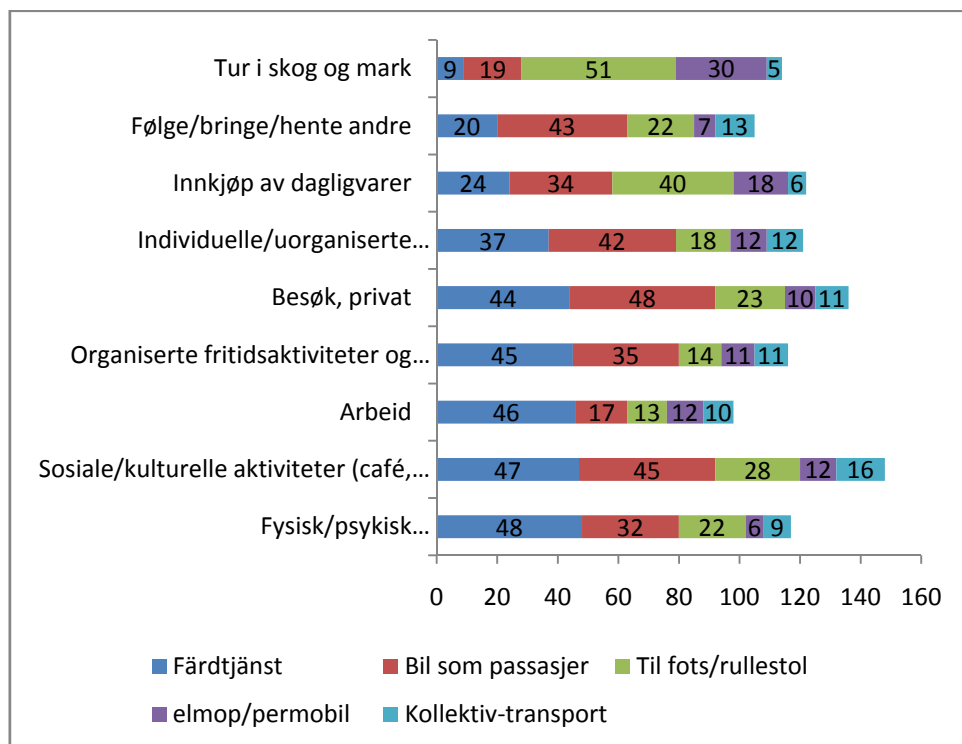
Det å kjøre selv er den relativt mest dominerende reisemåten på henholdsvis arbeidsreiser og følgereiser, som vist i figur 3. Mange benytter seg altså av den fordelen bilen gir i form av det å kunne følge andre. Denne type reise er vanligere blant de med førerkort enn blant de uten førerkort (39 mot 22 prosent), noe som trolig skyldes både det at de førstnevnte kan kjøre bil, men også det faktum at flere blant de førstnevnte har barn som bor hjemme enn blant de sistnevnte.

Fokusgruppeintervjuene viste at man enkelte ganger velger bort bilen om de skal til sentrum, blant annet fordi de ikke vet om de får parkeringsplass nær nok bestemmelsesstedet (se kapittel 2), noe som også blir bekreftet i denne spørreundersøkelsen. Arbeidsreisen er noe man foretar regelmessig. At bilandelen som fører er så høy på denne reisen sammenliknet med andre reiser tyder at man har kjennskap til hvor man kan parkere, eventuelt at man har en fast plass.

Andelen bil som fører er relativt lav til sosiale/kulturelle aktiviteter. Dette er typiske sentrumsaktiviteter, og at det er færre som kjører selv til slike aktiviteter har trolig sammenheng med at det ofte kan være vanskelig å vite om man får parkeringsplass. I fokusgruppeintervjuene blir det også sagt at man også i enkelte tilfeller velger Färdtjänst enn bil til slike aktiviteter fordi man da kan seg et glass alkohol (se kapittel 2), noe som også blir bekreftet i denne spørreundersøkelsen.

Andelen som bruker kollektivtransport er også relativt høyest til sosiale og kulturelle aktiviteter, både for de med og uten førerkort, se figur 4. Dette kan trolig forklares med at slike aktiviteter befinner seg ofte i sentrum, og at kollektivtilbudet er oftere er bedre inn til sentrum enn ut av sentrum (Nordheim et

al 1998). Kollektivandelen er generelt signifikant høyere blant de uten førerkort enn blant de med førerkort til de fleste aktivitetene som er undersøkt her (se vedlegg 2).



Kilde: TØI rapport 1041/2009

* Andelenes summerer seg ikke til hundre prosent fordi det var mulig å krysse av for flere reisemåter.

Figur 4. Oversikt over andel av de uten førerkort som har svart at de benytter et gitt transportmiddel til ulike aktiviteter. I prosent.* Kun de som har besvart spørsmålene.

Blant de *uten* førerkort er det Färdtjänst eller det å sitte på i privatbil som er de relativt mest vanlige reisemåtene til de fleste aktiviteter, som vist i figur 4.

Organiserte fritids- og idrettsaktiviteter, som gjerne foregår i gruppe og til faste tider, er en mer definert aktivitet enn individuelle idrettsaktiviteter, som for eksempel å gå i svømmehallen eller på helsestudio. Ettersom Färdtjänst først og fremst (i hvert fall i Stockholmsregionen) dekker reiser med et bestemt formål antok vi at flere ville reise med Färdtjänst til organiserte fritids- og idrettsaktiviteter enn til individuelle idrettsaktiviteter. Analysene viser også at det er en tendens til at flere bruker Färdtjänst til de førstnevnte aktivitetene enn til de sistnevnte, noe som kan indikere at det er lettere å få dekket Färdtjänstreiser til de veldefinerte formål.

Den vanligste reisemåte på innkjøpsreiser (dagligvarer) er bena/rullestolen (40 prosent) blant de uten førerkort, noe som indikerer at dagligvarebutikker ligger i nærheten. Den andre vanlige reisemåten på innkjøpsreiser er det å sitte på som passasjer i privatbil (34 prosent), noe som enten betyr at butikkene ligger for langt ifra eller at denne reisemåten er å foretrekke når man skal handle inn mye. At man ikke bruker Färdtjänst når man skal handle dagligvarer tyder på man enten ikke har behov for det (fordi det ligger nært nok) eller at man ikke ønsker å bruke av de tildelte grunnreisene til slike formål og så langt som mulig søker andre

transportmuligheter (som for eksempel å sitte på med andre). Generelt er det signifikant flere som går til fots eller bruker rullestol til ulike aktiviteter blant de uten førerkort enn blant de med førerkort (se vedlegg 2).

En fordel med elmoped, som ble oppgitt i fokusgruppeintervjuene, var at den kan brukes for å ta en tur i skogen fordi den behersker terrenget. I spørreundersøkelsen spurte vi derfor respondentene om hvilke reisemåte de bruker til turer i skog og mark. Den høyeste andelen som bruker elmop/permobil finner vi også på slike turer. Dette bekrefter funnene i fokusgruppeintervjuene, og tyder på at en elmoped muliggjør denne type aktiviteter. Svært få har brukt Färdtjänst på reiser til skog og mark, og igjen stiller vi spørsmålet om dette er en aktivitet som er vanskelig å få tildelt reiser til.

Figur 5 oppsummerer hovedresultater om hvilke transportmidler som er de vanligste til ulike aktiviteter blant henholdsvis de med og de uten førerkort, samt at den gjengir kort de viktigste likhetene og forskjellene mellom disse to gruppene.

Oppsummering og sammenlikning	
Med førerkort	Uten førerkort
<ul style="list-style-type: none">• Kjører bil selv til nesten alle typer aktiviteter• Färdtjänst benyttes først og fremst til sosiale/kulturelle aktiviteter, fysisk/psykisk rehabilitering, besøk og noe til arbeid• Bruker mindre kollektivtransport til de fleste aktiviteter den de uten førerkort• Elmoped/permobil brukes spesielt på turer i skog og mark	<ul style="list-style-type: none">• De fleste bruker färdtjänst eller sitter på i privatbil til de fleste aktiviteter• Det er en tendens til at färdtjänst i større grad benyttes til organiserte enn til individuelle aktiviteter• Går til fots/bruker rullestol oftere enn de med førerkort til mange aktiviteter (innkjøp, rehabilitering, følge, besøk og sosiale/kulturelle aktiviteter)• Flest kollektivreiser til sosiale/kulturelle aktiviteter, typiske sentrumsaktiviteter• Elmoped/permobil brukes spesielt på turer i skog og mark

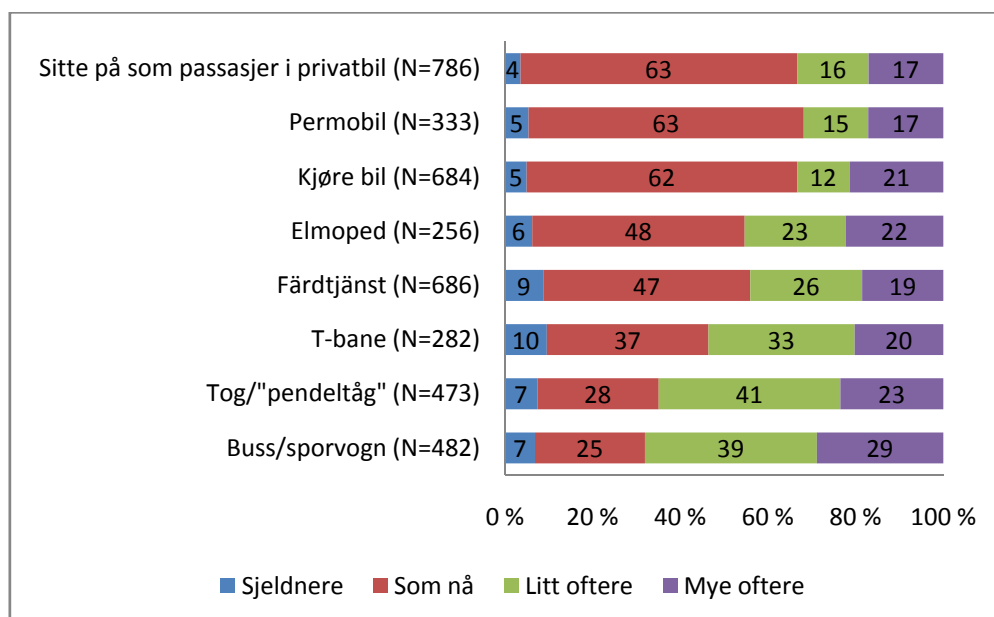
Kilde: TØI rapport 1041/2009

Figur 5. *Bruk av ulike transportmidler etter om en har førerkort eller ikke. Oppsummering av analyse.*

4.2.3 Reisemåter man ønsker å bruke mer

Respondentene fikk spørsmål om hvilken reisemåte de ville bruke mer eller mindre av dersom de kunne velge fritt, gitt respondentens funksjonsnedsetting og alt ellers hadde vært tilrettelagt for det. Vi er klar over at ”alt” kan aldri være tilrettelagt for alle, i hvert fall ikke med dagens teknologi, men vi regner likevel med at det ikke er systematiske forskjeller i utvalget i hvordan dette blir tolket.

Figur 6 gir en oversikt over hvordan respondentene ville valgt dersom de kunne velge fritt med de gitte betingelsene.



Kilde: TØI rapport 1041/2009

Figur 6. Reisemåte man ville brukt mer eller mindre av dersom man kunne velge fritt. Andel i prosent de som har svart "sjeldnere", "som nå", "litt oftere" og "mye oftere" med hensyn til hva som er mulig ut i fra deres funksjonsnedsetting og om alt ellers hadde vært tilrettelagt for det. Ubesvarte utelatt.

Det er ulike antall som har besvart spørsmålene om de ulike reisemåtene. Hvor mange som har svart på de ulike reisemåtene avhenger trolig av hvor mange som anser dem som relevant (har de t-bane eller ikke, for eksempel), men også om det er en reisemåte de kunne tenke seg å bruke.

En analyse av forskjeller mellom de med og de uten førerkort viser det er ingen signifikant forskjeller i preferanser mellom dem, bortsett fra i spørsmålet om det å sitte på som bilpassasjer. Blant de uten førerkort er det 49 prosent som har svart at de skulle brukt denne reisemåten litt oftere (21 prosent) og mye oftere (28 prosent), mens de med førerkort er 27 prosent som har svart litt oftere (15 prosent) og mye oftere (12 prosent).

De fleste med førerkort er altså fornøyd med hvor mye de bruker bil som passasjer, mens de uten førerkort gjerne skulle brukt denne reisemåten mer. Selv om majoriteten av de med førerkort er fornøyd med hvor mye de kjører selv i dag, er det likevel en tredjedel kunne tenke seg å kjøre oftere.

Den reisemåten både de med og uten førerkort er mest fornøyd med, er bruken av permobil. Dette tyder på at det er få barrierer knyttet til denne reisemåten, om man først ønsker å bruke denne.

En del flere skulle gjerne brukt mer elmoped og färdstjenst (som sagt uavhengig av om har førerkort eller ikke). Kollektivtransport av ulik slag kommer ut som den reisemåten som de fleste skulle brukt mer av, dette gjelder spesielt tog og buss/sporvogn.

Samlet tyder disse resultatene på at det er flest barrierer knyttet til bruk av kollektivtransport, men at det også gjenstår en del i forhold til Färdtjänst (uavhengig av om man har førerkort eller ikke), å kjøre bil selv og bruk av

elmoped. At mange av de uten førerkort gjerne brukt mer elmoped og skulle sittet mer på som passasjer i privatbil, kan tyde på at en del også ønsker flere alternativer til offentlige løsninger/Färdtjänst. Muligheten til å sitte på i privatbil som passasjer kan også stimuleres ved støtte til bil og bilanspasning også for de som ikke kjører selv, men som har andre som kan kjøre bilen for dem.

4.2.4 Barrierer for bruk av kollektivtransport

I undersøkelsen ble det stilt spørsmål med hva som er den eller de viktigste årsakene til at man sjelden eller aldri bruker kollektivtransport. Tabell 14 gir en oversikt over hva respondentene mener om dette.

Tabell 14. Den eller de viktigste årsakene til at man sjelden eller aldri bruker kollektivtransport. Flere svar mulig. Prosent. N=1041. Ubesvarte utelatt.

	Andel (%)
For slitsomt med av- og påstigning	55
For langt til holdeplassen	38
For få sitteplasser	10
Dårlig kollektivtilbud der jeg bor	23
Dårlig tilgjengelig holdeplass/stasjon	21
For trangt om bord	16
Usikker på om hele reisen dekker mine behov	14
Andre forhold	32

At det er for slitsomt med av- og påstigning (55 prosent er enige i dette) og at det er for langt til holdeplassen (38 prosent) er de årsakene som blir oppgitt hyppigst. En del (32 prosent) har også svart ”andre årsaker”, noe som betyr at vi ikke har klart å fange opp alle problemer som kan knyttes til denne type transport. At det er få som har svart ”Usikker på om hele reisen dekker mine behov” kan bety at det er har vært uklart hva dette betyr. Opprinnelig var dette alternativet ment å si noe om trygghet for at hele reisen kan skje uten større problemer.

Analyser viser at de som bruker gå-hjelpemidler (når de skal bevege seg mer enn 30 meter utendørs) i større grad er enige i flere av påstandene enn de som ikke er bruker slike hjelpemidler. Det er signifikant flere blant de førstnevnte enn de sistnevnte som er enige i at ”Dårlig tilgjengelig holdeplass/stasjon” (24 mot 11 prosent), ”For slitsomt med av- og påstigning” (60 mot 34 prosent), ”For trangt om bord” (18 mot 9 prosent) og ”Usikker på om hele reisen dekker mine behov” (15 mot 9 prosent).

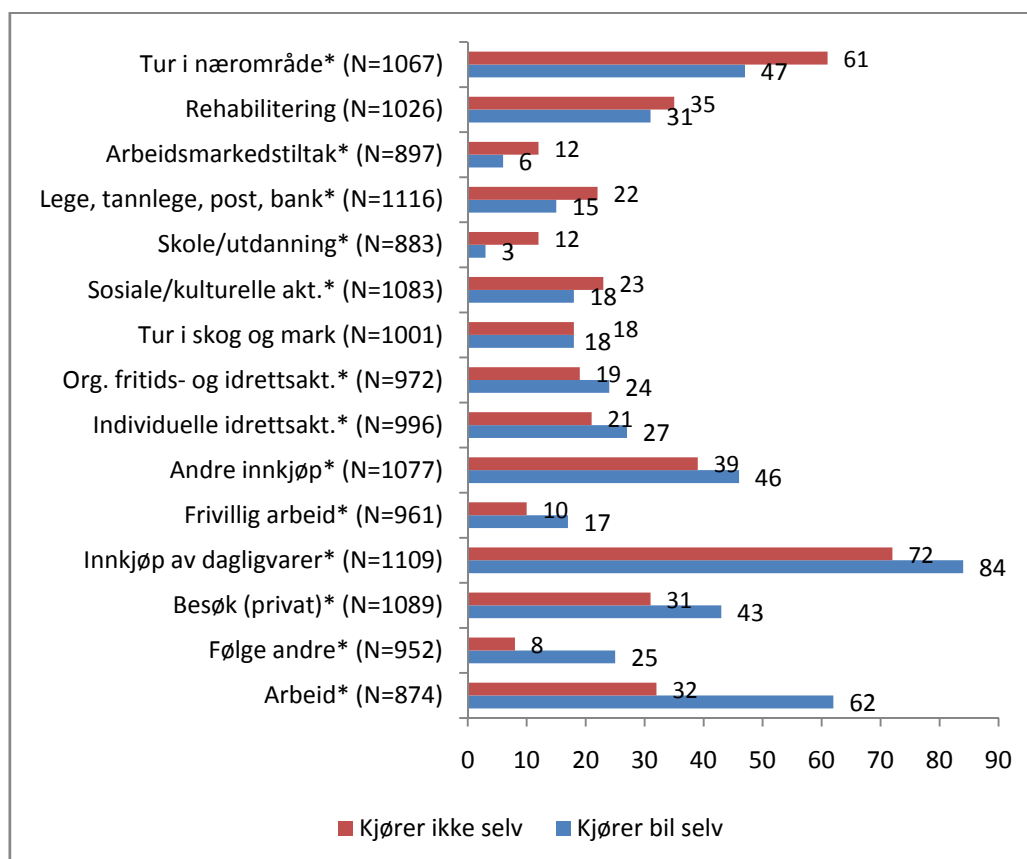
4.3 Bilbruk og reiser

4.3.1 Innledning

I dette kapitlet undersøkes både sammenhengen mellom bilbruk og faktiske reiser og sammenhengen mellom bilbruk og tilfredshet med reiser i hverdagen. Til slutt undersøkes hvordan det oppleves ikke å kunne kjøre bil selv og hvilke eventuelle konsekvenser det har.

4.3.2 Faktiske reiser

I spørreundersøkelsen ble det spurt om hvor ofte man deltar på en rekke ulike aktiviteter i løpet av ei uke. Det viser seg at en del av de som har førerkort sjelden eller aldri kjører bil. For å undersøke bilens betydning for faktisk deltakelse på ulike aktiviteter har vi derfor sammenliknet de som kjører bil selv regelmessig og de som sjelden eller aldri kjører bil (uavhengig av om de har førerkort), se figur 7. Disse blir i det følgende omtalt som henholdsvis de som kjører selv og de som ikke kjører selv.



Kilde: TØI rapport 1041/2009

Figur 7. Andel som har svart at de deltar på en gitt aktivitet én gang i uka eller mer. Prosent. Ubesvarte utelatt. Det totale antall (N) som har svart på et gitt spørsmål i parentes. * Signifikante forskjeller ($p < 0,05$)

De mest vanlige aktivitetene (over 50 prosent av utvalget foretar aktiviteten minst én gang i uka) i løpet av ei uke i utvalget, er arbeid, innkjøp av dagligvarer og turer i nærområdet (se vedlegg 2 for detaljert analyse av deltakelse på disse aktivitetene). Det er imidlertid store forskjeller mellom de som kjører selv og de som ikke gjør de i hva som er de vanligste aktivitetene.

Analysen viser at mens 41 prosent av de som kjører selv er på arbeid fem dager i uka, er den tilsvarende andelen 18 prosent blant de som ikke kjører. De førstnevnte er også oftere på arbeid 1-4 ganger i uka (21 prosent) enn de sistnevnte (13 prosent). Forskjellene er signifikante.

Forskjellene mellom de som kjører og de som ikke gjør det i hvor ofte de foretar innkjøp av dagligvarer er mindre, selv om det er signifikant flere blant de førstnevnte enn de sistnevnte som foretar denne aktiviteten i løpet av ei uke.

Blant de som kjører selv er det langt flere som har barn boende hjemme enn blant de som ikke kjører (20 mot 10 prosent), noe som kan forklare en noe av forskjellen i hvor ofte man følger andre i løpet av ei uke, selv om bilen selvfølgelig også gir dem bedre muligheter til å følge andre.

De som kjører selv får ellers oftere deltatt på organiserte fritids- og idrettsaktiviteter, individuelle idrettsaktiviteter, i frivillig forenings- og organisasjonsarbeid og på private besøk.

De som ikke kjører selv er derimot oftere på tur i nærområdet i løpet av ei uke enn de som kjører selv, noe som trolig har sammenheng med at de sjeldnere er på arbeid på dagtid. Dessuten vet vi at bilen (uavhengig av om man kjører selv eller ikke) er mindre brukt i forbindelse med turer i nærområdet enn til andre aktiviteter.

Det er dessuten signifikant flere blant de som ikke kjører selv enn de som kjører selv som går på arbeidsmarkedstiltak og som foretar reiser i forbindelse med ulike tjenester (som bank, lege, tannlege). Dette er reiser man som regel får dekket gjennom Färdtjänst. At flere av de som ikke kjører selv går på arbeidsmarkedstiltak kan ha sammenheng med at det er færre av disse som er i arbeid.

Det er også flere blant de ikke kjører selv som går på skole/tar utdanning minst én gang i uka eller mer. Dette skyldes først og fremst at det er langt flere av de som ikke kjører selv som elever/studenter. Skole/utdanning er også en aktivitet som som regel blir dekket igjennom Färdtjänst. De som ikke kjører selv deltar også noe oftere på ulike sosiale/kulturelle tilstelninger enn de som kjører selv.

Det er ingen signifikante forskjeller mellom de som kjører og ikke kjører i hvor ofte man foretar turer i skog og mark. Som vist i tidligere analyser er dette en aktivitet som vanligvis skjer uavhengig av bilen.

Generelt er de førstnevnte mer aktive på flere aktiviteter enn de sistnevnte, og når det gjelder arbeid er de betydelig mer aktive, noe som tyder på at det å kjøre selv har betydning for deltakelse på ulike aktiviteter.

En logistisk regresjonsanalyse av det å være henholdsvis på arbeid og på besøk (minst én gang i uka) ble gjennomført for å kontrollere for en rekke bakgrunnsfaktorer som kan ha betydning for deltakelse på aktiviteter (som for eksempel funksjonsnivå, problemer med kollektivtransport, tilgang til Färdtjänst, tilgang til annen skyss, utdanning, bosted, viser at bilbruk som fører (tilgang til bil/førerkort/kjøre selv) (se vedlegg 4). Denne viser at effekten av bilbruk bilbruk som fører (førerkort/tilgang til bil/kjører selv) er av betydning for omfanget arbeidsreiser også når man kontrollerer for slike bakgrunnsfaktorer. Når det gjelder besøksreiser finner vi tilsvarende effekt for de som har tilgang til bil, mens det å ha førerkort ikke har noen signifikant effekt kontrollert for andre faktorer. Dette kan ha sammenheng med at man oftere reiser sammen med noen ved besøksreiser, og de individuelle kjennetegn dermed ikke får så stor betydning.

Hvilke aktiviteter man deltar på kan også ha sammenheng med andre faktorer, som hvor mye tid man har rådighet (er man for eksempel er på jobb på dagen eller ikke), hvilke aktiviteter man får innvilget Färdtjänst til og hvilke aktiviteter man trenger/ikke trenger bil til.

4.3.3 Tilfredshet med deltakelse på ulike aktiviteter

For å måle hvor tilfredse respondentene er med sin deltakelse på ulike aktiviteter ble det stilt spørsmål om det er noen aktiviteter de skulle gjort oftere enn det de gjør i dag om transporttilbudet var bedre. Respondentene kunne svare ”Jeg ville gjøre det like ofte som nå”, ”Jeg ville gjøre det noe oftere”, ”Jeg ville gjøre det betydelig oftere” og ”ikke aktuelt” på hver enkelt aktivitet det ble spurt om.

Aktiviteter (og reiser) som ikke er aktuelle

Blant de som ikke kjører selv er flere enn de som kjører selv som har oppgitt ”ikke aktuelt på følgende aktiviteter” (andel i parentes som har oppgikk ”ikke aktuelt” blant henholdsvis de som ikke kjører selv og de som kjører selv):

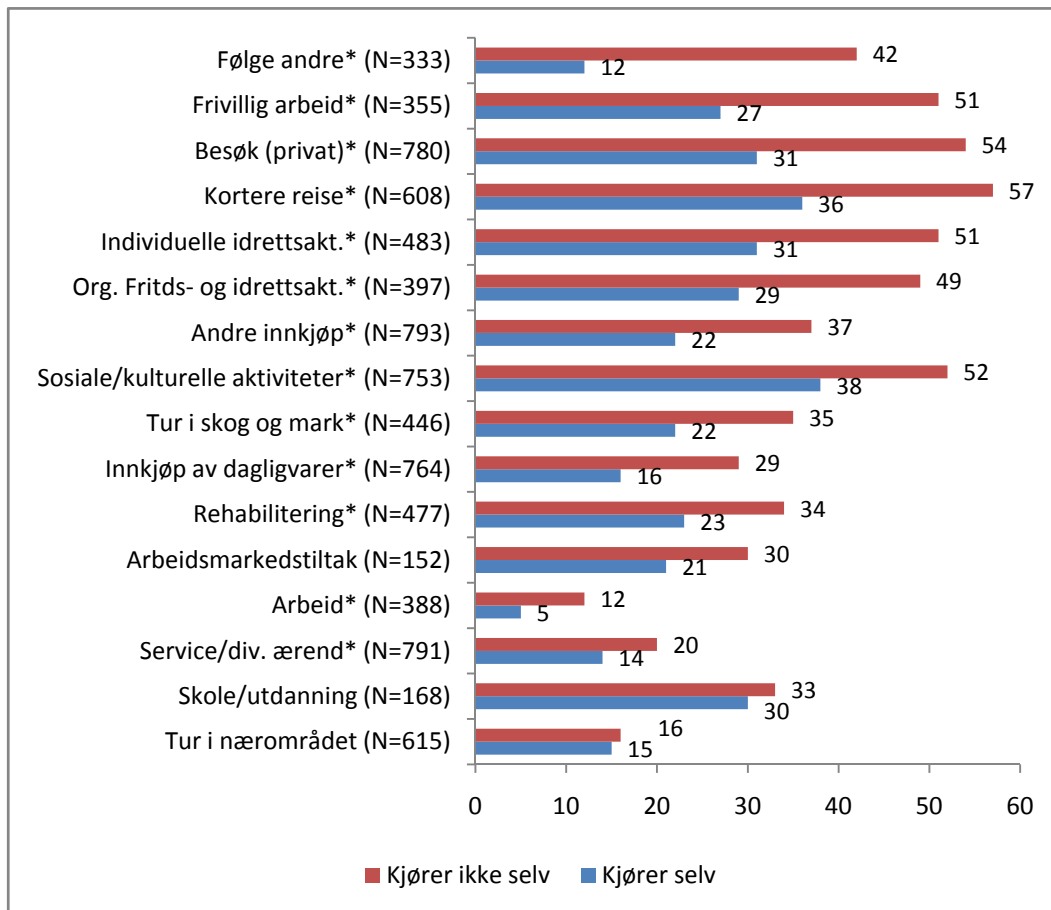
- Arbeid (67 mot 42 prosent)
- Frivillig forenings- og organisasjonsarbeid (66 mot 56 prosent)
- Følge andre (72 mot 53 prosent)
- Organiserte fritids- og idrettsaktiviteter (59 mot 51 prosent)
- Individuelle idrettsaktiviteter (50 mot 42 prosent)

Som vi vet er det flere som har tilgang til personlig assistent, som trenger gå-hjelpemidler, som har sterkere bevegelseshemming blant de som ikke kjører selv enn blant de som kjører selv. At aktiviteter som arbeid (frivillig og betalt) og ulike fritids- og idrettsaktiviteter er mindre aktuelt for de som ikke kjører bil selv kan tilsi at dette er aktiviteter som er vanskeligere med deres handikap. Som tidligere nevnt er det flere blant de som kjører selv enn blant de som ikke kjører selv, som har barn boende hjemme, noe som trolig kan forklare hvorfor det å følge andre er mindre aktuelt for de førstnevnte enn for de sistnevnte.

Bare én aktivitet er mindre aktuell for de som kjører bil selv enn de som ikke gjør det, og det er turer i nærmiljøet. På dette spørsmålet er det flere blant de førstnevnte enn blant de sistnevnte som svarer at dette ikke er aktuelt (36 mot 26 prosent). Dette har trolig med tid å gjøre, ettersom det er langt flere blant de som kjører selv som er i arbeid enn blant de som ikke kjører bil. Det er å gå turer i nærmiljøet er også en av de vanligste aktivitetene i løpet av ei blant de som ikke kjører bil selv.

Fornøyde med dagens reiser eller skulle reist oftere?

I det følgende undersøkes bilens (kjører bil regelmessig, dvs. minst fire ganger i måneden) betydning for hvor tilfreds man er med sin deltakelse på ulike aktiviteter. De som har svart at deltakelse på en gitt aktivitet ikke er aktuelt, er trukket ut av analysen. Dette betyr at undersøkelsen kun er foretatt på de som gitte aktiviteter er aktuelt for. Figur 8 gir en oversikt over andelen som har svart at de oftere ville foretatt ulike aktiviteter oftere (”noe oftere” og ”betydelig oftere”) om transporttilbudet hadde vært bedre, blant henholdsvis de som kjører bil selv og de som ikke gjør det.



Kilde: TØI rapport 1041/2009

Figur 8. Andel som har svart at de oftere ("noe oftere" og "betydelig oftere") enn i dag skulle gjort mer av gitte aktiviteter om transporttilbudet var bedre. I prosent. Figuren er sortert etter den største til den minste prosentvise forskjellen mellom de som kjører selv og de som ikke gjør det. Aktivitetsnavn merket med '*' indikerer signifikante forskjeller mellom de som kjører bil selv og de som ikke gjør det ($p < 0,5$, kji-kvadrat test).

Det er store forskjeller mellom de som kjører bil og de som ikke kjører bil selv med hensyn til hvor fornøyde de er med sitt aktivitetsnivå. Dette gjelder først og fremst typiske fritidsaktiviteter, men også frivillig arbeid og kortere reiser. Den største forskjellen i tilfredshet finner vi på følgereiser. Dette tyder på at det er klart behov blant de som ikke kjører selv for å kunne følge andre i større grad, tross at det er færre som har barn boende hjemme blant de som ikke kjører selv enn blant de som kjører selv.

Forskjellen mellom de som kjører/ikke kjører bil er mindre på aktiviteter man vanligvis får dekket av Färdtjänst (arbeid, skole, rehabilitering) og på aktiviteter der behovet for bil ofte er mindre (turer i nærområdet, innkjøp av dagligvarer).

Disse resultatene viser klart at de som ikke kjører bil i mindre grad får dekket sitt transportbehov, spesielt i forhold til ulike fritidsaktiviteter, enn de som kjører bil selv.

Hvordan oppleves det faktum ikke å kunne kjøre bil selv?

De respondentene som ikke har førerkort, fikk spørsmål om hvordan de opplever å ikke kunne kjøre bil selv. De kunne krysse av for det eller de svaralternativene som de mente passet best til egne opplevelser. Tabell 15 gir en oversikt over hvordan svarene fordelte seg.

Tabell 15. Opplevelser knyttet til det faktum at man ikke kan kjøre bil selv. Flere svaralternativ mulige. Kun de som ikke har førerkort. Andel i prosent. N=357.

	Andel (%)
Jeg blir veldig avhengig av andre	34
Det er vanskelig å få til spontanreiser	32
Det å ikke kunne kjøre bil selv er en hindring for flere aktiviteter jeg ønsker å delta i	13
Jeg klarer meg fint uten å kjøre	26
Det er av og til problematisk ikke å kunne kjøre selv	10
Annet	5

Kilde: TØI rapport 1041/2009

Det største problemet synes å være at man blir veldig avhengig av andre og at det er vanskelig å få til spontanreiser. At det er få som opplever det å ikke kjøre bil som en hindring for flere aktiviteter de ønsker å delta i og få som opplever at det av og til er problematisk ikke å kunne kjøre selv, kan indikere at det ikke er fraværet av muligheten til å kjøre selv som er problemet for deres mobilitet (jf. utilfredshet med reiser blant de som ikke kjører selv, avsnitt 4.3.3). Likevel, det er kun en fjerdedel som oppgir at de klarer seg fint uten å kjøre. Opplevelsen av mangel på mulighet til å kjøre bil selv synes dermed å være svært varierte.

4.4 Vurderinger av färdstjänst

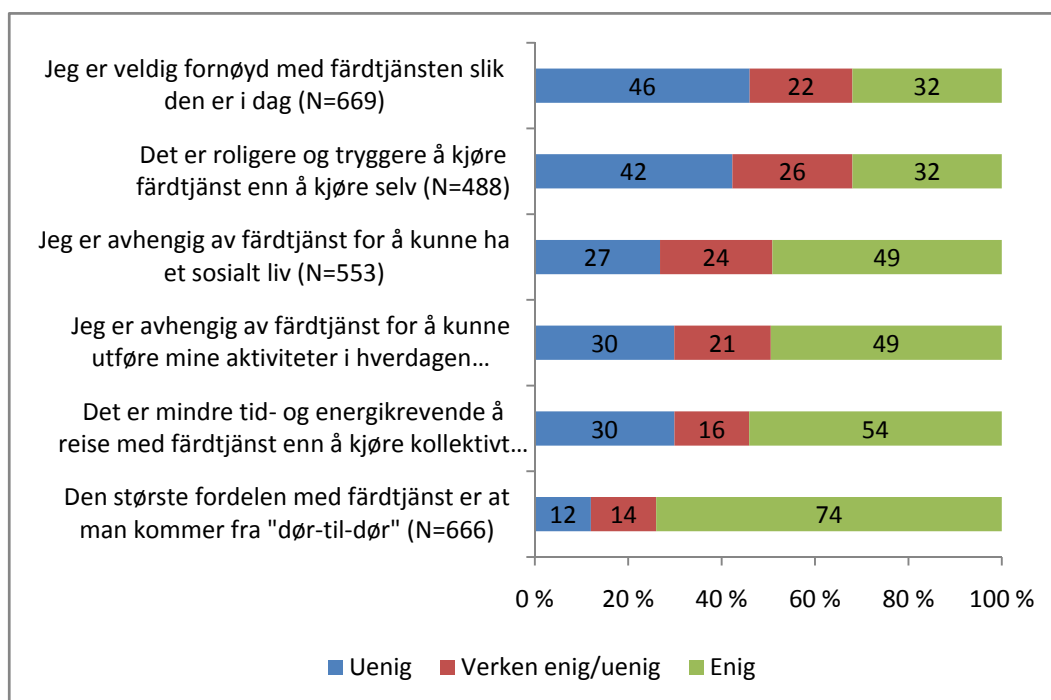
4.4.1 Innledning

I dette kapitlet undersøker vi ulike aspekter ved Färdtjänst, både i forhold til hvordan man vurderer ulike egenskaper ved denne tjenesten, hvorfor man skaffer seg denne tjenesten og mulige barrierer for å få tilgang til tjenesten.

4.4.2 Fordeler og ulemper med färdstjänst

Fordeler

Respondentene ble bedt om å svare på en skala i hvor enig/uenig de er på en rekke ulike påstander om både mulige fordeler og mulige ulemper med Färdtjänst. Spørsmålene bygger på ulike meninger som kom fram i fokusgruppeintervjuene. Hvordan respondentene har svart, er vist i figur 9.



Kilde: TØI rapport 1041/2009

Figur 9. Andel som er enig, verken enig/uenig og uenig i påstander om fordeler med Färdtjänst. Prosent. Kun de som har tilgang til Färdtjänst. De som har svart "ikke aktuelt" er utelatt.

Analysen viser at det er ulike oppfatninger om disse påstandene etter hvorvidt man har førerkort eller ikke, men at forskjellen er større mellom de som bruker bil regelmessig, dvs. minst fire ganger i måneden, og de som kjører bil sjeldnere (uavhengig av om de har førerkort eller ikke). Dette tyder på at man ser større fordeler med Färdtjänst jo mer man bruker den/er avhengig av den.

Den største fordelen er at man kommer fra "dør-til-dør". Hele 73 prosent er enige i dette, det er noen flere blant de som aldri eller sjelden som kjører som er enige i dette enn blant de som kjører bil selv regelmessig (78 mot 70 prosent). Videre er det flere av de som aldri eller sjelden kjører som er enige i påstanden "jeg er avhengig av Färdtjänst for å kunne utføre mine aktiviteter i hverdagen" enn de som kjører selv regelmessig (58 mot 38 prosent). Det samme gjelder påstanden "jeg er avhengig av Färdtjänst for å kunne ha et sosialt liv" (58 mot 37 prosent). At de som kjører selv føler seg mindre avhengig av färdtjänst er ikke overraskende ettersom de faktisk bruker bilen som et tillegg til färdstjänst. Alle forskjellene er signifikante.

Respondentene er noe delte i oppfatningen om Färdtjänst er den mer tid- og energikrevende enn å kjøre kollektivt, men det er likevel nærmere 50 prosent som er enige i denne påstanden, uavhengig av om man har eller ikke har førerkort, og uavhengig av om man kjører bil regelmessig eller ikke.

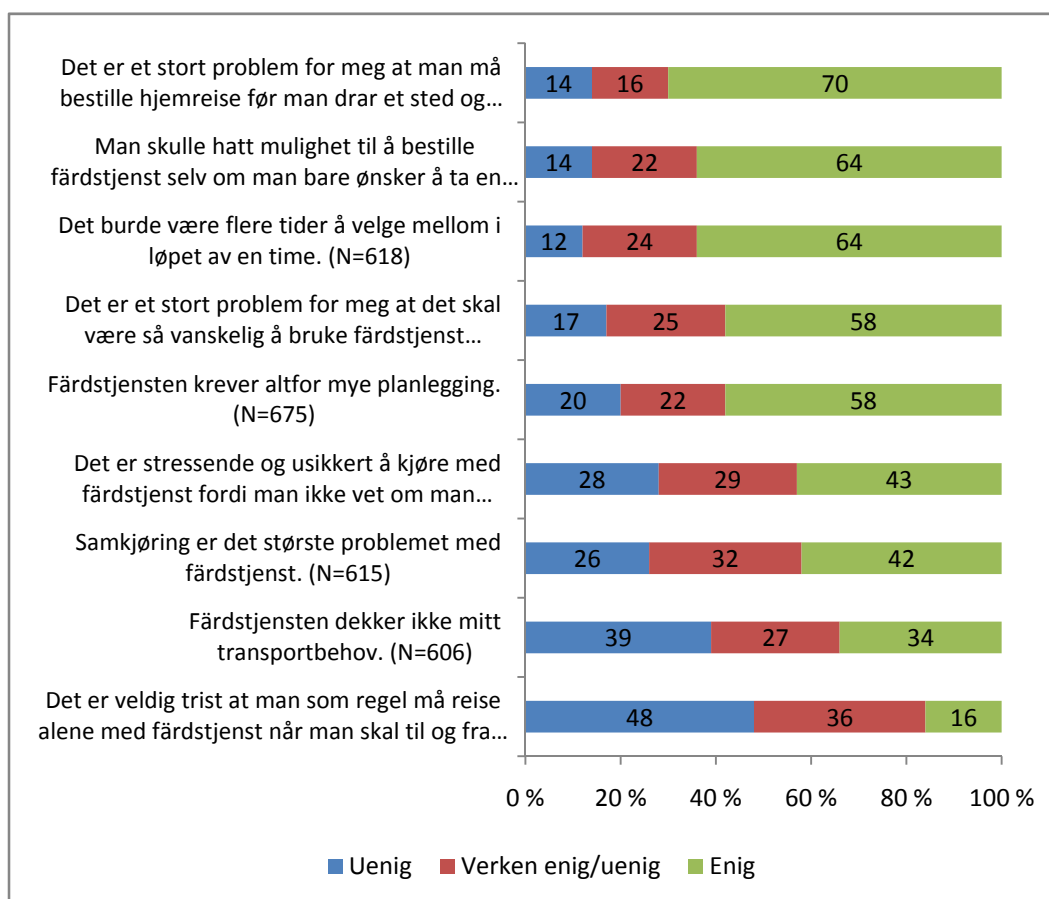
Det er store forskjeller i oppfatningen av påstanden "Det er morsommere og tryggere å bruke Färdtjänst enn å kjøre selv" etter hvor ofte man kjører selv eller ikke. 45 prosent av de som sjelden eller aldri kjører er enige i denne påstanden mot 20 prosent som kjører bil regelmessig.

Kun 30 prosent er enig i påstanden ”Jeg er veldig fornøyd med Färdtjänst slik den er i dag”, dette gjelder uavhengig av om man har førerkort eller ikke og uavhengig av hvor mye man kjører bil selv. Analyser viser imidlertid at status har en viss betydning for hvor fornøyd man er med tjenesten. Det er signifikant flere blant de som har status som ”ensamåker” som er enige i påstanden enn de som har status som ”samåker” (39 mot 29 prosent). Status har imidlertid ingen betydning for hvordan man oppfatter de andre påstandene.

Om man har begrenset eller ubegrenset tilgang til Färdtjänst har liten eller ingen betydning for hvordan man oppfatter mulige fordeler med tjenesten.

Ulemper

Respondentene ble også bedt om å oppgi på en skala hvor enig/uenig de er i ulike påstander om mulige ulemper ved Färdtjänst. Figur 10 gir en oversikt over hvordan respondentene har svart på de ulike påstandene.



Kilde: TØI rapport 1041/2009

Figur 10. Andel som er enig, verken enig/uenig og uenig i påstander om mulige ulemper med Färdtjänst. Prosent. Kun de som har tilgang til Färdtjänst. De som har svart ”ikke aktuelt” er utelatt.

Den største ulempen ved Färdtjänst synes å være knyttet til mangel på fleksibilitet i planleggingen og bestillingen av färdstjenst. Hele 70 prosent sier seg blant annet enige i påstanden: ”Det er et stort problem for meg at jeg må bestille hjemtur før jeg drar et sted og dermed risikerer å bli ferdig før forvente eller at aktiviteten tar

lengre tid enn beregnet”. Ved at man ikke vet hvor lang tid en aktivitet vil ta når man bestiller Färdtjänst risikerer man enten måtte vente på Färdtjänst eller at man må gå tidligere fra, for eksempel et møte, som varer lenger enn forventet. I tillegg er de fleste enige i ”det burde være flere tider å velge mellom i løpet av en time” (64 prosent) og ”Färdtjänsten krever altfor mye planlegging” (58 prosent).

At man må ha et bestemt formål eller adresse med turen, synes å være en annen viktig ulempe. Dette betyr ikke nødvendigvis at man ikke får dekket sitt transportbehov for å få gjennomført en aktivitet, men at man ikke får tatt seg en tur ut bare for ”turen sin skyld”. Få av respondentene er enige i påstanden om at ”Färdtjänst dekker ikke mitt transportbehov” (34 prosent).

En tredje ulempe er knyttet til at Färdtjänsten kan kun benyttes innenfor kommunegrensen (om man ikke har søkt om tur utenfor kommunen i god tid i forkant).

Det er færre som mener at samkjøring er det største problemet. Det man minst opplever som et problem er at man må reise alene til og fra en sosial aktivitet.

Disse oppfatningene gjelder uavhengig av om man har førerkort eller ikke, om man kjører bil regelmessig eller ikke og om man har begrenset eller ubegrenset tilgang til Färdtjänst. Den eneste variabelen som til en viss grad har betydning er hvilken status man har. Det er en tendens til at de som har status som ”samåker” er mer enige i de ulike påstandene enn de som har status som ”ensamåker”. Det er blant annet signifikant flere av de førstnevnte enn de sistnevnte som er enige i påstanden ”Det er stressende og usikkert å bruke färdstjänst fordi man ikke vet om man kommer tidsnok fram” (46 mot 33 prosent). At det er få signifikante forskjeller kan ha sammenheng med at det få som har status som ”ensamåker” som har svart på enkelte av påstandene og at dette utvalget er utgangspunktet er relativt lavt.

4.4.3 Hvorfor man bruker Färdtjänst når man kan kjøre selv?

Følgende spørsmål ble rettet til respondenter som kjører bil selv, men som også har tilgang til Färdtjänst: ”I enkelte situasjoner/tilfeller vil du kanskje velge å bruke färdstjänst i stedet for å kjøre selv. Hva er den/de viktigste årsakene til at du benytter färdstjänst i stedet for bil? Flere kryss mulig.”

Tabell 16. Andel i prosent som er enige i ulike påstander om årsaker til at man benytter Färdtjänst i stedet for bil i enkelte situasjoner. Flere svar mulig. N=348. Ubesvarte utelatt.

	Andel (%)
Jeg skal ut på en lengre reise og skal til en flyplass/togstasjon/busstasjon	55
Jeg skal drikke alkohol (for eksempel på fest, café/pub/restaurant, selskap)	45
Det er usikkert om jeg finner en parkeringsplass nærme nok stedet jeg skal til	34
Det er slitsomt/vanskelig å komme seg til og fra parkeringsplass	26
Jeg blir sliten av å kjøre bil	22
Det er vanskelig å finne parkeringsplass	22
Jeg synes det er slitsomt/stressende å kjøre i rushtrafikk	12
Jeg synes det er slitsomt/stressende å kjøre i byen	8

Kilde: TØI rapport 1041/2009

I analysen har vi ikke skilt mellom de som kjører bil regelmessig (minst fire ganger i måneden) og de som sjelden/aldri kjører bil, selv om de har førerkort fordi det er svært få i den sistnevnte gruppen (N=43) som har svart på spørsmålet.

Det vanligste årsakene er knyttet praktiske aspekter ved valg av transportmiddel, som at man skal ut på en lengre reise og skal til en flyplass/togstasjon/busstasjon (55 prosent) eller at man skal drikke alkohol (45 prosent), se tabell 16. At det er usikkert om man finner parkeringsplass nær nok dit man skal, er også oppgitt som en viktig årsak av mange (34 prosent).

Det er færre som velger Färdtjänst framfor bil fordi man synes det er slitsomt eller stressende å kjøre i ulike situasjoner eller fordi det er å kjøre bil er slitsomt i seg selv, selv om det gjelder noen.

4.4.4 Årsaker til at man ikke har Färdstjänst

Respondenter som ikke har tilgang til Färdtjänst, ble bedt om å svare på den eller de viktigste årsakene til at de ikke har det. Tabell 14 gir en oversikt over hvordan respondentene har svart på dette spørsmålet.

Tabell 17. Årsaker til at man ikke har Färdtjänst. Andel som er enige i gitte alternativer i prosent. Flere svar mulig. Kun de som ikke har tilgang til Färdtjänst og som har svart på spørsmålet. N=348.

Årsaker til at man ikke har Färdtjänst	Andel (%)
Har ikke behov for färdstjänst	59
Jeg synes ikke färdstjenesten er et godt tilbud	16
Har ikke søkt fordi jeg tror jeg ikke har krav på det	13
Har ikke søkt fordi jeg vet jeg ikke har krav på det	3
Har ikke søkt fordi jeg orker ikke søknadsprosessen	6
Jeg vet ikke hvor/hvordan jeg skal søke	4
Andre årsaker	16

Kilde: TØI rapport 1041/2009

Den vanligste årsaken er at man ikke har behov for Färdtjänst. Noen har ikke søkt fordi de mener at det ikke er et godt tilbud eller fordi de tror at de ikke har krav på det. Svært få av årsakene er knyttet til selve søknadsprosessen ("Har ikke søkt fordi jeg orker ikke søknadsprosessen", "jeg vet ikke hvor/hvordan jeg skal søke").

Det var mulig å svare flere årsaker. Beregninger viser at 12 prosent har svart "andre årsaker" og ingenting annet, noe som tyder på at årsakene til at man ikke skaffer seg Färdtjänst er godt fanget opp i de gitte alternativene. Det er verdt å merke seg at 40 prosent trolig mener de har behov for Färdtjänst, selv om de likevel ikke har tilgang til denne tjenesten.

5 Sammenstilling, drøfting og konklusjoner

5.1 Innledning

I prosjektet skulle vi besvare følgende problemstillinger:

- Er det sammenheng mellom bilbruk, mobilitet og velferd blant personer med bevegelseshemning?
 - Er det sammenheng mellom bilbruk og faktiske reiser/deltakelse på ulike aktiviteter og tilfredshet med reiser/deltakelse på ulike aktiviteter?
 - På hvilken måte kan det å kjøre bil selv eventuelt bidra til økt livskvalitet?
- Kan vi identifisere ulike barrierer for bilbruk blant personer med bevegelseshemning? (som for eksempel individuelle forutsetninger, byråkratiske, kulturelle eller tekniske barrierer)

Funn og resultater fra fokusgruppeintervjuer og spørreundersøkelse har blitt benyttet for å besvare de to første problemstillingene. Spørsmålet om barrierer for bilbruk er først og fremst søkt besvart på grunnlag av en studie av forskrifter for ulike støtteordninger for bil og tildeling av Färdtjänstreiser, men er også blitt supplert med funn både fra fokusgruppeintervjuene og spørreundersøkelsen. I denne delen skal vi sammenfatte og drøfte resultatene fra de ulike undersøkelsene. Konklusjonene fra prosjektet blir gitt på bakgrunn av denne drøftelsen.

5.2. Bil, mobilitet og velferd

For å studere bilens betydning for velferd har vi benyttet de tre velferdsdimensjonene definert av Allardt (1975); tilfredsstillelse av behovene *å ha*, *å elske* og *være* (jf. innledningens kapittel 2). Et utgangspunkt for prosjektet har vært at transport kan bidra til deltakelse på ulike arenaer som for eksempel arbeid, skole, og ulike fritidsarenaer, og at deltakelse på disse arenaene bidrar til å dekke behovene for å ha, å elske og å være. I et slikt perspektiv har vi undersøkt om bilbruk bidrar til flere typer reiser og andre typer reiser enn de som ikke bruker bil evt. foretar (dvs. spørsmål om bilbruk og mobilitet). Før vi drøfter bilens betydning for deltakelse på ulike arenaer, skal vi si noe om de vanligste reisemåtene blant de med og uten førerkort.

5.2.1 Bilen – den dominerende reisemåten

I analysene av spørreundersøkelsen har vi i hovedsak skilt mellom de med og uten førerkort. Analyser av disse viser at det er en klar sammenheng mellom grad av funksjonsnedsetting og om man har førerkort eller ikke, der lettere funksjons-

nedsetting gir større sannsynlighet for at man har førerkort. Imidlertid finnes det en gruppe som har førerkort som likevel sjelden eller aldri kjører bil selv. Disse likner de uten førerkort i det at de synes å ha tyngre funksjonshemming enn de med førerkort. Forskjellen mellom de som har førerkort, men som sjelden/aldri kjører bil og de uten førerkort er at de førstnevnte i større grad enn de sistnevnte har blitt funksjonshemmet senere i livet (i motsetning til det å være født med en funksjonsnedsetting).

Det å kjøre bil selv er den vanligste reisemåten for de *med* førerkort, selv om en god del av disse oppgir at de også sitter på som passasjer i privatbil og tar seg fram med rullestol.

De *uten* førerkort bruker flere reisemåter/transportmidler enn de med førerkort. De største forskjellene er at det er betydelig flere blant de uten førerkort som bruker Färdtjänst, rullestol og permobil i løpet av ei uke enn de med førerkort. I tillegg er det noe vanligere å sitte på med andre i privatbil blant de uten førerkort enn blant de med førerkort. Det er også noen flere av de uten førerkort enn de med førerkort som bruker kollektivtransport, selv om kollektivtransport er en av de reisemåtene som blir brukt minst i begge gruppene. Bruk av elmoped/moped er imidlertid noe vanligere blant de med førerkort enn de uten førerkort.

5.2.2 Reisemåte varierer med type aktivitet

Hvilke transportmidler man bruker varierer med hvilke aktiviteter man skal gjøre. Variasjonen er større blant de uten førerkort enn blant de med førerkort. Färdtjänst er den dominerende reisemåten på arbeidsreiser blant de uten førerkort. På andre typer reiser varierer de uten førerkort først og fremst mellom bruk av Färdtjänst, bruk av privatbil som passasjer og gange/rullestol. Gange/rullestol er spesielt vanlig på reiser i forbindelse med innkjøp av dagligvarer.

De med førerkort kjører bil de til aller fleste aktiviteter. Til noen aktiviteter sitter de også på som passasjer i privatbil. Dette gjelder spesielt sosiale/kulturelle aktiviteter, besøk privat og innkjøpsreiser, aktiviteter som ofte blir gjort sammen med andre. Färdtjänst benyttes også i noen tilfeller til sosiale/kulturelle aktiviteter, rehabilitering/behandling og i forbindelse med private besøk.

På turer i skog og mark er det gange/rullestol og elmoped/moped som er de vanligste reisemåtene både blant de med og de uten førerkort.

Disse analysene viser at bilen, både privatbil og Färdtjänst, er den mest vanlige reisemåten generelt både blant de som har førerkort og de som ikke har det. Dette gjelder både når man ser på transportmidler som benyttes i løpet av ei uke og hvilke som brukes til ulike aktiviteter. At bilen er den mest dominerende reisemåten generelt, tyder på at den er en viktig forutsetning for å kunne delta på ulike velferdsarenaer og for å kunne dekke behovene å ha, å elske og å være. Disse analysene sier imidlertid ingenting om betydning av det å kjøre selv i forhold til hvor ofte man deltar på ulike aktiviteter (eller hvor mobil man er). Dette blir drøftet i det følgende.

5.2.3 Bilførere er mer aktive enn de som ikke kjører selv

I spørreundersøkelsen ble det spurt om hvor ofte man deltar på en rekke ulike aktiviteter i løpet av ei uke. Det er langt flere blant de som kjører selv regelmessig (minst fire ganger i måneden) som deltar i arbeidslivet ("å ha") enn blant de som kjører sjeldnere eller aldri (uavhengig av om de har førerkort eller ikke). Generelt er de førstnevnte noe mer aktive enn de sistnevnte.

En multippel regresjonsanalyse av det å være på arbeid (minst én gang i uka), viser at bilen (tilgang til bil/førerkort/kjøre selv) er av betydning også når man kontrollerer for en rekke bakgrunnsfaktorer som kan ha betydning for deltakelse på disse aktivitetene (som for eksempel funksjonsnivå, problemer med kollektivtransport, tilgang til Färdtjänst, tilgang til annen skyss, utdanning, bosted). En tilsvarende analyse av besøksreiser viser at tilgang til bil har signifikant effekt, mens det å ha førerkort ikke har det, se avsnitt 4.3.2

Hvilke aktiviteter man deltar i kan også ha sammenheng med andre faktorer, som hvor mye tid man har rådighet (som for eksempel om man er på jobb på eller ikke), hvilke aktiviteter man får innvilget Färdtjänst til og hvilke aktiviteter man trenger/ikke trenger bil til.

Spørsmålet om faktisk deltakelse på ulike arenaer sier altså ikke noe om hvorvidt man er fornøyd med sine daglige reiser og deltakelse på ulike arenaer. Det kan tenkes at noen reiser mer enn de ønsker og at andre reiser mindre enn de ønsker. Derfor var det også nødvendig å undersøke om det er forskjeller mellom de som kjører bil selv regelmessig (minst fire ganger i måneden) og de som ikke gjør det (uavhengig av om de har førerkort eller ikke) med hensyn til hvor tilfredse de er med sine daglige reiser. Et slikt spørsmål kan belyse betydningen av det å kjøre selv for velferd.

5.2.4 Bilførere får i større grad dekket sitt transportbehov

På spørsmål om det er noen aktiviteter man skulle foretatt oftere enn det man gjør i dag, er det noen som har svart "ikke aktuelt". Dette svaret er mer vanlig blant de som sjelden/aldri kjører selv enn de som kjører regelmessig. Dette kan ha sammenheng med at det er noen flere med tyngre funksjonshemninger blant de som ikke kjører regelmessig enn de som ikke gjør det.

Ser vi kun på de respondentene som aktivitetene er aktuelle for, er det store forskjeller mellom de som kjører regelmessig og de som ikke kjører med hensyn til hvor fornøyde de er med sitt aktivitetsnivå. Dette gjelder først og fremst typiske fritidsaktiviteter, men også frivillig arbeid og kortere reiser (innen landet med kortere varighet, som for eksempel helgetur til hytta eller til storby).

Forskjellen mellom de som kjører/ikke kjører bil er mindre på aktiviteter man vanligvis får dekket av Färdtjänst (arbeid, skole, rehabilitering) og på aktiviteter der behovet for bil ofte er mindre (turer i nørområdet, innkjøp av dagligvarer).

Disse resultatene viser at de som ikke kjører bil i mindre grad får dekket sitt transportbehov, spesielt i forhold til behovene for "å elske" og "å være", enn de som kjører bil selv, selv om det å kjøre selv også har en betydning for deltakelse i arbeidslivet. Det er altså en sammenheng mellom det å kjøre bil selv og velferd, her operasjonalisert som tilfredshet med deltakelse på ulike velferdsarenaer.

5.2.5 Färdtjänst – et viktig supplement til det å kjøre selv

Spørreundersøkelsen viser at Färdtjänst også benyttes av de med førerkort, men at de benytter denne tjenesten i mindre grad enn de uten førerkort. Den fremste fordel med Färdtjänst er at man kommer fra dør-til-dør. Hele 70 prosent er enige i dette. Også i fokusgruppeintervjuene ble dette nevnt som en fordel sammenliknet med det å kjøre egen bil selv. Når man kjører vet man ofte ikke om og hvor man får parkeringsplass, spesielt om man skal inn til byen. Dermed kan man risikere at man må gå (til fots/rullestol) lengre strekninger for å komme til fram til oppmøtestedet, noe som mange er besværlig.

På spørsmål om i hvilke situasjoner man benytter Färdtjänst i stedet for å kjøre bil selv, er det også 25 prosent av de med førerkort i spørreundersøkelsen som oppgir ”slitsomt/vanskelig å komme seg til og fra parkeringsplassen” som årsak til at de velger Färdtjänst framfor bil. Flere årsaker kunne oppgis. Andre årsaker er mer praktiske aspekter ved situasjonen, som for eksempel at ”Jeg skal ut på en lengre reise og skal til en flyplass/togstasjon/busstasjon (55 prosent) og ”Jeg skal drikke alkohol” (45 prosent). Få oppgir årsaker knyttet til at det er slitsomt/stressende å kjøre bil eller at det er slitsomt/stressende å kjøre i ulike situasjoner (for eksempel rushtrafikk).

Det tyder på at de som har førerkort også trenger Färdtjänst i ulike situasjoner der omgivelsene gjør det vanskelig for dem å benytte andre transportmidler. Färdtjänst kan derfor betraktes som et viktig supplement til det å kunne kjøre bil selv i enkelte situasjoner.

5.3 Bil og livskvalitet

Som vist over er bilen en viktig forutsetning for deltakelse på ulike velferdsarenaer som tilfredsstillende behovene for å ha, å være og å elske. Videre er det vist at de som kjører selv er mer tilfredse med hvor ofte de deltar på ulike velferdsarenaer enn om man ikke kjører selv. Ifølge Næss (1974), er både det å kunne føre et aktivt og engasjert liv og det å ha nære og gode relasjoner til andre, viktige kjennetegn ved god livskvalitet. Deltakelse i den ytre verden gir også muligheter til rike og intense opplevelser av skjønnhet, av innsikt i eller samfølelse med ytre omgivelser, som også er sentrale kjennetegn ved det Næss (1974) definerer som livskvalitet.

Det er grunn til å tro at de som ikke kjører bil selv opplever redusert livskvalitet fordi de ikke kan være så aktive som de vil på enkelte arenaer, spesielt aktiviteter knyttet til behovene for å være og å elske (jf. de transportbehov som ikke blir dekket). I fokusgruppeintervjuene kommer det tydelig fram at det å kunne være aktiv og delta på det man ønsker er av stor betydning for livskvalitet, og at bilen muliggjør slik deltakelse. De som ikke får deltatt på aktiviteter (utenfor hjemmet) så ofte som de vil, enten fordi de ikke kjører selv og/eller de ikke får så mange reiser med Färdtjänst som de har behov for, sier de opplever redusert livskvalitet.

5.3.1 Ulemper ved Färdtjänst – redusert livskvalitet

I spørreundersøkelsen ble respondentene bedt om å rangere de ulempene ved Färdtjänst som ble nevnt i fokusgruppeintervjuene. Begrensningene ved Färdtjänst ble i fokusgruppeintervjuene ofte satt opp mot de frihetene som

privatbilen gir, og bidrar dermed til å tydeliggjøre bilens fordeler, noe som blir diskutert i nedenfor.

De største ulempene er knyttet opp til mangel på kontroll med når og hvor man vil dra, og hvor lang tid selve reisen kan ta. Hele 70 prosent er enige i påstanden om at ”Det er et stort problem for meg at jeg må bestille hjemreise før jeg drar et sted og dermed risikerer å bli ferdig før forventet (og må vente på Färdtjänst) eller at aktiviteten tar lengre tid enn beregnet (og man må gå tidligere enn ønsket)”. Mangel på frihet til å velge hvor man vil dra, uavhengig av om man har et bestemt formål eller ikke, er en annen viktig ulempe. Mange (64 prosent) er også enige i påstanden ”Man skulle hatt mulighet til å bestille Färdtjänst selv om man bare ønsker å ta en biltur eller om man ønsket å komme seg ut litt, uten en bestemt adresse. Her er det altså ikke det å komme seg til en aktivitet det er spørsmål om, men det å ta seg en tur ”bare for turens skyld”. Mangel på frihet til å velge når man vil dra (”Det burde være flere tider å velge mellom i løpet av en time”), er en tredje viktig ulempe som blir trukket fram av mange (64 prosent).

Kontroll med tilværelsen og frihet til å velge selv er viktige kjennetegn ved god livskvalitet i Næss (1974) sin definisjon av god livskvalitet. Det er dermed grunn til å tro at den mangel på kontroll og frihet man opplever når man bruker Färdtjänst bidrar til å redusere livskvaliteten for den enkelte som benytter denne tjenesten.

5.3.2 Bilens betydning for livskvalitet – utover det å komme seg fram til et sted

Analysen av fokusgruppeintervjuene viser at bilen også har kvaliteter i seg selv som går utover det ”å komme seg fram til et sted”. I diskusjonen rundt bilens fordeler og ulemper, blir disse som ofte satt opp mot fordelene og ulempene ved Färdtjänst.

Basert på disse diskusjonene kan vi identifisere tre viktige elementer ved privatbilen som bidrar til livskvalitet - utover det å komme seg fram til et sted:

Frihet til, kontroll med tilværelsen, trygghet som er et viktig kjennetegn ved det som Næss (1975) definerer som livskvalitet (se Innledning, kapittel 2). Med privatbil, spesielt om man kjører selv, kan man bestemme når og hvor man vil dra. Man kan være spontan. Dette står i sterk kontrast til bruk av Färdtjänst, der man må planlegge og bestille reiser en viss tid i forveien. Ofte vet man ikke om man vil rekke fram i tide, spesielt om man samkjører og må hente opp andre på veien. Om et møte varer lenger enn forventet, må man gå tidligere fordi man har bestilt Färdtjänst til et visst klokkeslett. Mangel på kontroll med når man skal dra eller komme fram bidrar til frustrasjon, uro og utrygghet. Med privatbil kan man også i større grad stoppe når man vil, for eksempel om man skulle føle seg litt uvel. Og ikke minst, med privatbil kan man dra hvor man vil, uten noe bestemt mål – bare for turens skyld. Om man reiser man med Färdtjänst er man avhengig av en bestemt adresse/formål. *Frihet til* å bestemme over tid og sted bidrar til kontroll med tilværelsen og dermed trygghet.

God selyfølelse er et annet viktig element i Næss (1975) sin definisjon av livskvalitet. I analysene kommer det fram at det å kjøre bil gir selyfølelse på minst to måter. Det å kjøre selv gir *frihet fra* å være avhengig av andre og av Färdtjänst. Dette er trolig spesielt viktig for en gruppe som i utgangspunktet er mer avhengig

av andre som følge av dårlige tilrettelagte omgivelser. Dessuten, å kjøre bil gir mulighet til å kjøre andre av og til, og dermed være den som hjelper, ikke den som blir hjulpet. Ifølge Goffman (1963) vil man i møte med fremmede mennesker tillegge disse en "sosial identitet" basert på egenskaper ved individet som kommer til syne gjennom ytre, visuelle kjennetegn. En funksjonshemming er et kjennetegn som gjør at individet skiller seg ut. Kjennetegn som benyttes for å skille ut individer på en negativ måte blir ofte omtalt som stigma (Goffman 1963). I intervjuene kommer mange opplever at de ikke skiller seg ut når de sitter i bil, enten som fører eller passasjer, og dette oppleves som positivt og godt for selvfølelsen. Dette tyder på at enkelte personer med funksjonshemming opplever at funksjonsnedsettelsen kan medføre en slik stigmatisering.

Rike og intense opplevelser er et tredje element som inngår i Næss (1974) sin definisjon av livskvalitet. I intervjuene kommer det fram at mange finner glede i selve bilkjøringen, noe som igjen tyder på at bilen i seg selv også bidrar til økt livskvalitet, utover det å kunne føre et aktivt liv, delta i ting man interesserer seg og være en del av den ytre verden.

5.4 Barrierer for bilbruk

I det følgende sammenstilles resultater fra analyser av ulike barrierer for bilbruk, det være seg som fører og passasjer i privatbil (tilgang til bil i husholdet og tilpasninger av bil og tilgang til parkeringstillatelse for funksjonshemmede) og tilgang til Färdtjänst-reiser. Analysene er basert på både fokusgruppeintervjuestudien, spørreundersøkelsen og studien av forskrifter for ulike støtterordninger for bil og parkeringstillatelse og tildeling av Färdtjänst-reiser.

5.4.1 Ulike forutsetninger for å kjøre bil

Analyser av spørreundersøkelsen viser at det er systematiske forskjeller mellom de som har førerkort og de som ikke har det. Flere indikatorer på grad av funksjonsnedsetting tyder på at dette er av betydning for om man har førerkort eller ikke:

- Det er flere blant de uten førerkort som trenger gå-hjelpemidler (rullestol, stokk, krykker, rullator) når de skal bevege seg mer enn 30 meter utendørs enn de med førerkort.
- Det er flere blant de uten førerkort som bruker rullestol (både manuell og elektrisk) enn blant de med førerkort.
- De som ikke har førerkort har i større grad tilgang til personlig assistent enn de med førerkort.
- 67 prosent av de uten førerkort oppgir "Det er ikke fysisk mulig for meg, selv med spesialtilpasset bil" som svar på hvorfor de ikke har førerkort.

I tillegg ble det identifisert en tredje gruppe som har førerkort, men som sjelden eller aldri kjører bil (kjører bil som fører færre enn fire ganger i måneden). Disse har en del likhetstrekk med de uten førerkort på ulike indikatorer for grad av funksjonsnedsetting. Forskjellen mellom denne gruppen og de uten førerkort er imidlertid at den sistnevnte i større grad har hatt sin funksjonshemming siden fødselen enn de sistnevnte. De fleste av de som har førerkort, men som likevel

sjelden/aldri kjører bil har blitt funksjonshemmet senere i livet som følge av sykdom/ulykke (det samme gjelder de som har førerkort og som kjører ofte og regelmessig). En del av disse kan dermed ha tatt førerkort på et tidligere tidspunkt, men sykdom/ulykke kan ha gjort det vanskelig å fortsette kjøringen. På spørsmål om hvorfor disse sjelden/aldri kjører bil, er det også mange (30 prosent) som har svart at de har en sykdom som har utviklet seg gradvis. Det er imidlertid færre av de som sjelden/aldri kjører selv om de har førerkort enn de som kjører regelmessig som har tilgang til spesialtilpasset bil som fører (34 mot 72 prosent), selv om det er små forskjeller i den generelle tilgangen på bil (81 mot 83 prosent). Å ikke ha spesialtilpasset bil som fører kan være en årsak til at de førstnevnte sjelden/aldri kjører bil selv.

Disse analysene tyder på at grad av funksjonsnedsetting og sykdommens forløp er årsaker til at noen i mindre grad kjører bil/har førerkort enn andre, men at også mangel på spesialtilpasset bil som fører kan være en årsak for noen av dem.

5.4.2 Ønske om å bruke mer bil – det finnes andre barrierer for bilbruk

Respondentene fikk spørsmål om det er noen reisemåter de ville brukt mer av dersom de kunne velge fritt, men med hensyn til deres funksjonsnedsetting. Det var mulig å svare ”ikke aktuelt” på dette spørsmålet dersom et gitt transportmiddel ikke er mulig i forhold til en gitt funksjonsnedsetting eller om det er et transportmiddel som ikke ansees som relevant eller ønskelig. Når det gjelder bilbruk som fører, er det få (N=38) av de uten førerkort dette er aktuelt for. For de som har førerkort, men som sjelden eller aldri kjører bil (færre enn fire ganger i måneden) er det omtrent halvparten (N=74) som har svart at det er aktuelt å kjøre bil som fører. Blant disse er det signifikant flere enn blant de som har førerkort og som kjører regelmessig som har svart at de oftere ville ha kjørt bil dersom de kunne velge fritt gitt deres funksjonsnedsetting (72 mot 25 prosent).

At man ikke kjører bil mer regelmessig, når man har både de fysiske forutsetningene for å kjøre og et ønske om å kjøre mer bil, tyder på at det finnes barrierer for bilbruk blant de som har førerkort, men som sjelden/aldri kjører bil. En mulig årsak som er blitt nevnt over er mangel på spesialtilpasset bil som fører.

Det samme gjelder spørsmålet om man oftere ville benyttet privatbil som passasjer. Om man ser bort i fra de som har svart ”ikke aktuelt”, er det en god del både blant de som ikke har førerkort og de som har førerkort, men som sjelden/aldri kjører bil som oftere enn i dag ville ha sittet på som passasjer i privatbil (henholdsvis 56 og 37 prosent). Til sammenlikning er det 25 prosent av de som kjører bil regelmessig som ønsker å sitte som passasjer i privatbil oftere. Disse svarene indikerer at det finnes andre barrierer enn mangel på fysiske forutsetninger for å sitte på i privatbil som passasjer, spesielt blant de som ikke har førerkort.

5.4.3 Hvorfor man ikke har bil i husholdet

Spørreundersøkelsen viser at det er langt færre av de uten førerkort som har tilgang til bil i husholdet enn av de som har førerkort (86 mot 45 prosent). Mange av de som ikke har førerkort har ikke de nødvendige fysiske forutsetningene for å kjøre bil. Men selv om man ikke kan kjøre bil, kan man sitte på med andre i husholdet. Analyser viser imidlertid at de uten førerkort i mindre grad bor sammen med andre enn de med førerkort. Mens nærmere 50 prosent av de som ikke har førerkort bor alene, er den tilsvarende andelen 30 prosent blant de som har førerkort. Forskjellen er signifikant. Det er kun små forskjeller mellom de som kjører mye bil og de som sjelden/aldri kjører selv om de har førerkort i spørsmålet om boform.

I fokusgruppestudien er det mange av de uten bil som hevder at det er for dyrt å kjøpe, holde og bruke bil. Noen hevdet også at det ikke er noen vits i å ha bil fordi det er for få parkeringsplasser der de har behov for det. At det er vanskelig å få tak i informasjon om hvordan man får støtte til bil, ble pekt på som et annen årsak til at man ikke hadde bil.

I spørreundersøkelsen ble de som ikke hadde tilgang til bil i husholdet spurt om årsaken til dette. Kun en prosent svarer at de ikke har behov for bil. De viktigste årsakene er knyttet til at man ikke vet hvor man skal få informasjon om støtte til bil/spesialtilpasset bil, at man allerede har fått avslag på søknad om støtte til bil/spesialtilpasset bil, at det er for dyrt å kjøpe bil og at det er for få parkeringsplasser der det er behov for det. Svært få svarer at det er for dyrt å bruke bil og at søkeprosessen om støtte til bil/biltilpasning er for komplisert/lang. Svært få oppgir at ”jeg har ikke førerkort/ingen i husholdningen har førerkort”.

En rekke faktorer synes dermed å ha betydning for at man ikke har bil i husholdet: At man ikke bor sammen med andre som eventuelt kan kjøre bil, mangel på informasjon, kostnader forbundet med bilkjøp og parkeringsproblemer der man har behov for det. Mangel på førerkort i husholdet synes å være en mindre relevant årsak.

5.4.4 Byråkratiske barrierer for bilbruk

Tross bilens betydning for velferd og livskvalitet, er det store svakheter ved de støtteordninger som finnes for bruk av privatbil. Dette framkommer både i fokusgruppene og vår analyse av regelverket. En rekke barrierer må overvinnnes, slike som:

- Lite informasjon om de ordninger som finnes, hvordan man går fram for å få dem og hvilke rettigheter man har.
- Mange aktører. For å få støtte er man avhengig av å forholde seg til en rekke ulike aktører.
- Ulike støttetiltak har ulike tidsrammer. Parkeringstillatelse har en, bilstøtte har en annen osv, noe som ikke gjør bruken enklere.
- Får man støtte til kjøp av bil, får man ikke kjøpe ny bil på ni år, noe som innebærer att man må kunne planlegge sitt liv langt fremover. Vil man gifte seg, vil man få barn i de nærmeste ni årene osv?

- Støtte til biltilpasning gjelder bare for en person pr bil, Hvis en person med bevegelseshemming får en kjæreste med liknende problem kan de ikke bruke samme bil.
- Krav om man at skal være ”samfunnsnyttig”. For å få støtte til bil/biltilpasning, må man være til nytte for samfunnet, primært enten gjennom arbeid, studier eller rehabilitering. Man kan altså ikke få støtte til bil for å bare for å øke sine muligheter til fri mobilitet.
- Man kan ikke få støtte til biltilpasning om man har en årsinntekt på over 160 000 svenske kroner. Kravet om å være samfunnsnyttig kan dermed lede til et catch 22, der man har fått en jobb (kanskje deltidsjobb) og dermed har krav på støtte til biltilpasning, men tjener akkurat for mye til å få slik støtte.
- Støtteordningen til bilkjøp har et tak, dvs. at de som kommer først får støtte først, andre får vente til neste budsjettår.

Som nevnt, er det få som har oppgitt ”at søkeprosessen om støtte til bil/biltilpasning er for komplisert/lang” som grunn til at de ikke har bil. Dette strider imot resultatene fra studien av regelverket, som indikerer det motsatte. En forklaring på dette kan være at mange ikke vil kjenne til at søkeprosessen er lang/komplisert før de har søkt om en eller annen støtte.

Å få støtte til så mange reiser med Färdtjänst som man har behov for og å bruke Färdtjänst er heller ikke alltid enkelt. Studien av regelverket for tildeling av reiser med Färdtjänst i Stockholms kommune viser blant annet følgende:

- Man får tildelt 72 reiser per år. Dette innebærer at man må planlegge og fordele sine reiser for et helt år fram i tid.
- Man kan søke om ”ekstra reiser” dersom tildelte reiser skulle ta slutt. Slike reiser må imidlertid være ”motiverte”, dvs. at de må ha et veldefinert formål, som for eksempel at man skal arbeide, ta kurs eller besøke familiemedlemmer. Man kan ikke søke om ekstra reiser om man for eksempel bare vil til byen for å shoppe eller omgås med venner (utover familiebesøk eller i forbindelse med en organisert aktivitet).
- Når man reiser med Färdtjänst, får man ikke ta med flere personer i bilen utover de som tillatelsen gjelder for. Dette innebærer at man må benytte flere kjøretøy om man er flere skal dra sammen.

Det må poengteres at finnes lokale avvikelser fra det generelle regelverket for støtte til bilbruk/tilpasning av bil/parkeringstillatelse og at det er kommunale forskjeller i forskriftene for tildelingen av reiser med Färdtjänst.

5.5 Konklusjoner

- Både privatbilen og Färdtjänst er i dag viktige forutsetninger for deltakelse på arenaer som skaper velferd.
- Det er en sammenheng mellom det å kjøre bil selv og deltakelse på ulike velferdsarenaer (dvs. mobilitet).
- De som ikke kjører bil selv får i mindre grad dekket sitt transportbehov enn de som ikke kjører bil selv. Dette gjelder spesielt behov i forbindelse med for å delta på ulike fritidsarenaer (behov for ”å være” og ”å elske”). Disse

resultatene viser at det er en sammenheng mellom det å kjøre bil og velferd (dvs. tilfredshet med deltakelse på ulike velferdsarenaer).

- Et udekket transportbehov reduserer livskvaliteten til de som ikke får reist så mye som de har behov for.
- Å kunne kjøre bil bidrar til økt livskvalitet i seg selv – utover det at man kan komme seg fram til et sted.
- Färdtjänst er et viktig supplement til det å kjøre selv i situasjoner der andre transportmidler er vanskelig å benytte (som følge av at de ikke er godt nok tilrettelagt for personer med bevegelseshemming).
- Det er en sammenheng mellom det å kjøre bil selv og grad av funksjonsnedsetting.
- At man har førerkort tilsier ikke nødvendigvis at man kjører bil ofte eller regelmessig. En slik gruppe er blitt identifisert i studien. Til forskjell fra de uten førerkort, omfatter denne gruppen først og fremst de som er blitt funksjonshemmet senere i livet. Videre har de en sterkere grad av funksjonsnedsetting enn de som har førerkort og som kjører regelmessig.
- Det er et ønske om å kunne bruke mer bil som fører blant personer med førerkort, også blant de som kjører sjelden/aldri kjører i dag (og har førerkort).
- Det er et ønske om å bruke mer privatbil som passasjer, spesielt blant de som ikke har førerkort og de som har førerkort, men sjelden/aldri kjører bil.
- Det er et ønske om bruke mer Färdtjänst. Dette gjelder uavhengig av om man har førerkort eller ikke.
- Det finnes en rekke barrierer som må overvinnes for å bedre bilbruken blant personer med bevegelseshemming, spesielt i selve regelverket for ulike støtteordninger for bil og tildeling av reiser med Färdtjänst.

Studien viser at det er et utstrakt ønske blant de som har en bevegelseshemming om å bruke alle reisemåter mer, uavhengig av om man har førerkort eller ikke og om man kjører selv eller ikke. Ønske om å bruke mer kollektivtransport er større enn ønske om å bruke mer Färdtjänst. Kollektivtransport innehar en del av de samme frihetene som bilen har, som for eksempel at man kan velge når man vil dra om alt er tilrettelagt for det, spesielt om man sammenlikner med de begrensninger som ligger i Färdtjänst. Färdtjänst gir på den annen side andre fordeler enn det både bilen og kollektivtransporten gjør ettersom man kan komme direkte fra dør-til-dør.

Basert på resultater i denne studien, kan vi gruppere behovene for bilbruk (privatbil og Färdtjänst) på følgende måte:

- For de som har de nødvendige fysiske forutsetninger for å kjøre bil: Behov for bedre muligheter til å ta førerkort og bedre tilgang på støtte til bil/biltilpasning.
- For de som ikke har de nødvendige fysiske forutsetningene for å kjøre bil selv eller som av andre grunner ikke kan/ønsker å kjøre bil selv: Behov for bedre tilgang på støtte til privatbil/biltilpasninger som passasjer i husholdet
- For alle med bevegelseshemming, også de som kjører selv, men som har behov for Färdtjänst i situasjoner der bruk av andre transportmidler er problematisk: Behov for større muligheter til å reise med Färdtjänst.

Generelt viser studien at personer med bevegelseshemming ønsker å kunne bruke alle transportmidler mer og at de ønsker velge etter behov og situasjon.

Referanser

- Allardt, E. 1975. *Att ha, att älska, att vara. Om välfärd i Norden*. Lund: Argos Förlag AB.
- Becker, H. S. 1993. "Career deviance". I Kelly D.K. (red.) *Deviant behavior: A text-reader in the sociology of deviance* (4. utgave.), St. Martin's Press, New York 1993.
- Berge, G. 1999. *Velferd og mobilitet. Identifisering og analyse av segmenter i befolkningen med ulik reiseaktiviteter*. TØI rapport 442. Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Burr, V. 1995. *An Introduction to Social Constructionism*. London: Routledge
- Engebretsen, Ø. 1996:
Lokalisering, tilgjengelighet og arbeidsreiser. En analyse av arbeidsreiser i Osloregionens sørkorridor basert på kriteriene i ABC-systemet. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI-notat 1048/1996.
- Jensen, M. 1997a. *Benzin i blodet. Kvalitativ del*. DMU rapport nr. 191. Danmarks miljøundersøkelser, Roskilde.
- Jensen, M. 1997b. *Benzin i blodet. Kvantitativ del*. DMU rapport nr. 200. Danmarks miljøundersøkelser, Roskilde.
- Goeffman, E. 1963. *Stigma. Notes on the Management of Spoiled Identity*. Penguin, London.
- Grønmo, Sigmund. 1982
Forholdet mellom kvalitative og kvantitative metoder i samfunnsforskningen. Kvalitative metoder i samfunnsforskningen, Oslo, Universitetsforlaget 1982
- Grue, L. 1998. *På terskelen. En undersøkelse av funksjonshemmet ungdoms sosiale tilhørighet, selvbilde og livskvalitet*. Universitetet i Oslo, Institutt for allmenntilleggsmedisin og samfunnsmedisin, Oslo.
- Hoel, Marit og Bjørn Hvinden (1990): "Om bruk av gruppediskusjoner som samfunnsvitenskapelig forskningsmetode". I: Holter, Harriet og Ragnvald Kalleberg (red.) *Kvalitative metoder i samfunnsforskning*. Universitetsforlaget.
- Miljøverndepartementet 1998. *Planlegging for alle. Introduksjon til satsningsområde*. <http://odin.dep.no/md/publ/1998/pfa>
- Morgan, D. L. 1997. *Focus group interview as qualitative research*. Qualitative Research Methods Series 16. A SAGE University Paper, USA.
- Molden, T., Wendelborg, C. og J. Tøssebro 2009. *Levekår blant personer med nedsatt funksjonsevne. Analyse av levekårsundersøkelsen blant personer med nedsatt funksjonsevne 2007 (LKF)*. NTNU Samfunnsforskning. Trondheim.

- Nordbakke, S. *Mobilitet blant eldre, yngre og funksjonshemmede – bilens rolle*. TØI rapport 855/2006. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Nordbakke, S. og L. Hansson 2009. *Mobil med bil. Bilens rolle for bevegelseshemmedes mobilitet, velferd og livskvalitet*. TØI rapport 1041/2009. Under trykking. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Næss, S. 1974. *Psykologiske aspekter ved livskvalitet. Om begrepet "indre livskvalitet" som mål for sosialpolitikken og et forsøk på å operasjonalisere begrepet*. INAS arbeidsrapport nr. 11, Oslo.
- SIKA 2007. *Färdtjänst och riksfärdtjänst 2006*. SIKA Statistikk, Kollektivtrafik. Rapport 17, 2007.
- SCB 2009. <http://www.scb.se/Pages/TableAndChart.aspx?id=48663> Oktober 2009. Om rörelsehindrede.
- Bilstöd: Information från Försäkringskassan*. Försäkringskassan. Oppdatert 070101
- Förordning (1988:890) om bilstöd till personer med funktionshinder
- Kunskapsöversikt över förmåner riktade till barn och barnfamiljer*. Working Papers in Social Insurance 2005:1. Försäkringskassan
- Lag (1960:603) om bidrag till vissa handikappade ägare av motorfordon
- Lag (1997:736) om Färdtjänst
- Lag (1978:234) om nämnder för vissa trafikfrågor
- Lag (1997:735) om riksfärdtjänst
- Lag (2004:629) om trängselskatt
- Lag (1988:360) om ärenden om bilstöd till handikappade
- Trafikförordning (1998:1276)

Web-lenker

- www.forsakringskassan.se (Försäkringskassan)
- www.handikappupplysningen.se (Handikappupplysningen)
- www.lul.se (Landstinget i Uppsala län)
- www.riksfardtjansten.se (Sveriges riksfärdtjänst)
- www.sll.se (Stockholms läns landsting)
- www.stockholm.se (Stockholms kommun)
- www.skatteverket.se (Skatteverket)
- www.vagverket.se (Vägverket)

Vedlegg 1: Registre som utvalget er trukket fra

Nedenfor følger en beskrivelse av de ulike registrene som er benyttet. Beskrivelsen er direkte gjengitt fra Försäkringskassans hjemmeside (<http://www.forsakringskassan.se/privatpers>).

Assistansersättning

Vem kan få assistansersättning?

Om du behöver hjälp mer än 20 timmar per vecka med de grundläggande behoven som att tvätta och klä dig, äta mat, kommunisera utåt, kan du få assistansersättning. Du måste också tillhöra någon av följande grupper:

- Personer med utvecklingsstörning, autism eller autismliknande tillstånd.
- Personer med betydande och bestående begåvningsmässiga funktionsnedsättningar efter en hjärnskada i vuxen ålder som orsakats av yttre våld eller kroppslig sjukdom.
- Personer med andra varaktiga fysiska eller psykiska funktionsnedsättningar, som uppenbart inte beror på ett normalt åldrande.

Funktionsnedsättningen måste vara stor och orsaka betydande svårigheter i ditt dagliga liv. Det finns ingen nedre åldersgräns för att få assistansersättning.

Bilstöd

Vad är bilstöd?

Bilstödet består av fyra olika bidrag. Du kan få bidrag för att

- köpa bil – grundbidrag och anskaffningsbidrag
- ändra en bil – anpassningsbidrag
- ta körkort – bidrag till körkortsutbildning.

Vem har rätt till bilstöd?

Du kan få bilstöd om du

- har en bestående funktionsnedsättning
- eller har ett barn med bestående funktionsnedsättning
- tillhör någon av bilstödets fem bidragsgrupper
- bor i Sverige och inte arbetar i något annat land.

En funktionsnedsättning räknas som bestående om det är troligt att det finns kvar i minst nio år framåt.

För att få bilstöd måste du ha återkommande och mycket stora svårigheter att förflytta dig på egen hand eller att använda allmänna kommunikationer, till exempel att gå av och på bussar och tåg. Svårigheterna kan bero på olika saker. Det kan vara smärtor, andningssvårigheter, minskad rörelseförmåga, dålig balans och magproblem.

Men en visst funktionsnedsättning eller en viss diagnos ger dig inte automatiskt rätt till bilstöd. En tillsynes likvärdigt funktionsnedsättning kan ge en person stora förflyttningssvårigheter, medan en annan klarar sig bra på egen hand trots sin funktionsnedsättning.

Handikappersättning

Om du behöver extra hjälp på grund av en sjukdom eller funktionsnedsättning kan du få handikappersättning.

Det gäller om du behöver mycket hjälp i din vardag eller hjälp för att kunna arbeta eller studera. Du måste behöva hjälpen under minst ett år.

Vem kan få handikappersättning?

Du kan också få handikappersättning om du har merkostnader på grund av din sjukdom eller funktionsnedsättning.

Finns det några åldersgränser?

Du kan få handikappersättning från och med juli månad det år du fyller 19 år (då rätten till vårdbidrag upphör). För att ha rätt till handikappersättning måste du ha fått din funktionsnedsättning innan du fyllde 65 år, men om du fortfarande behöver hjälp får du behålla ersättningen även sedan du fyllt 65.

Om du vårdas på sjukhus eller någon annan institution får du behålla din handikappersättning om vården beräknas pågå högst sex månader. Om vården pågår längre tid än sex månader kan du bara få handikappersättning för de dagar du inte vårdas på institutionen.

Sjuk- og/eller aktivitetsersättning

Sjukersättning är en ersättning för dig mellan 30 och 64 år och som troligen aldrig kommer att kunna arbeta heltid på grund av sjukdom, skada eller funktionsnedsättning.

Aktivitetsersättning är en ersättning för dig som är mellan 19 och 29 år och troligen inte kommer att kunna arbeta heltid på minst ett år på grund av sjukdom, skada eller funktionsnedsättning.

Vedlegg 2: Tabeller

Tabell VI. Transportformer vanligvis brukt til ulike aktiviteter, blant henholdsvis uten og med førerkort og utvalget totalt sett. Flere svar mulig. Ubesvarte utelatt.

Aktivitet/transport middelbruk	Til fots/ rullestol	Elmoped/ Permobil	Bil som fører	Bil som passasjer	Färdtjänst	Kollektiv-transport	Antall (N)
Arbeid							
Har ikke førerkort	13	12*		17*	46*	10	112
Har førerkort	9	6	81	5	13	4	415
Totalt	10	7	81	8	20	5	527
Innkjøp av dagligvarer							
Har ikke førerkort	40*	18		34*	24*	6*	276
Har førerkort	15	15	70	24	6	2	774
Totalt	22	16	70	27	11	3	1050
Fysisk/psykisk rehabilitering/behandling (ikke trening som idrett eller mosjon)							
Har ikke førerkort	22*	6		32*	48*	9*	170
Har førerkort	9	8	70	15	17	3	429
Totalt	13	8	70	20	26	5	599
Følge/bringe/hente andre							
Har ikke førerkort	22*	7		43*	20*	13*	77
Har førerkort	7	6	83	15	2	1	351
Totalt	10	6	83	20	5	3	428
Organiserte fritidsaktiviteter og idrettsaktiviteter							
Har ikke førerkort	14	11		35*	45*	11*	105
Har førerkort	12	7	76	17	7	3	310
Totalt	12	8	76	21	16	5	415
Individuelle/uorganiserte idrettsaktiviteter							
Har ikke førerkort	18	12		42*	37*	12*	139
Har førerkort	13	7	71	16	11	3	376
Totalt	14	8	71	23	18	5	515
Besøk, privat							
Har ikke førerkort	23*	10		48*	44*	11*	262
Har førerkort	12	9	74	30	16	3	709
Totalt	15	10	74	35	23	5	971
Sosiale/kulturelle aktiviteter (café, pub, restaurant, kino, konsert, teater, idrettsarrangement osv)							
Har ikke førerkort	28*	12		45*	47*	16*	257
Har førerkort	12	8	64	32	19	6	669
Totalt	17	9	64	35	27	9	926
Tur i skog og mark							
Har ikke førerkort	51	30		19*	9*	5	129
Har førerkort	43	30	27	10	2	2	367
Totalt	45	30	27	13	4	3	496

*= signifikant forskjell mellom de med og uten førerkort, kji-kvadrattest ($p < 0,05$).

Tabell V2. Deltakelse i ulike aktiviteter i løpet av en uke blant henholdsvis de som kjører bil selv regelmessig og de som ikke gjør det.

Type aktivitet	5 dager i uken eller mer	3-4 dager i uka	1-2 dager i uka	2-3 ganger i mnd	Sjeldnere/aldri	Totalt
Arbeid*						
Bilbruk	41	18	3	1	37	100
Ikke bilbruk	18	11	2	1	67	100
Totalt	34	16	3	1	47	100
N=	294	136	24	11	409	874
Dagligvarer*						
Bilbruk	8	23	54	10	5	100
Ikke bilbruk	5	15	52	15	13	100
Alle	7	20	53	12	8	100
N=	78	223	588	133	87	1109
Tur i nærområdet*						
Bilbruk	15	12	20	15	38	100
Ikke bilbruk	26	15	21	16	23	100
Totalt	19	13	21	15	32	100
N=	203	137	220	164	343	1067

Tabell V.3: Sannsynligheten for å arbeide minst en dag i uka. Logistisk regresjon⁴

	Parameter (β)	p-verdi	Økning i odds ($e^{ \beta }$)
Utdanning			
Grunnskole (9 år)	-0,971	0,000	2,64
Videregående, yrkesskole (Høgskole/universitet)	-0,507 0,000	0,002 -	1,66 1,00
Trenger på hjelpemidler (for å bevege seg mer enn 30 m utendørs)			
(Ja)	0,000	-	1,00
Nei	0,184	0,379	1,20
Har personlig assistent			
Ja	-0,583	0,003	1,79
(Nei)	0,000	-	1,00
Problemer med å reise med buss/trikk			
(Ingen problem)	0,000	-	1,00
Noe problem	0,423	0,147	1,53
Store problem	0,011	0,969	1,01
Ikke mulig/vet ikke	-0,395	0,169	1,48
Bosted			
(Storby (Stockholm, Göteborg, Malmö))	0,000	-	1,00
Forstad til Stockholm, Göteborg, Malmö	0,142	0,595	1,15
Annen kommune med over 100 000 innbyggere	-0,126	0,657	1,13
Annen kommune med 10 000-100 000 innbyggere	-0,279	0,237	1,32
By/tettsted med under 10 000 innbyggere	-0,134	0,586	1,14
Kjører bil minst en gang i uka			
Ja	0,529	0,009	1,70
(Nei)	0,000	-	1,00
Har tilgang på færdtjänst			
Ja	0,070	0,693	1,07
(Nei)	0,000	-	1,00
Har tilgang på skyss minst en gang pr. uke			
(Ja)	0,000	-	1,00
Nei	0,328	0,053	1,39
<i>Konstant(α)</i>	-0,320	0,409	1,38

-2 Log likelihood=1102,386
 Cox & Snell $R^2 = 0,125$
 Nagelkerke $R^2 = 0,169$
 Andel korrekt estimert 66,5

⁴ $\ln(p/(1-p)) = \alpha + \beta_1 x_1 + \dots + \beta_k x_k$, der p er sannsynligheten

Tabell V.4: Sannsynligheten for å dra på besøk minst en dag i uka. Logistisk regresjon.

	Parameter	p-verdi	Økning i odds
Kjønn			
Mann	-0,091	0,554	1,10
Kvinne	0,000	-	1,00
Alder			
- 29 år	0,468	0,141	1,60
30 - 59 år	0,233	0,195	1,26
60 år +	0,000	-	1,00
Har barn som bor hjemme	-0,132	0,474	1,14
Hovedkilde			
Arbeider heltid	-0,266	0,317	1,30
Arbeider deltid	0,115	0,504	1,12
Pensjonist	0,000	-	1,00
Utdanning			
Grunnskole (9 år)	0,293	0,228	1,34
Videregående, yrkesskole	0,258	0,136	1,29
Høgskole/universitet	0,000	-	1,00
Trenger gå-hjelpemidler (for å bevege seg mer enn 30 meter utendørs)			
Ja	0,000	-	1,00
Nei	0,140	0,527	1,15
Har personlig assistent			
Ja	-0,271	0,159	1,31
Nei	0,000	-	1,00
Problemer med å reise med buss/trikk			
Ingen problem	0,000	-	1,00
Noe problem	-0,480	0,097	1,62
Store problem	-0,373	0,171	1,45
Ikke mulig/vet ikke	-0,882	0,002	2,42
Bosted			
Storby (Stockholm, Göteborg, Malmö)	0,000	-	1,00
Forstad til Stockholm, Göteborg, Malmö	-0,151	0,579	1,16
Annen kommune med over 100 000 innbyggere	-0,884	0,004	2,42
Annen kommune med 10 000-100 000 innbyggere	-0,278	0,238	1,32
By/tettsted med under 10 000 innbyggere	-0,471	0,059	1,60
Tilgang på bil			
Ja	0,000	-	1,00
Nei	-0,678	0,003	1,97
Førerkort			
Ja	0,000	-	1,00
Nei	0,217	0,315	1,24
Har tilgang på færdtjänst			
Ja	-0,089	0,629	1,09
Nei	0,000	-	1,00
Konstant	0,288	0,496	1,33

-2 Log likelihood=1065,333
 Cox & Snell $R^2 = 0,068$
 Nagelkerke $R^2 = 0,093$
 Andel korrekt estimert 63,3

Vedlegg 3: Spørreskjema

Frågor om dina resvanor

Lite om dig själv och din bakgrund

1. Är du man eller kvinna?

- Man
 Kvinna

2. Vilket år är du född? Uppge årtal.

3. Har du barn? Kryssa för och uppge eventuellt antal barn som antingen bor hemma eller som inte bor hemma.

- Nej
- Ja, jag har (ange antal) barn mellan 0–12 år som bor hemma.
- Ja, jag har (ange antal) barn mellan 13–18 år som bor hemma.
- Ja, jag har (ange antal) vuxna barn som bor hemma.
- Ja, jag har (ange antal) vuxna barn som inte bor hemma.

4. Boendeform. Här skulle vi gärna vilja veta lite om hur du bor och vem du bor tillsammans med:

- Jag delar bostad med min make/maka/sambo och barn.
- Jag delar bostad med min make/maka/sambo.
- Jag delar bostad med mina barn.
- Jag delar bostad med mina föräldrar.
- Jag bor ensam.
- Jag delar privat bostad med andra vuxna (annan familj/vuxna barn/vänner).
- Jag bor på servicehus.
- Jag bor i äldreboende eller på sjukhem.
- Annat

5. Vilken är din högsta fullföljda utbildning?

- Grundskola (9 år)
- Yrkesskola, handelsskola
- Vidareutbildning, yrkesutbildning
- Gymnasie/Vidareutbildning allmän inriktning
- Högskole-/Universitetsutbildning, lägre nivå
- Högskole-/Universitetsutbildning, högre nivå

6. Vilken av dessa beskrivningar överensstämmer bäst med din huvudsysselsättning?

- (Markera med ett kryss.)
- Jag arbetar heltid.
- Jag arbetar deltid.
- Jag är pensionär.

- Jag är student/elev/lärling.
- Jag är arbetslös.
- Jag är sjukskriven.
- Jag är sjukpensionär.
- Jag är hemmavarande.
- Annat

7. Hushållets totala bruttointäkt i år?

- Under 200 000 kronor
- 201–300 000 kronor
- 301–550 000 kronor
- 550–700 000 kronor
- 700 000 kronor eller mer

8. Hur skulle du vilja beskriva platsen där du bor?

- Storstad (Stockholm, Göteborg, Malmö)
- Förort till Stockholm, Göteborg eller Malmö
- Annan ort med över 100 000 invånare
- Annan ort med 10 000–100 000 invånare
- Ort/Glesbygdsområde med färre än 10 000 invånare

9. Har du någon funktionsnedsättning?

- Ja
- Nej. Om Nej, gå till fråga 16.

10. Hur skulle du vilja beskriva din funktionsnedsättning? Flera svarsalternativ möjliga

- Har ingen rörelseförmåga i benen.
- Har ingen rörelseförmåga i armarna.
- Har nedsatt styrka i benen.
- Har nedsatt styrka i armarna.
- Har problem med balansen.
- Har värk som gör det tungt/svårt att röra sig.
- Annat (fyll i):

11. Hur fick du din funktionsnedsättning?

- Har varit funktionshindrad sedan födseln.
- Sjukdom/Olycka – fick hastigt en funktionsnedsättning.
- Sjukdom – funktionsnedsättningen ökade/ökar gradvis.
- Alderdom.
- Annat (fyll i):

12. Hur länge har du haft en funktionsnedsättning?

Uppge antal år:

13. Har du tillgång til personlig assistans?

- Ja
- Nei

14. Är du beroende av gånghjälpmedel/rullstol för att förflytta dig mer än 30 meter utomhus?

(Flera svarsalternativ möjliga om du svarar ja.)

- Nej
- Ja, manuell rullstol
- Ja, elektrisk rullstol
- Ja, käpp
- Ja, kryckor
- Ja, rullator
- Ja, permobil/elmoped
- Ja, annat (fyll i):
.....

15. Om du använder rullstol regelbundet, vilken typ av rullstol använder du mest? Sätt ett kryss.

- Manuell
- Elektrisk

Om körkort och bil

16. Har du körkort för personbil?

- Ja
- Nej

17. Behöver du specialanpassad bil i egenskap av förare?

- Ja
- Nej
- Inte aktuellt/har inte körkort.

18. Behöver du specialanpassad bil i egenskap av passagerare?

- Ja
- Nej

19. Äger/Disponerar hushållet en personbil?

Om hushållet äger/disponerar flera olika typer av bilar, kryssar du för flera alternativ.

- Nej
- Ja, specialanpassad bil för förare.
- Ja, specialanpassad bil för passagerare.
- Ja, bil som inte är specialanpassad.

20. Har du parkeringstillstånd?

- Ja
- Nej

21. Hur ofta har du möjlighet att bli skjutsad med bil av andra under en vecka?

Här åsytftar vi andra personer/organisationer än färdtjänst. Uppge på en skala på "1 gång per vecka eller mer", "2-3 gånger per månad", "mer sällan", "inte aktuellt/kör själv".

Make/Maka/Sambo/Pojkvän/Flickvän

- 1 gång per vecka eller mer
- 2-3 gånger per månad
- Mer sällan
- Inte aktuellt/kör själv

Vuxna barn

- 1 gång per vecka eller mer
- 2-3 gånger per månad
- Mer sällan
- Inte aktuellt/kör själv

Annan familj

- 1 gång per vecka eller mer
- 2-3 gånger per månad
- Mer sällan
- Inte aktuellt/kör själv

Vänner/Grannar

- 1 gång per vecka eller mer
- 2-3 gånger per månad
- Mer sällan
- Inte aktuellt/kör själv

Medlemsorganisation eller liknande

- 1 gång per vecka eller mer
- 2-3 gånger per månad
- Mer sällan
- Inte aktuellt/kör själv

Servicehus/Ålderdomshem/Sjukhem

- 1 gång per vecka eller mer
- 2-3 gånger per månad
- Mer sällan
- Inte aktuellt/kör själv

Personlig assistent

- 1 gång per vecka eller mer
- 2-3 gånger per månad
- Mer sällan
- Inte aktuellt/kör själv

Annat

- 1 gång per vecka eller mer
- 2-3 gånger per månad
- Mer sällan
- Inte aktuellt/kör själv

22. Om du har körkort och äger en egen bil, men sällan eller aldrig kör bil själv, vilken är den viktigaste orsaken till det?

(Sätt kryss för det alternativ som passar bäst.)

- Föredrar att andra personer kör privat/egen bil
- Svårt att få parkeringsplats
- För dyrt att använda bil
- Föredrar färdtjänst
- Föredrar allmänna kommunikationer
- Har en sjukdom som har förvärrats
- Har en bil som inte är anpassad till min fysiska förmåga.
- Annat

Till dig som inte har körkort

23. Vilken är den viktigaste orsaken/de viktigaste orsakerna till att du inte har körkort?

(Sätt kryss för de alternativ som passar bäst.

Maximalt tre kryss.)

- Jag håller på att ta körkort.
- Det är inte fysiskt möjligt för mig att köra bil själv trots specialanpassad bil.
- Det är för dyrt att ta körkort.
- Jag tror inte att jag klarar av körkortsproven.
- Det är för dyrt att köpa bil.
- Det är för dyrt att använda bil.
- Jag tillgodoser mina transportbehov utan att behöva köra själv.

- Jag tycker inte om att köra bil.
- Jag vågar inte köra bil.
- Jag skulle vilja ta körkort, men det har aldrig blivit av:
- Annat (fyll i):

.....

24. Hur upplever du det faktum att inte kunna köra bil själv? Flera svarsalternativ möjliga.

- Jag klarar mig fint utan att köra.
- Det är till och från problematiskt att inte köra bil själv.
- Att inte kunna köra bil själv är ett hinder för mig när det gäller flera aktiviteter som jag önskar delta i.
- Jag blir väldigt beroende av andra.
- Det är svårt att göra spontana resor.
- Annat, berätta:

.....

Till dig som inte har någon bil i hushållet

25. Vilken är den viktigaste orsaken/de viktigaste orsakerna till att hushållet inte har någon bil? (Maximalt tre svarsalternativ möjliga.)

- Jag har inte körkort/ingen i hushållet har körkort.
- Vet inte var någonstans jag kan få information om bilstöd/stöd till specialanpassad bil.
- Det är för dyrt att köpa bil.
- Det är för dyrt att använda bil.
- Ansökningsprocessen för stöd till specialanpassad bil är för komplicerad och/eller för lång.
- Jag/Vi har fått avslag när det gäller bilstöd/stöd till specialanpassad bil.
- Jag/Vi har inte behov av bil. Mina/Våra transportbehov tillgodoses på annat sätt.
- Det finns för få parkeringsplatser där jag har behov av det.
- Annat (fyll i):

.....

Til alla: Lite om färdtjänst

26. Har du tillgång till färdtjänst?

- Ja, obegränsad.
- Ja, men begränsad.
- Ja, begränsad, men har fått tilläggsresor efter ansökan nyligen/i år.
- Nej, har inte tillgång till färdtjänst. Om Nej, gå till fråga 30.

27. Vilken typ av färdtjänst har du?

- Ensamåkning
- Samåkning

28. Nedan följer en rad påståenden angående färdtjänst. Vi skulle gärna vilja att du anger med ett kryss i vilken grad du håller med om dessa påståenden.

Skala: Helt oenig, lite oenig, varken enig eller oenig, lite enig, "mycket enig". "Inte aktuellt" egen kategori.

Den största fördelen med färdtjänst är att man kommer "från dörr till dörr".

- Helt oenig Lite oenig Varken enig eller oenig Mycket enig Inte aktuellt

Jag är beroende av färdtjänst för att kunna utföra mina aktiviteter i vardagen.

- Helt oenig Lite oenig Varken enig eller oenig Mycket enig Inte aktuellt

Jag är beroende av färdtjänst för att kunna ha ett socialt liv.

- Helt oenig Lite oenig Varken enig eller oenig Mycket enig Inte aktuellt

Det är lugnare och tryggare att åka färdtjänst än att köra själv.

- Helt oenig Lite oenig Varken enig eller oenig Mycket enig Inte aktuellt

Det är mindre tids- och energikrävande att åka färdtjänst än att åka kollektivt.

- Helt oenig Lite oenig Varken enig eller oenig Mycket enig Inte aktuellt

Jag är väldigt nöjd med färdtjänst som den är idag.

- Helt oenig Lite oenig Varken enig eller oenig Mycket enig Inte aktuellt

Färdtjänst täcker inte mina transportbehov.

- Helt oenig Lite oenig Varken enig eller oenig Mycket enig Inte aktuellt

Färdtjänst innebär alltför mycket planering.

- Helt oenig Lite oenig Varken enig eller oenig Mycket enig Inte aktuellt

Det borde finnas fler tider att välja mellan inom loppet av en timme.

- Helt oenig Lite oenig Varken enig eller oenig Mycket enig Inte aktuellt

Det är ett stort problem för mig att man måste beställa hemfärd före man åker någonstans och därmed riskerar att bli klar tidigare än beräknat (och måste då vänta på färdtjänst) eller att aktiviteten tar längre tid än beräknat (och att man då måste gå tidigare än vad som är önskvärt).

- Helt oenig Lite oenig Varken enig eller oenig Mycket enig Inte aktuellt

Det är ett stort problem för mig att det skall vara så svårt att använda färdtjänst utanför kommunen.

- Helt oenig Lite oenig Varken enig eller oenig Mycket enig Inte aktuellt

Man skulle haft möjlighet att beställa färdtjänst själv om man bara önskar att ta en biltur eller om man önskar att komma ut lite, utan att ha någon bestämd adress.

- Helt oenig Lite oenig Varken enig eller oenig Mycket enig Inte aktuellt

Samkörning är det största problemet med färdtjänst.

- Helt oenig Lite oenig Varken enig eller oenig Mycket enig Inte aktuellt

Det är stressigt och osäkert att åka färdtjänst på grund av att man inte vet om man hinner fram i tid. Chaufförerna är inte så serviceinriktade/Man har inte tillräcklig kundstatus när man reser med färdtjänst.

Helt oenig Lite oenig Varken enig eller oenig Mycket enig Inte aktuellt

Det är väldigt tråkigt att man som regel måste åka ensam med färdtjänst när man skall till och från olika aktiviteter och träffar.

Helt oenig Lite oenig Varken enig eller oenig Mycket enig Inte aktuellt

Frågor till dig som både kör bil själv men även har tillgång till färdtjänst.

29. Vid enstaka situationer/tillfällen väljer du kanske att använda färdtjänst istället för bil? Vilken är den viktigaste orsaken/de viktigaste orsakerna till att du använder färdtjänst istället för att köra bil?

(Flera svarsalternativ möjliga.)

- Jag blir trött av att köra bil.
- Jag tycker att det är tröttsamt/stressigt att köra bil i rusningstrafik.
- Jag tycker att det är tröttsamt/stressigt att köra bil i sta'n.
- Det är svårt att hitta parkeringsplats.
- Det är osäkert om jag hittar en parkeringsplats tillräckligt nära den plats dit jag ska.
- Det är tröttsamt/svårt att ta sig till och från parkeringsplatsen.
- Jag skall dricka alkohol (till exempel på fest/café/pub/restaurang/i sällskap).
- Jag skall ut på en längre resa och till flygplats/tågstation/busstation.

Till dig som inte använder färdtjänst

30. Vilken är den viktigaste orsaken/de viktigaste orsakerna till att du inte har färdtjänst?

(Flera svarsalternativ möjliga. Maximalt tre svarsalternativ.)

- Har inte behov av färdtjänst.
- Jag tycker inte att färdtjänst är ett bra alternativ.
- Har inte ansökt om det på grund av att jag *tror* att jag inte har rätt till det.
- Har inte ansökt om det på grund av att jag *vet* att jag inte har rätt till det.
- Har inte ansökt om det på grund av att jag inte orkar med ansökningsprocessen.
- Jag vet inte hur/på vilket sätt jag skall ansöka om det.
- Annat ...

Till alla: Lite om kollektivtrafik

31. Om du inte eller sällan använder kollektivtrafik, vilken är den viktigaste orsaken eller de viktigaste orsakerna till det?

(Flera svarsalternativ möjliga.)

- För långt till hållplatsen/stationen
- Lite dåligt tillgänglig hållplats/perrong
- För jobbigt med av- och påstigning
- För få sittplatser
- Dåligt kollektivtrafikutbud där jag bor
- För trångt ombord
- Osäker om hela resan motsvarar mina önskemål
- Annat

Till alla: Resor utanför hemmet

32. Hur ofta använder du följande transportformer under en vecka?

(Som *en gång* räknas användning av transportformen under en dag. Har man använt ett transportmedel på en eller flera resor under en dag, räknas det som *en gång*.)

	5 dagar i veckan eller mer	3-4 gånger i veckan	1-2 dagar i veckan	2-3 gånger i månaden	Mer sällan/- Aldrig
Jag går till fots					
Jag använder rullstol					
Jag använder cykel					
Moped/Elmoped					
Permobil					
Bil, jag kör själv					
Bil, någon annan kör					
Färdtjänst					
Taxi					
Buss/spårvagn					
T-bana					
Pendeltåg/Tåg					
Annat, vad?					

33. Hur ofta deltar du i eller utför du följande aktiviteter utanför hemmet?

	5 dagar i veckan eller mer	3-4 dagar i veckan	1-2 dagar i veckan	2-3 gånger i månaden	Mer sällan/ Aldrig
Arbete (lönearbete)					
Arbetsmarknadsåtgärd/ Arbetsmarknadsinriktad rehabilitering					
Frivilligt förenings-/ organisationsarbete					
Skola/Utbildning					
Inköp av dagligvaror					
Andra inköp (alla andra inköp)					
Service/Diverse ärenden (bank, post, läkare, tandläkare)					
Fysisk/psykisk rehabilitering/- behandling (inte träning som exempelvis idrott/motion)					
Hämta/Lämna/Följa andra (barn och vuxna)					
Organiserade fritids- och idrottsaktiviteter (kör, träning, idrott)					
Individuella/Oorganiserade idrottsaktiviteter (gym, simhall, annan individuell träning utanför hemmet)					
Besök privat hos familj/ vänner/pojkvän/flickvän					
Sociala och kulturella aktiviteter (café, pub, restaurang, bio, konsert, teater, idrotts- arrangemang etc.)					
Promenad i närområdet					
Promenad i skog och mark					
Åka till stuga, på storstads- weekend, helgresor och liknande resor inom landet med kortare vistelse (inte längre semester- resor)					

34. Vilken av följande transportformer använder du oftast till olika aktiviteter utanför hemmet?

Kryssa för den vanligaste transportformen för respektive resa.

(Om du kombinerar flera olika transportformer för en aktivitet, kan du kryssa för flera olika alternativ.)

	Går till fots/ använder rull- stol	Elmoped/ permobil	Bil som schaufför	Bil som passagerare	Färdtjänst	Kollektivtrafik
Arbete (lönearbete)						
Arbetsmarknadsåtgärd/ Arbetsmarknadsinriktad rehabilitering						
Frivilligt förenings-/ organisationsarbete						
Skola/Utbildning						
Inköp av dagligvaror						
Andra inköp (alla andra inköp)						
Service/Diverse ärenden (bank, post, läkare, tandläkare)						
Fysisk/Psykisk rehabilitering/- behandling (inte träning som exempelvis idrott/motion)						
Hämta/Lämna/Följa andra (barn och vuxna)						
Organiserade fritids- och idrottsaktiviteter (kör, träning, idrott)						
Individuella/Oorganiserade idrottsaktiviteter (gym, simhall, annan individuell träning utanför hemmet)						
Besök privat hos familj/ vänner/pojkvän/flickvän						
Sociala och kulturella aktiviteter (café, pub, restaurang, bio, konsert, teater, idrottsarrange- ment etc)						
Promenad i närmiljön						
Promenad i skog och mark						
Åka till stuga, på storstads- weekend, helgresor och liknande resor inom landet med kortare vistelse (inte längre semester- resor)						

35. Förutsatt att transportutbudet var bättre, är det någon av dessa aktiviteter som du kan tänka dig att utföra oftare än du faktiskt gör idag?

	Jag skulle utföra dem lika ofta som nu	Jag skulle utföra dem något oftare än nu	Jag skulle utföra dem betydligt oftare än nu	Inte aktuellt
Arbete (lönearbete)				
Arbetsmarknadsåtgärd/- Arbetsmarknadsinriktad rehabilitering				
Frivilligt förenings-/ organisationsarbete				
Skola/Utbildning				
Inköp av dagligvaror				
Andra inköp (alla andra inköp)				
Service/Diverse ärenden (bank, post, läkare, tandläkare)				
Fysisk/psykisk rehabilitering/ behandling (inte träning som exempelvis idrott/motion)				
Hämta/Lämna/Följa andra (barn och vuxna)				
Organsierade fritids- och idrottsaktiviteter (kör, träning, idrott)				
Individuella/Oorganiserade idrottsaktiviteter (gym, simhall annan individuell träning utanför hemmet).				
Besök privat hos familj/ vänner/pojkvän/flickvän				
Sociala och kulturella aktiviteter (café, pub, restaurang, bio, konsert, teater, idrottsarrange- mang etc)				
Promenad i närmiljön				
Promenad i skog och mark				
Åka till stuga, på storstads- weekend, helgresor och liknande resor inom landet med kortare vistelse (inte längre semester- resor)				

Utvärdering av transportmedel

36. Har du några fysiska problem med att använda något av följande transportmedel?

	Inga problem	Lite problem	Stora problem	Inte möjligt/vet inte
Permobil				
Elmoped				
Köra bil utan anpassning				
Sitta med som passagare i privat bil i bil utan anpassning				
Buss/spårvagn				
T-bana				
Tåg/ Pendeltåg				

37. Vilket transportsätt skulle du önska använda mer eller mindre av om du kunde välja fritt?

Kryssa för de alternativ som är möjliga med hänsyn till din funktionsnedsättning (om allt hade varit tillrättalat för användning av ett liknande transportmedel).

	Mer sällan	Som nu	Lite oftare	Mycket oftare	Inte aktuellt
Elmoped					
Permobil					
Köra bil					
Sitta med som passagare i privat bil					
Färdtjänst					
Buss/spårvagn					
T-bana					
Tåg/Pendeltåg					

38. Hur utvärderar du fördelarna med de olika transportformerna. Kan du för varje påstand kryssa av den eller de transportformer som du menar passar bäst?

	Kör egen bil	Bli skjutsad med bil av andra	Färdtjänst	Kollektivtrafik	Elmoped/Permobil
Kommer dit jag vill/kan göra egna spontana resor					
Sparar tid i vardagen					
Flexibelt transportmedel					
Kostar lite att använda/ekonomiskt					
Känns tryggt/ingen stressfaktor					
Trevligt					
Slipper att vara beroende av andra					
Möjliggör aktiviteter som jag annars inte skulle göra					
Känner mig jämställd med andra när jag använder den här transportformen					
Har stor betydelse för mitt allmänna välbefinnande och min livskvalitet					
Är lätt att kombinera med andra transportformer under samme resa					
Det är ett mycket socialt sätt att resa på					
Att använda den här transportformen ökar min självkänsla					

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gaustadalléen 21
NO 0349 Oslo

Telefon: 22 57 38 00
Telefaks: 22 60 92 00
E-post: toi@toi.no

www.toi.no



**Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning**

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