

**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 funksjonsnedsetting 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 funksjonsnedsetting og om man har førerkort eller ikke, der en lettere funksjonsnedsetting 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 funksjonsnedsetting). 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.