

Transport, udekket aktivitetsbehov og velferd blant personer med nedsatt bevegelsesevne



Transport, udekket aktivitetsbehov og velferd blant personer med nedsatt bevegelsesevne

Susanne Nordbakke
Kåre Skollerud

Illustrasjon forsiden: Shutterstock

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.

Tittel: Transport, udekket aktivitetsbehov og velferd blant personer med nedsatt bevegelsesevne

Forfattere: Susanne Nordbakke
Kåre Skollerud

Dato: 02.2016

TØI rapport: 1465/2016

Sider 75

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1255-9

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: DELTA-senteret

Prosjekt: 4221 - Mobilitet og velferd blant personer med bevegelseshemninger.

Prosjektleder: Susanne Nordbakke

Kvalitetsansvarlig: Randi Hjorthol

Emneord: Bevegelsesevne
Mobilitet
Transport
Velferd

Sammendrag:

Basert på data fra to landsdekkende utvalgsundersøkelser sammenliknes transportressurser, transportmiddelbruk, deltakelse i aktiviteter og udekket aktivitetsbehov blant personer med nedsatt bevegelsesevne og i befolkningen generelt. Resultatene viser at det er forskjeller mellom personer med nedsatt bevegelsesevne både når det gjelder tilgang på transportressurser og hvilke transportmidler de bruker i hverdagen. Videre viser resultatene at personer med nedsatt bevegelsesevne i mindre grad deltar i aktiviteter utenfor hjemmet som kan bidrar til velferd og at det er et større udekket behov for slike aktiviteter blant personer med nedsatt bevegelsesevne enn i befolkningen generelt. Rapporten avdekker en rekke barrierer som personer med nedsatt bevegelsesevne opplever med ulike transportmidler og funnene tilsier at det er nødvendig å bruke et hele reisen perspektiv for å forstå utfordringer knyttet til transport og udekkede aktivitetsbehov blant personer med nedsatt bevegelsesevne.

Title: Transport, unmet activity needs, and wellbeing among people with physical disabilities

Author(s): Susanne Nordbakke
Kåre Skollerud

Date: 02.2016

TØI report: 1465/2016

Pages 75

ISBN Electronic: 978-82-480-1255-9

ISSN 0808-1190

Financed by: The Delta Centre

Project: 4221 - Mobilitet og velferd blant personer med bevegelseshemninger.

Project manager: Susanne Nordbakke

Quality manager: Randi Hjorthol

Key words: Mobility
Physical disability
Transport
Welfare

Summary:

Based on two representative surveys among respectively people with physical disabilities and among the population in general, this study explores access to transport resources, transport mode use, out-of-home activity participation and unmet needs for such activities in the two groups. The results suggest that people with physical disabilities have less access to transport resources, use different transport modes, participates to a lesser extent in out-of-home activities and have more unmet needs for such activities than do people in the population in general. In addition, the study finds that the barriers for transport are not only related to the use of public transport, but also to other transport modes. By using a door-to-door perspective, the study identifies a range of physical barriers in the environment that people with physical disabilities experience.

Language of report: Norwegian

Rapporten utgis kun i elektronisk utgave.

This report is available only in electronic version.

Transportøkonomisk Institutt
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Institute of Transport Economics
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

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 nedsatt bevegelsesevne. I dette prosjektet har vi undersøkt tilgang til transportressurser, transportmiddelbruk, barrierer for transport, faktisk deltakelse og udekket behov for aktivitetsdeltakelse blant personer med nedsatt bevegelsesevne. I hvilken grad det er forskjeller mellom personer med nedsatt bevegelsesevne og befolkningen ellers i spørsmål om transport og aktivitetsdeltakelse er også belyst.

Studien er finansiert av Deltasenteret ved Barne- og familiedirektoratet. Kontaktpersoner der har vært Anders Eriksen og Egil Torodd Andersen. Vi vil gjerne rette en takk til disse for godt samarbeid underveis i prosjektet.

Arbeids- og velferdsdirektoratet har stått for utvalgstrekkningen og utsendelsen av spørreundersøkelsen rettet mot personer med nedsatt bevegelsesevne. En stor takk til vår kontaktperson der, Knut Brenne, ved Sikkerhetsseksjonen, for god oppfølging av utvalgstrekkningen og utsendelsen av undersøkelsen.

Forsker Kåre Skollerud og forsker Susanne Nordbakke har skrevet rapporten, sistnevnte har vært prosjektleder. Forskningsleder Randi Hjorthol har stått for kvalitetssikringen av prosjektet. Avdelingssekretær Trude Rømning har hatt ansvaret for den endelige tekstbehandlingen av prosjektet.

Oslo, februar 2016
Transportøkonomisk institutt

Gunnar Lindberg
direktør

Frode Longva
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

| | |
|--|-----------|
| 1 Innledning | 1 |
| 1.1 Bakgrunn | 1 |
| 1.2 Problemstillinger | 2 |
| 1.3 Oppbygging av rapporten | 3 |
| 2 Teoretisk rammeverk | 4 |
| 2.1 Velferd og mobilitet | 4 |
| 2.2 Faktorer som påvirker mobilitet | 4 |
| 3 Metode | 6 |
| 3.1 Innledning | 6 |
| 3.2 Spørreundersøkelse blant personer med nedsatt bevegelseevne | 6 |
| 3.1.1 Gjennomføring | 6 |
| 3.1.2 Utvalgstrekking | 6 |
| 3.1.3 Utvalget | 7 |
| 3.3 Spørreundersøkelse blant befolkningen generelt | 9 |
| 3.1.4 Gjennomføring | 9 |
| 3.1.5 Utvalgstrekning | 9 |
| 3.1.6 Utvalget | 9 |
| 3.4 Spørreskjema | 10 |
| 3.5 Analyser | 10 |
| 4 Tilgang til transportmidler | 11 |
| 4.1 Tilgang til bil | 11 |
| 4.2 Tilgang til TT-tjeneste | 12 |
| 4.3 Tilgang på privat skyss | 14 |
| 5 Transportmiddelbruk | 17 |
| 5.1 Bruk av transportmidler i det daglige | 17 |
| 5.2 Bruk av kollektivtransport | 18 |
| 5.2.1 Kjønn og alder | 18 |
| 5.2.2 Gå-hjelpemidler og funksjonshemninger | 19 |
| 5.2.3 TT-tjeneste | 19 |
| 5.2.4 Førerkort | 20 |
| 5.2.5 Kollektivtilbud og bosted | 20 |
| 5.3 Tanker om TT-tjeneste | 22 |
| 6 Problemer med transport | 25 |
| 6.1 Problemer med ulike transportmidler | 25 |
| 6.2 Problemer med å gå til fots | 25 |
| 6.3 Problemer med å bruke kollektivtransport | 26 |
| 6.4 Problemer med å bruke bil som sjåfør | 27 |
| 6.5 Problemer med å bruke bil som passasjer | 28 |
| 6.6 Problemer med å bruke/få tilgang til TT-tjeneste | 29 |
| 6.7 Problemer med å bruke rullestol/permobil | 29 |
| 6.8 Problemer på vinterstid | 30 |
| 7 Aktiviteter i hverdagen | 31 |
| 7.1 «Å ha/å være»-aktiviteter | 32 |
| 7.2 «Å elske/å være»-aktiviteter | 33 |
| 7.3 Årsaker til at aktiviteter ikke blir gjort oftere | 34 |
| 7.4 Et udekket aktivitetsbehov – varierer det med individuelle ressurser og kontekstuelle forhold? | 35 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 7.5 | Sammenheng mellom faktisk deltakelse og udekkede behov for aktiviteter..... | 38 |
| 8 | Drøfting og konklusjoner | 41 |
| 8.1 | Forskjeller i udekket behov for å delta på velferdsarenaer..... | 41 |
| 8.2 | Forskjeller i transportmiddelbruk..... | 42 |
| 8.3 | Forskjeller i individuelle forutsetninger for å reise | 42 |
| 8.4 | Barrierer for reiser og aktivitetsdeltakelse - et <i>høle-reisen</i> -perspektiv | 43 |
| 8.5 | Bruk av kollektivtransport..... | 44 |
| 8.6 | Udekket aktivitetsbehov – hvordan kan det forklares? | 45 |
| 8.7 | Konklusjoner..... | 46 |
| | Referanser | 47 |
| | Vedlegg | 48 |
| | Vedlegg 1: Spørreskjema | 49 |
| | Vedlegg 2 Transportmiddelbruk | 65 |
| | Vedlegg 3 Spesifikasjon av problemer knyttet til å bruke rullestol/permobil | 66 |
| | Vedlegg 4 Spesifikasjon om hvordan man opplever ikke å kjøre bil selv..... | 68 |
| | Vedlegg 5 Spesifikasjon av problemer knyttet til å være passasjer i bil..... | 69 |
| | Vedlegg 6 Spesifikasjon av problemer knyttet til tilgang til og bruk av TT-tjeneste | 71 |
| | Vedlegg 7 Spesifikasjon av problemer med TT-tjeneste blant de som IKKE har denne tjenesten..... | 72 |

Sammendrag:**Transport, udekket aktivitetsbehov og velferd blant personer med nedsatt bevegelsesevne**

TØI rapport 1465/2016

Forfattere: Susanne Nordbakke og Kåre Skollerud

Oslo 2016 75 sider

Basert på data fra to landsdekkende utvalgsundersøkelser sammenliknes transportressurser, transportmiddelbruk, deltakelse i aktiviteter utenfor hjemmet og udekket aktivitetsbehov blant henholdsvis personer med nedsatt bevegelsesevne og befolkningen generelt. Resultatene viser at andelen med førerkort er lavere blant personer med nedsatt bevegelsesevne enn i befolkning generelt. Flere funn tilsier at det er et udekket behov transporttjeneste for funksjonshemmede (TT-tjeneste) blant personer med nedsatt bevegelsesevne, og at mange opplever det å måtte bli kjørt privat som begrensende. Videre er det store forskjeller i hvilke transportmidler som benyttes i hverdagen mellom de med og uten nedsatt bevegelsesevne. To tredjedeler av de med nedsatt bevegelsesevne oppgir å ha fysiske problemer som begrenser deres mulighet til å bruke kollektivtransport. Videre viser resultatene at personer med nedsatt bevegelsesevne i mindre grad deltar i aktiviteter utenfor hjemmet som kan bidra til velferd og at det udekkede behovet for slike aktiviteter er større blant personer med nedsatt bevegelsesevne enn i befolkningen generelt. Rapporten avdekker en rekke barrierer som personer med nedsatt bevegelsesevne opplever med ulike transportmidler og funnene tilsier at det er nødvendig å bruke et hele-reisen-perspektiv for å forstå utfordringer knyttet til transport og udekkede aktivitetsbehov blant personer med nedsatt bevegelsesevne.

Bakgrunn og formål

Mobilitet – de å kunne forflytte seg i det geografiske rommet – er sentralt for å kunne delta på aktiviteter utenfor hjemmet som skaper velferd. I Norge finnes det noe forskning på reiser med kollektivtransport og barrierer for dette blant personer med nedsatt bevegelsesevne, men lite om tilgang til transportressurser og hvilke transportmidler denne gruppen bruker i hverdagen. Videre finnes det lite forskning på i hvilken grad personer med nedsatt bevegelsesevne har et udekket aktivitetsbehov – dvs. i hvilken grad de får gjort de aktivitetene de ønsker. Det primære formålet med dette prosjektet er å få mer kunnskap om transportressurser, transportmiddelbruk, barrierer for transport, deltakelse i aktiviteter og grad av udekket reise- og aktivitetsbehov blant personer med nedsatt bevegelsesevne. Et annet formål er å undersøke i hvilken grad det er forskjeller mellom personer med nedsatt bevegelsesevne og befolkningen generelt i spørsmål knyttet til transport og aktivitetsdeltakelse.

Teoretisk utgangspunkt

Den finske sosiologen Erik Allardt (1975) deler inn velferd 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.

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*. Grad av deltakelse i ulike aktiviteter utenfor hjemmet og grad av udekket behov kan brukes som indikatorer for velferd.

I studien antas det å være en sammenheng mellom deltakelse i ulike aktiviteter utenfor hjemmet (og udekket aktivitetsbehov) og hvilke muligheter man har for å kunne reise. Hvilke muligheter man har for å foreta en reise avhenger av samspillet mellom en persons individuelle ressurser og egenskaper og omgivelsesfaktorer knyttet til en forflytning. Individuelle ressurser og egenskaper er her definert som fysiske egenskaper og materielle, sosiale og tidsmessige ressurser en person har. Videre er omgivelsesfaktorer definert som både sosiale, tidsmessige og rommelige kjennetegn ved en situasjon (selve reisen eller ved aktiviteten man ønsker å delta i utenfor hjemmet) som kan hindre eller fremme en persons mobilitet.

Metode

Det er blitt gjennomført to nettbaserte spørreundersøkelser blant henholdsvis personer med nedsatt bevegelsesevne og befolkning generelt. Begge er landsrepresentative for personer i alderen 18-67 år.

Undersøkelse blant personer med nedsatt bevegelsesevne

Utvalget ble trukket fra Hjelpemiddeldatabasen som forvaltes av Arbeids- og velferdsdirektoratet. Det ble trukket et tilfeldig bruttoutvalg på 3000 personer. Alle disse fikk tilsendt et informasjonsbrev med lenke til undersøkelsen. Det ble også sendt ut påminnelse om undersøkelsen et par uker etter første utsendelse. Nettoutvalget som analysene er basert på, består av 492 personer. Nettoutvalget skal være representativt for personer med tyngre bevegelsehemninger i alderen 18-67 år, dvs. de som har behov for ulike hjelpemidler og har fått støtte til dette.

Undersøkelse blant befolkningen generelt

Spørreundersøkelsen som ble rettet mot befolkningen generelt, det vil si den norske befolkningen 18-67 år, ble gjennomført av TNS Gallup via GallupPanelet. GallupPanelet er et forhåndsrekruttert utvalg av personer over 15 år som er villig til å delta i undersøkelser (p.t. ca. 45.000 personer). Deltagerne er rekrutterte *tilfeldig* gjennom andre telefon- (fast- og mobil) og postale undersøkelser, og utgjør et *aktivt* panel. Undersøkelsen ble gjennomført over Internett, og nettilgang (samt e-posttilgang for mottak av spørreskjema) er dermed en forutsetning for deltakelse. Totalt var det 1191 personer som deltok i denne undersøkelsen. Undersøkelsen er landsrepresentativ.

Forskjeller i udekket behov for å delta på velferdsarenaer

Resultatene har vist at personer med nedsatt funksjonsevne deltar i langt mindre grad i en rekke aktiviteter som kan dekke behovene for «å ha», «å være» og «å elske» enn i befolkningen ellers. Dette gjelder spesielt aktivitetene arbeid, innkjøp av dagligvarer, turer i skog og mark og turer i nabolaget. Videre viser analysene at personer med nedsatt bevegelsesevne i større grad oppgir at de gjerne vil foretatt arbeid og innkjøp oftere enn de gjør i dag enn personer i befolkningen ellers, dvs. at de førstnevnte har et større udekket behov for slike aktiviteter enn de sistnevnte. Begge disse aktivitetene er viktig for å følelsen av å mestre tilværelsen og klare seg selv i hverdagen, noe som er viktig for livskvalitet (Næss 1974, Nordbakke 2013). Det udekkede behovet for turer i skog og mark og turer i nabolaget er imidlertid like stort både for de med og uten nedsatt bevegelsesevne. Det udekkede behovet for andre typiske fritidsaktiviteter, som for eksempel utøver eller tilskuer på ulike fritids- og idrettsarrangement, individuell trening og delta i ulike kulturaktiviteter (café, restaurant, pub, dans, utstillinger med mer) er større blant personer med nedsatt bevegelsesevne enn i befolkningen ellers. I sum tyder disse resultatene på at personer med nedsatt bevegelsesevne i mindre grad får dekket sitt behov for delta på arenaer som skaper velferd enn personer i befolkningen generelt. Om faktisk deltakelse i aktiviteter og udekket behov for aktiviteter benyttes som mål på velferd, kan vi si at personer med nedsatt bevegelsesevne kommer dårligere ut på en velferdsskala.

Forskjeller i transportmiddelbruk

Resultatene viser at det er store forskjeller mellom de med og uten nedsatt bevegelsesevne hva gjelder transportmiddelbruk i hverdagen. Andelen som kjører bil selv minst én gang i uka er signifikant høyere i befolkningen generelt enn blant de med nedsatt bevegelsesevne (76 mot 52 prosent). Videre er det langt færre blant de med nedsatt bevegelsesevne som benytter buss/trikk/t-bane minst én gang i uka enn i befolkningen ellers (6 mot 26 prosent). Også andelen som benytter seg av tog er langt lavere blant de førstnevnte enn de sistnevnte (1 mot 7 prosent). Færre av de med nedsatt bevegelsesevne går til fots mer enn 200 meter enn befolkningen generelt, men til gjengjeld bruker de rullestol/permobil på slike strekninger. Mens det ikke er noen forskjeller mellom dem med og uten nedsatt bevegelsesevne i hvor ofte de sitter på som passasjer i privat bil, er det langt flere av disse som benytter seg av TT-tjeneste og vanlig taxi enn i befolkningen ellers. Personer med nedsatt bevegelsesevne benytter også i større grad moped/el-moped/minicrosser enn befolkningen ellers. To tredjedeler av de med nedsatt bevegelsesevne opplever at de har fysiske problemer som begrenser deres muligheter til å bruke kollektivtransport. Buss er det kollektive transportmiddelet som flest oppgir å ha problemer med (67 prosent). Å sitte på i bil som passasjer er den transportformen personer med nedsatt bevegelsesevner opplever minst fysiske problemer med. På et mer generelt spørsmål, som ikke kun omfatter problemer av fysisk art med bruk av kollektivtransport, viser det seg at det er store variasjoner i hvilke problemer de med og uten nedsatt bevegelsesevne opplever med å bruke kollektivtransport. Mens de i befolkningen generelt først og fremst opplever problemer knyttet til det vanlige rutetilbudet (lav frekvens, tidskrevende, for mange bytter) er problemene som de med nedsatt bevegelsesevne først og fremst knyttet til helse («slitsomt/krevende»), av- og på stigning, lange avstander og fysiske hindringer.

Forskjeller i tilgang til transportressurser

Når omgivelsene gjør det vanskelig for personer med nedsatt bevegelsesevne å komme seg ut og rundt, er det desto viktigere at de har nødvendige ressurser som kan kompensere for disse problemene. Denne studien viser imidlertid at personer med nedsatt bevegelsesevne også har mindre tilgang på transportressurser enn befolkningen ellers. Analysene viser at andelen med førerkort er langt lavere blant personer med nedsatt bevegelsesevne (76 prosent) enn i befolkningen ellers (92 prosent). Tilgang til bil i husholdet er imidlertid lik mellom de med og uten nedsatt bevegelsesevne.

En god del av de som har nedsatt bevegelsesevne har imidlertid behov for spesialtilpasset bil som fører og/eller spesialtilpasset bil som passasjer. Den faktiske tilgangen på spesialtilpasset bil er imidlertid ikke tilpasset behovet for slik bil. Omtrent halvparten av respondentene har tilgang til transporttjeneste for funksjonshemmede (TT-tjeneste). Tilgangen er høyest blant de som har elektrisk rullestol og lavest blant de som ikke bruker rullestol. 59 prosent av de som har TT-tjeneste, oppgir at de ikke har noen spesielle problemer med dette tilbudet, noe som tyder på at de er fornøyde med tilbudet. På spørsmål om hvorfor man ikke har TT-tjeneste er det 47 prosent som svarer at de enten ikke har behov for det eller at de vet at de ikke har krav på det. De resterende oppgir andre grunner, noe som kan tyde på at det er et udekket behov for TT-tjeneste blant de som ikke har det.

Omfanget av hjelp til transport fra det sosiale nettverket er betydelig blant personer med nedsatt bevegelsesevne: Over halvparten får hjelp til å bli kjørt av andre én gang i uka eller oftere og en tredjedel blir kjørt tre ganger i uka eller oftere. Det er først og fremst ektefelle, samboer eller kjæreste som står for denne transporten, men også annen familie er sentral i denne sammenheng. Selv om omfanget av hjelp fra det sosiale nettverket er stort, er det likevel mange som opplever problemer med å bli kjørt i bil som passasjer. 60 prosent av de med nedsatt bevegelsesevne oppgir at det hender de opplever problemer med å være passasjer i bil. Mange av disse oppgir som et problem at de ikke har noen til å kjøre seg (41 prosent). I tillegg, av de som aldri kjører bil selv, er det mange som opplever at de blir veldig avhengig av andre (59 prosent), at det er vanskelig å få til impulsreiser, dvs. reiser som ikke er planlagt (44 prosent) og at det ikke å kunne kjøre bil selv er en hindring for flere aktiviteter de ønsker å delta i (35 prosent).

Analysene tyder på at behovet for TT-tjeneste ikke er dekket blant personer med nedsatt bevegelsesevne – og at det å sitte på med venner og familie ikke nødvendigvis er et godt alternativ til TT-tjeneste eller det å kjøre bil selv. Det er grunn til å tro at forskjeller i tilgang på individuelle transportressurser kan bidra til forklare forskjeller i både aktivitetsomfang og udekket aktivitetsbehov mellom de med og uten nedsatt bevegelsesevne.

Et hele-reise-perspektiv er viktig

I denne undersøkelsen har vi i tillegg til å undersøke problemer med bruk av kollektivtransport, også undersøkt problemer med andre transportformer (å gå til fots, å bruke rullator/permobil, å kjøre bil, å sitte på i bil som passasjer). Vi har hatt et spesielt fokus på å avdekke hindringer i et hele reisen perspektiv, dvs. hva slags barrierer funksjonshemmede opplever fra dør-til-dør). Et slikt perspektiv betyr også at man ta med i betraktningen at det kan forekomme bytter av transportmidler underveis til et reisemål.

Resultatene fra denne undersøkelsen hva gjelder problemer med bruk av kollektivtransport, gjenspeiler en del funn fra tidligere studier, som problemer med på- og avstigning og for lange avstander. Denne undersøkelsen viser tydelig at det også er mange som opplever fysiske hindringer til og fra et avreisested og på selve holdeplassen/stasjonen.

Også de som har førerkort og kjører bil selv oppgir at det hender de har problemer med å bruke bil som sjåfør (66 prosent mot 30 befolkningen ellers). De vanligste problemene blant personer med nedsatt bevegelsesevne opplever med å kjøre bil er at det er vanskelig å finne parkeringsplass (19 prosent), at det er for mange fysiske hindringer mellom parkeringsplassen og aktiviteten de skal til (15 prosent) og at det er for lange avstander mellom parkeringsplass og reisemål (13 prosent).

På spørsmål om det hender at man har problemer med å gå til fots til ulike holdeplasser/aktiviteter, er det en overvekt som svarer at det er umulig for dem å gå så langt til fots (60 prosent). Noen oppgir at det for mange fysiske hindringer på strekningen til en aktivitet/holdeplass (12 prosent), men langt flere oppgir at det er for langt å gå/at de blir for slitne (26 prosent).

Fysiske hindringer er derimot svært sentralt for de som bruker rullestol eller permobil. Den vanligste hindringene er at det er vanskelig å komme seg over fortauskanter (52 prosent), at det er for bratt terreng (32 prosent), at man er redd for å gå tom for strøm (22 prosent) eller at det er for trangt på enkelte steder av strekningen (19 prosent).

74 prosent opplever at vinteren gjør det vanskeligere å reise på samme måte som nå (dvs. om høsten, når undersøkelsen ble gjennomført). At det er for glatt (81 prosent) og at brøytekanter hindrer ferdsel (66 prosent) er de vanligste årsakene, noe som igjen sier noe om betydningen av fysiske hindringer for ferdsel.

Det er også verdt å merke seg at over en tredjedel svarer at «Jeg kan komme meg frem til adressen (aktiviteten/e), men selve bygningen er utilgjengelig for meg» som en hindring for at man ikke deltar i aktiviteter oftere enn man gjør.

I sum tyder disse funnene at et hele-reisen-perspektiv er sentralt for å forstå transportutfordringer og udekket aktivitetsbehov blant personer med nedsatt bevegelsesevne. Den fysiske utformingen av gater, holdeplasser/stasjoner og bygninger og mangel på vedlikehold vinterstid er til hinder for flere av transportformene personene med nedsatt bevegelsesevne benytter seg av – ikke bare for reise med kollektivtransport, men også for å kjøre bil selv, gå til fots og å bruke rullestol/permobil.

Bruk av kollektivtransport

Bruk av kollektivtransport blant personer med nedsatt bevegelsesevne varierer til en viss grad med alder, der de yngre i større grad benytter seg av slike transportmidler enn de som er eldre. Videre er det en positiv sammenheng mellom bruk av kollektivtransport og henholdsvis ikke å ha førerkort, kvalitet på kollektivtilbudet (distanse til nærmeste holdeplass og frekvens) og størrelse på bostedskommune. Om man er avhengig av rullestol eller andre gå-hjelpemidler har ingen sammenheng med hvor ofte man reiser med kollektivtransport. Tilgang til TT-tjeneste har heller ingen betydning for hvor ofte man bruker slike transportmidler.

Udekket transportbehov – hvordan kan det forklares?

Vi finner lite som kan bidra til å forklare det udekkede aktivitetsbehovet blant personer med nedsatt bevegelsesevne. Det generelle udekkede transportbehovet har ingen signifikant sammenheng med om man har andre typer funksjonshemninger, om man har tilgang til TT-tjeneste, grad av mulighet for å bli kjørt i bil av andre, tilgang på førerkort, hvor ofte man kjører bil selv, kvalitet på kollektivtransport ved bosted, og heller ikke bosted. Dette kan tyde på at forventninger til aktivitetsnivå er fordelt jevnt over, uavhengig av hvilke muligheter for mobilitet man har (dvs. individuelle ressurser/egenskaper og kontekstuelle forhold). Imidlertid viser analysene at de som bruker manuell rullestol i noe mindre grad har et udekket aktivitetsbehov enn de som bruker kun elektrisk rullestol og de som kun bruker andre gå-hjelpemidler (dvs. krykker, gå-stokk, rullator).

På spørsmål om hva de selv mener er de viktigste hindringene for at man ikke får gjort aktiviteter oftere, oppgir respondentene helsemessige årsaker som den viktigste hindringen. Transportutfordringer og problemer med å komme seg til aktiviteter, er den hindringen som blir vurdert som nest viktigste.

Men er det da slik at de som i større grad deltar i aktiviteter har et mindre udekket aktivitetsbehov enn de som har deltar i mindre grad i aktiviteter? Disse analysene viser følgende tre sammenhenger:

- «Mye vil ha mer». De som deltar i aktiviteter som gjenspeiler *spesielle fritidsinteresser*, som for eksempel det å delta på ulike idrettsarrangement eller delta i frivillig foreningsarbeid, oppgir i større grad at de vil gjøre slike aktiviteter oftere enn de som i mindre grad deltar i slike aktiviteter.
- Udekket aktivitetsbehov når det gjelder mer generelle interesser, som arbeid, delta i ulike kulturaktiviteter, gå på pub/café/restaurant, oppsøke ulike helsetjenester og gå på tur i nabolaget, er likt fordelt, uavhengig av hvor mye man deltar i slike aktiviteter.
- De som i mindre grad foretar innkjøp av dagligvarer og drar på besøk til familie og venner opplever i større grad et udekket aktivitetsbehov for slike aktiviteter enn de som oftere deltar i slike aktiviteter.

Disse resultatene tyder på at hvor ofte man deltar i ulike aktiviteter kan bidra til å forklare udekket behov for noen aktiviteter, men ikke for andre, noe som gir grunn til å tro at årsakene til at man ikke får deltatt så ofte som man vil, varierer med type aktivitet.

Konklusjoner

Basert på de ulike funnene i prosjektet kan vi konkludere med følgende:

- Personer med nedsatt bevegelsesevne deltar i færre aktiviteter enn befolkningen ellers. I tillegg har de et større udekket behov for en rekke aktiviteter. Dette tyder på at personer med nedsatt bevegelsesevne kommer dårligere ut på en velferdsskala enn befolkningen generelt.
- Det er store forskjeller i transportmiddelbruk i hverdagen blant personer med nedsatt bevegelsesevne og i befolkningen ellers: Mens de førstnevnte i større grad bruker TT-tjeneste, vanlig taxi, moped/el-moped/minicrosser og rullestol/permobil, bruker de sistnevnte i større grad bil som sjåfør, kollektivtransport og gange.

- To tredjedeler av de med nedsatt bevegelsesevne opplever at de har fysiske problemer som begrenser deres muligheter til å bruke kollektivtransport.
- Mens 97 prosent av de med nedsatt bevegelsesevne oppgir at det hender de har problemer med å bruke kollektivtransport, er det kun 31 prosent i befolkning generelt som oppgir det samme.
- Den fysiske utformingen av gater, holdeplasser/stasjoner og bygninger og mangel på vedlikehold vinterstid er til hinder for flere av transportformene personene med nedsatt bevegelsesevne benytter seg av – ikke bare for reiser med kollektivtransport, men også for å kjøre bil selv, gå til fots og å bruke rullestol/permobil.
- Personer med nedsatt bevegelsesevne opplever store problemer i omgivelsene med tanke på transport samtidig som de har færre individuelle transportressurser enn befolkningen ellers.
- Flere funn tilsier at behovet for TT-tjeneste ikke er dekket blant personer med nedsatt bevegelsesevne.
- Mange av de som ikke kjører bil selv opplever det å måtte bli kjørt i bil privat som problematisk og at det legger begrensninger for å delta i de aktiviteter de ønsker.
- Bruk av kollektivtransport blant personer med nedsatt bevegelsesevne har en negativ sammenheng med tilgang til førerkort, men en positiv sammenheng med kvalitet på kollektivtilbudet, bosted og til en viss grad alder. Det er ingen sammenheng mellom bruk av kollektivtransport og henholdsvis gå-hjelpemidler og tilgang til TT-tjeneste.
- Det er ingen sammenheng mellom det generelle udekkede aktivitetsbehovet blant personer med nedsatt bevegelsesevne og individuelle ressurser/egenskaper eller kontekstuelle forhold. I hvilken grad man faktisk deltar i en aktiviteter, kan bidra til forklare forskjeller i udekket aktivitetsbehov for noen aktiviteter, men ikke for andre.
- De som i mindre grad foretar innkjøp og drar på besøk til familie og venner, opplever et større udekket behov for slike aktiviteter enn de som i større grad foretar slike aktiviteter.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Mobiliteten i samfunnet har økt kraftig i etterkrigstiden og regnes i dag som et viktig velferdsgode. Likevel, det finnes fremdeles grupper i dagens samfunn som ikke har like gode muligheter til å reise som den øvrige befolkningen. Én slik gruppe er personer med nedsatt funksjonsevne. Det primære formålet med dette prosjektet er å få mer kunnskap om transportressurser, transportmiddelbruk, barrierer for transport, deltakelse i aktiviteter og grad av udekket reise- og aktivitetsbehov blant personer med nedsatt bevegelsesevne. Et annet formål er å undersøke i hvilken grad det er forskjeller mellom personer med nedsatt bevegelsesevne og befolkningen generelt i spørsmål knyttet til transport og aktivitetsdeltakelse.

Ifølge resultater fra Difis¹ innbyggerundersøkelse i 2015, er det 19 prosent av befolkningen over 18 år som har nedsatt funksjonsevne. En litteraturstudie om mobilitet, transport og funksjonshemninger fra 2006 (Nordbakke 2006) viste at studier av funksjonshemmedes transportmiddelbruk og mobilitet, primært har fokusert på eldres reisevaner, og at reisevaner og transportmiddelbruk blant funksjonshemmede i *arbeidsfør alder* er et nærmest utforsket område. I dag er det fremdeles lite kunnskap om denne gruppens transportbehov, dvs. i hvilken grad de får gjennomført de reiser som de ønsker og har behov for.

Nedsatt funksjonsevne gjør det vanskeligere å bruke ulike transportmidler. Det er bredt dokumentert at personer med nedsatt funksjonsevne opplever mange problemer når de skal foreta en reise (se blant annet Nordbakke og Hansson 2009, Aarhaug m fl 2011). Når det gjelder kollektivtransport, har en undersøkelse fra Sverige blant personer med nedsatt funksjonsevne (Nordbakke og Hansson 2009) identifisert fem hovedkategorier av barrierer for bruk av dette transportmiddelet:

- 1) Problemer med å komme seg *til og fra* et kollektivt transportmiddel, som for eksempel lange strekninger, trapper, rulletrapper, heiser som ikke virker eller at man ikke kan ta med seg så mye (for tungt å bære om man har problemer med å gå).
- 2) Den andre barrieren gjelder det å komme seg *av- og på* et kollektivt transportmiddel.
- 3) Den tredje går på *å være ombord* på et kollektivt transportmiddel, mangel på sitteplass eller plassmangel hvis man sitter i rullestol fordi det er for fullt.
- 4) Den fjerde er knyttet til *forventinger* om at man vil få problemer på en av de tre områdene kategoriene ovenfor. Dårlige erfaringer med bruk av kollektivtransport, kan for eksempel medføre motvilje mot å bruke slike transportmidler mer.
- 5) Den femte er lik den for befolkningen, enten at man opplever eller tror at *kollektivtilbudet ikke er godt nok*, som for eksempel lav frekvens eller mange

¹ Direktoratet for forvaltning og IKT (Difi)

bytter. Det siste er trolig mer belastende for personer med nedsatt funksjonsevne.

Det mangler kunnskap i Norge om barrierene i et hele reisen perspektiv, dvs. hva slags barrierer funksjonshemmede opplever fra dør-til-dør.

Transport er en nødvendig forutsetning for å kunne delta aktivt på ulike samfunnsarenaer, som utdannings-, arbeids- eller fritidsarenaer. Statistikk og levekårsundersøkelser fra Norge viser at funksjonshemmede kommer dårligere ut enn gjennomsnittet av befolkningen på faktorer som inntekt, yrkesaktivitet, utdanning, deltakelse i fritidsaktiviteter og sosial kontakt (Ramm og Otnes 2013). En undersøkelse fra Norge viser også at daglige reiser er høyere jo mindre fysiske problemer med transport man har (Nordbakke 2011) og at de som har varige fysiske problemer med transport i langt mindre grad deltar på viktige velferdsarenaer (arbeid, besøke venner/slekt, kultur- og idrettsaktiviteter med mer) enn funksjonsfriske. Deltakelse på ulike arenaer skaper velferd (Allardt 1975, Hjorthol og Nordbakke 2008, Nordbakke og Hansson 2009, 2014), og transport kan gjøre slik deltakelse mulig. En studie basert på den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) i 2009 viser at 11 prosent av befolkningen i Norge har fysiske problemer som begrenser deres mulighet til å bevege seg utendørs og til å bruke transportmidler (Nordbakke 2011). Ni prosent har varige problemer, mens to prosent har midlertidige problemer som begrenser deres mulighet til å bevege seg utendørs. Mens data fra RVU kan fortelle oss noe om de reiser som faktisk gjøres, vet vi lite om hvilke reiser som ikke blir gjort – dvs. i hvilken grad personer med nedsatt funksjonsevne får tilfredsstilt sitt reisebehov og om udekkede reisebehov skyldes barrierer knyttet til transportmuligheter og universell utforming. I dette prosjektet vil subjektive vurderinger av «udekkede aktivitetsbehov», dvs. aktiviteter utenfor hjemmet (som krever en reise) man gjerne skulle gjort, bli forstått som en indikator på mangel på velferd. Ett formål med dette prosjektet er få kunnskap om omfanget av udekket aktivitetsbehov blant personer med nedsatt bevegelsesevne og hva som påvirker graden av udekkede aktivitetsbehov. For å ha et sammenlikningsgrunnlag vil vi også kartlegge udekkede aktivitetsbehov blant personer uten nedsatt bevegelsesevne.

I forbindelse med transport snakker en gjerne om personer med nedsatt funksjonsevne som forflytningshemmede (Solvoll, 2004). I denne definisjonen inkluderes ulike typer eller grupper av forflytningshemmede: (1) Bevegelsehemmede, dvs. personer med redusert bevegelse, for eksempel rullestolbrukere og personer med nedsatt kraft i bein og armer, (2) orienteringshemmede, for eksempel personer med nedsatt syn, blinde og døve, og (3) miljøhemmede, for eksempel personer med allergi og astma (Solvoll 2004). Det er grunn til å tro at hvilke transportutfordringer en person opplever, varierer med type funksjonshemming. Det er derfor viktig å få kunnskap om transportutfordringer i de enkelte gruppene. Denne studien er avgrenset til personer med nedsatt bevegelsesevne.

1.2 Problemstillinger

For å få mer kunnskap om transportressurser, transportmiddelbruk, barrierer for transport, deltakelse i ulike aktiviteter utenfor hjemmet som krever en reise og udekket behov for slike reiser blant personer med nedsatt bevegelsesevne – og om det er forskjeller mellom de med og uten nedsatt bevegelsesevne i slike spørsmål, er følgende spørsmål blitt belyst i prosjektet som rapporteres her:

- 1) Hva er omfanget er individuelle transportressurser blant personer med nedsatt bevegelsesevne? Er det forskjeller i tilgang til bil og førerkort mellom de med og uten nedsatt bevegelsesevne?
- 2) Er det forskjeller mellom de med og uten nedsatt bevegelsesevne i transportmiddelbruk i hverdagen og på arbeidsreiser?
- 3) Hvilke problemer opplever personer med nedsatt bevegelsesevne med bruk av kollektivtransport? Er det forskjeller i hvilke problemer med kollektivtransport personer med nedsatt bevegelsesevne opplever og de som befolkningen ellers opplever?
- 4) Varierer bruk av kollektivtransport blant personer med nedsatt bevegelsesevne med ulike individuelle ressurser/egenskaper og kontekstuelle faktorer?
- 5) Hvilke problemer opplever personer med nedsatt bevegelsesevne med andre typer transportmidler?
- 6) Er det forskjeller mellom de med og uten nedsatt bevegelsesevne i tilgang til ulike transportressurser
- 7) I hvilken grad får personer med nedsatt bevegelsesevne dekket sitt aktivitetsbehov, dvs. gjennomført de aktiviteter de ønsker? Er det udekkede aktivitetsbehovet større blant bevegelsehemmede enn blant personer uten nedsatt bevegelsesevne?
- 8) Er det en sammenheng mellom faktisk deltakelse i aktiviteter utenfor hjemmet og subjektiv vurdering av udekkede aktivitetsbehov blant personer med nedsatt bevegelsesevne?
- 9) Er det en sammenheng mellom individuelle forutsetninger for reiser og grad av udekkede aktivitetsbehov blant personer med nedsatt bevegelsesevne?
- 10) Hva er de viktigste barrierene i omgivelsene og med ulike transportformer for at ønskede reiser ikke blir gjennomført for personer med nedsatt bevegelsesevne?

1.3 Oppbygging av rapporten

I dette kapitlet har vi beskrevet kunnskapsbehovet, hvilket er grunnlaget for problemstillingene som skal besvares i denne studien. Det teoretiske grunnlaget for å hvordan vi forstår mobilitet – forstått som forflytninger i det fysiske rommet utenfor hjemmet – blir beskrevet i kapittel 2. Kapittel 2 beskriver også hvordan vi forstår sammenhengen mellom mobilitet og velferd. Det teoretiske rammeverket er et viktig springbrett for både hvordan vi undersøker variasjoner i kollektivbruk og udekket aktivitetsbehov. Kapittel 3 beskriver hvordan både spørreundersøkelsen blant befolkningen generelt og den for personer med nedsatt bevegelsesevne er blitt gjennomført. I kapittel 4 rapporteres analysene av tilgang til transportressurser. Kapittel 5 tar for seg omfanget av transportmiddelbruk, mens i kapittel 6 undersøkes opplevde problemer med bruk av ulike transportmidler. I kapittel 7 undersøkes grad av deltakelse i ulike aktiviteter og i hvilken grad man skulle gjort ulike aktiviteter oftere (dvs. «udekket aktivitetsbehov»). Om det udekkede aktivitetsbehovet varierer med individuelle forutsetninger, kontekstuelle forhold og faktisk aktivitetsdeltakelse, undersøkes også i kapittel 7. I kapittel 8 drøftes resultatene opp mot det teoretiske utgangspunktet samt tidligere forskning på feltet.

2 Teoretisk rammeverk

2.1 Velferd og mobilitet

Den finske sosiologen Erik Allardt (1975) deler inn velferd 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, Nordbakke og Hansson 2009, Hjorthol m fl 2011, Nordbakke og Schwanen 2014).

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

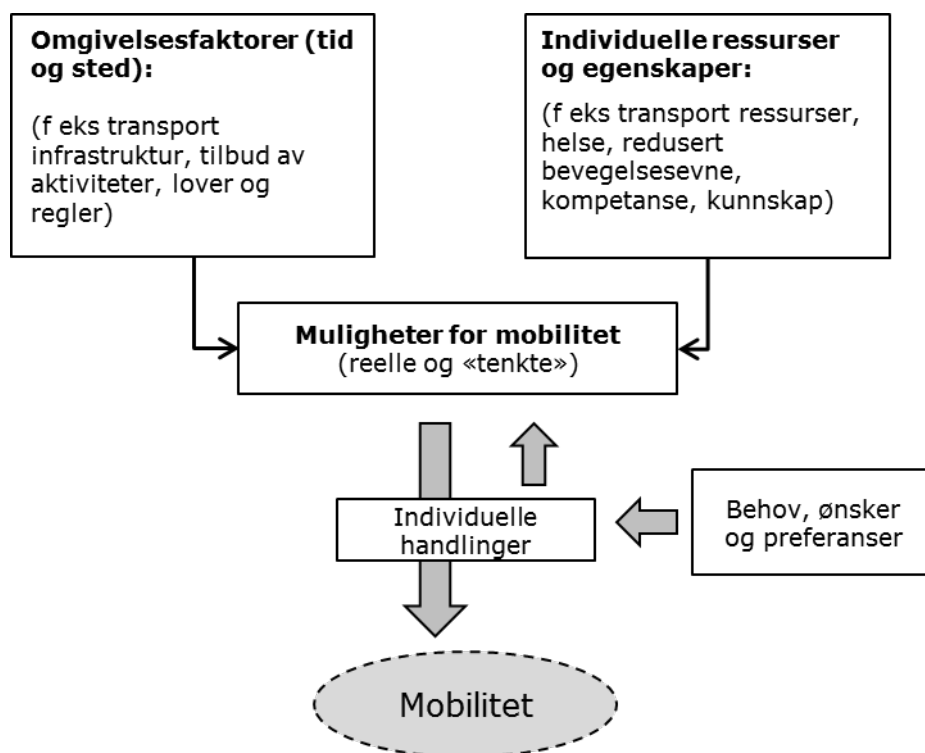
Muligheten til å være mobil, dvs. å komme seg ut og rundt, avhenger ikke bare av ulike individuelle forutsetninger, men også av hvordan myndighetene legger opp til bilbruk blant personer med nedsatt bevegelsesevne. Myndigheter kan tilrettelegge for økt tilgjengelighet og mobilitet blant bevegelseshemmede blant annet gjennom *generelle tiltak*, som tilrettelegging for parkeringsmuligheter for bevegelseshemmede, utforming av gater, fortau, holdeplasser og kollektive transportmidler tilpasset ulike funksjonshemninger.

2.2 Faktorer som påvirker mobilitet

Ifølge den norske sosiologen Jon Elster (1989) kan en handling forstås som et resultat av de valg man gjør (basert på ønsker og behov man har) innenfor det mulighetsrommet man har. I et slik perspektiv kan mobilitet, dvs. geografisk forflytning i det offentlige rommet, forstås som et resultat av de muligheter man har

og de ønsker og behov. Muligheter for mobilitet omfatter samspillet mellom en persons individuelle ressurser og egenskaper og omgivelsesfaktorer knyttet til en forflytning. Individuelle ressurser og egenskaper er her definert som fysiske egenskaper og materielle, sosiale og tidsmessige ressurser en person har. Videre er omgivelsesfaktorer definert som både sosiale, tidsmessige og rommelige kjennetegn ved en situasjon (selve reisen eller ved aktiviteten man ønsker å delta i utenfor hjemmet) som kan hindre eller fremme en persons mobilitet.

Sammenhengen mellom ønsker og behov, muligheter for mobilitet og mobilitet er beskrevet i figur 1.



Figur 1. Faktorer som påvirker og former mobilitet (Nordbakke 2014).

I denne studien bruker vi dette teoretiske rammeverket for å forstå faktisk aktivitetsdeltakelse og udekket aktivitetsbehov blant personer med nedsatt bevegelseevne.

3 Metode

3.1 Innledning

For å få kunnskap om *omfanget* av faktisk aktivitetsdeltakelse og udekket aktivitetsbehov og også om hva som er *de mest sentrale barrierene* for å få gjennomført ønskede reiser, er det blitt gjennomført en nasjonal representativ spørreundersøkelse blant personer med nedsatt bevegelsesevne som kan generaliseres. For å kunne sammenlikne faktisk aktivitetsdeltakelse og udekket aktivitetsbehov med befolkningen ellers, ble det også gjennomført en litt kortere undersøkelse blant sistnevnte. I det følgende beskrives gjennomføringen, utvalgene og spørreskjemaene i de to undersøkelsene.

3.2 Spørreundersøkelse blant personer med nedsatt bevegelsesevne

3.1.1 Gjennomføring

Det ble gjennomført en nettbasert undersøkelse blant personer med nedsatt bevegelsesevne i alderen 18-67 år. Arbeids- og velferdsdirektoratet sto for utvalgstrekingen og utsendelsen av informasjonsbrev med lenke til undersøkelsen. Informasjonsbrevet var utformet av Transportøkonomisk institutt. Transportøkonomiske institutt sto for utformingen av spørreskjemaet og tilrettelegging av undersøkelsen for internett.

Det første informasjonsbrevet ble sendt ut den 15. november 2015 og et påminnelsesbrev ble sendt ut den 2. desember. Sluttfrist for undersøkelsen var satt til 15. desember 2015.

3.1.2 Utvalgstreking

Utvalget ble trukket fra Hjelpemiddeldatabasen som forvaltes av Arbeids- og velferdsdirektoratet. Utvalgsriteriene var som følger:

- De som har fått støtte til et eller flere hjelpemidler og/eller ulike former for støtte til bil som følge av nedsatt bevegelsesevne.
- Personer i arbeidsfør alder, dvs. mellom 18-67 år.
- Personer som bor i eget hjem.

I Hjelpemiddeldatabasen er det (mer eller mindre) mulig å identifisere personer som har fått et eller flere hjelpemidler som følge av nedsatt bevegelsesevne. Tabell 3.1 beskriver hvilke koder vi ba Arbeids- og velferdsdirektoratet om å trekke utvalget fra (som vi antar gjelder først og fremst personer som har nedsatt bevegelsesevne).

Tabell 3.1 Oversikt over hvilke koder vi ønsket at utvalget fra i Hjelpemiddeldatabasen, se kode gruppe 2 spesielt.

| Kode gruppe 1 | Produktgruppe | Kode gruppe 2 |
|---------------|---|----------------------|
| 12 03 | Ganghjelpemidler som håndteres med én arm | Alle |
| 12 06 | Ganghjelpemidler som håndteres med begge armene | Alle |
| 12 07 | Tilleggsutstyr til ganghjelpemidler | Alle |
| 12 12 | Biltilpasninger | 12 12 09 12 12 12 |
| 12 17 | Andre kjøretøy med motor | Alle |
| 12 18 | Sykler | Alle |
| 12 22 | Manuelle rullestoler | Alle |
| 12 23 | Motordrevne rullestoler | Alle |
| 12 24 | Tilleggsutstyr til rullestoler | Alle |
| 12 27 | Andre kjøretøy uten motor | 12 27 04 12 27 10 |

3.1.3 Utvalget

Det ble trukket et tilfeldig bruttoutvalg på 3000 personer basert på de kriteriene som er beskrevet over. Av disse var det 551 som svarte på undersøkelsen. Det tilsvarer en svarprosent på 18. Erfaringsmessig ligger svarprosenten på slike undersøkelser der man sender ut brev med lenke til elektronisk undersøkelse på 10-15 prosent. Vi hadde imidlertid håpet på en noe høyere svarprosent, i tro om at dette var en undersøkelse som engasjerte. Etersom internettpenetrasjonen er høy i Norge (96 prosent i alderen 15-70 år) er det liten grunn til å tro at personer har latt være å svare på undersøkelsen på grunn av dette. I løpet av perioden undersøkelsen ble gjennomført var det åtte personer som tok kontakt med Transportøkonomisk institutt (TØI) og fortalte at de ikke hadde nettilgang. Tre av disse opplyste at de ville finne en løsning og besvare undersøkelsen likevel. Videre var det seks personer som tok kontakt med TØI for å informere om at mottaker av informasjonsbrevet var gått bort. To pårørende tok også kontakt for å informere at mottaker av informasjonsbrevet av psykisk utviklingshemmet og ikke kunne besvare undersøkelsen selv.

Av de som svarte, var det 99 prosent som svarte bekreftende på at de hadde en form for nedsatt bevegelseevne. Kontrollsjekker viser at de svarte «nei» på dette spørsmålet (N=6) og ingen av de som ikke svarte på dette spørsmålet (N=53) har svart at de har andre typer funksjonshemninger eller at de har behov for gå-hjelpemidler. I analysene har vi dermed kun tatt med personer som har svart at de har en form for nedsatt bevegelseevne (N=492). 99 prosent av disse oppgir at bevegelseshemningen er av mer permanent karakter (over ett år). 42 prosent oppgir at de har andre type funksjonshemninger i tillegg. 19 prosent har vært funksjonshemmet siden fødsel, 32 prosent ble brått bevegelseshemmet (sykdom/ulykke), men 48 prosent oppgir at de ble/blir gradvis bevegelseshemmet (sykdom).

Utvalget omfatter kun personer som har fått en eller annen støtte som følge av redusert bevegelseevne. Dette betyr at det er personer med *tyngre* bevegelseshemninger som inngår i utvalget. Etersom utvalget er trukket tilfeldig fra nasjonale registre er det representativt for personer med tyngre bevegelseshemninger

i Norge. Med tanke på at denne studien ønsker å kartlegge barrierer med transport og aktivitetsdeltakelse, er det en fordel at utvalget omfatter tyngre bevegelsehemmede. Hvis personer med tyngre bevegelsehemninger klarer å manøvrere seg rundt i det offentlig rom og infrastruktur, skal det samme gjelde for de med lettere bevegelsehemninger.

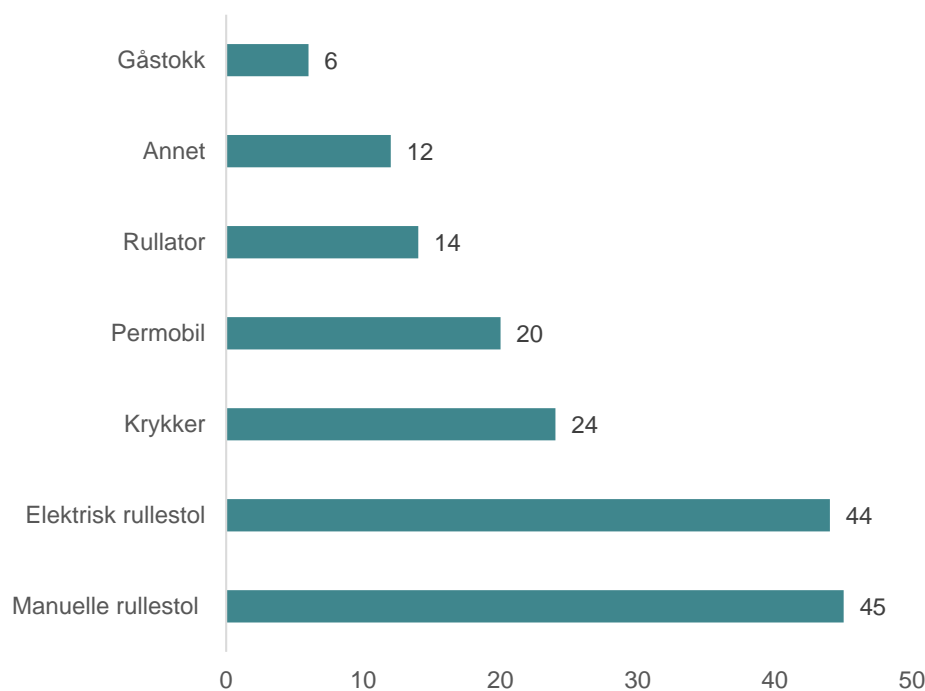
De fleste av respondentene har ingen bevegelse i bena/ett av bena (24 prosent) eller redusert kraft i bena/ett av bena (63 prosent), se tabell 3.2

Tabell 3.2. Hvordan vil du beskrive din bevegelsehemning? Flere svaralternativer mulig. N=492

| | % |
|---|----|
| Har ingen bevegelse i bena/ett av bena | 24 |
| Har ingen bevegelse i armene/en av armene | 4 |
| Har nedsatt kraft i bena/ett av bena | 63 |
| Har nedsatt kraft i armene/en av armene | 36 |
| Har problemer med balansen og/eller koordinasjon | 55 |
| Har smerter som gjør det tungt/vanskelig å bevege seg | 38 |
| Annet | 14 |

En god del, 55 prosent, oppgir at de har problemer med balansen og/eller koordinasjonen. 38 prosent oppgir at de har smerter som gjør det tungt/vanskelig å bevege seg.

92 prosent i utvalget oppgir at de har behov for gå-hjelpemidler for å forflytte seg mer enn 30 meter utendørs. Figur 3.1 gir en oversikt over andel i utvalget som trenger ulike gå-hjelpemidler.



Figur 3.1 Andel som trenger et gitt gå-hjelpemiddel. Flere svaralternativer mulig. Prosent. N=492.

Rullestol – enten manuell eller elektrisk – er det vanlige gå-hjelpemiddelet. Beregninger viser at av det totale utvalget (N=492) er det 22 prosent som bruker både manuell og elektrisk rullestol, 22 prosent som bruker elektrisk, men ikke manuell rullestol og 23 prosent som bruker manuell, men ikke elektrisk rullestol. Rullestolbrukerne bruker i varierende grad også andre typer gå-hjelpemidler.

3.3 Spørreundersøkelse blant befolkningen generelt

3.1.4 Gjennomføring

Spørreundersøkelsen som ble rettet mot befolkningen generelt, det vil si den norske befolkningen 18-67 år, ble gjennomført av TNS Gallup via Galluppanelet. Galluppanelet er et forhåndsrekruttert utvalg av personer over 15 år som er villig til å delta i undersøkelser (p.t. ca. 45.000 personer). Deltagerne er rekrutterte *tilfeldig* gjennom andre telefon- (fast- og mobil) og postale undersøkelser, og utgjør et *aktivt* panel. Panelet er sertifisert i henhold til ISO 26362.

Undersøkelsen ble gjennomført over Internett, og nettilgang (samt e-posttilgang for mottak av spørreskjema) er dermed en forutsetning for deltakelse. I 2012 er internettpenetrasjonen i aldersgruppen 60-66 år 87%, mens den faller til 59% i befolkningen 67+. Totalt er internettpenetrasjonen i aldersgruppen 15-70 år 96 prosent, mens den faller til 93% i aldersgruppen 15-80 år. Undersøkelsens målgruppe har med andre ord tilnærmet full nettdekning. Datainnsamlingen er foretatt i oktober/november 2015. Undersøkelsen ble pilotert den 28.10, og datafil sendt til TØI for godkjenning. Hovedundersøkelsen ble sendt ut den 11.11, med påminnelse den 16.11. Feltarbeidet ble avsluttet den 18.11, 2015.

3.1.5 Utvalgstrekning

Panelets størrelse tilsier at det er mulig å trekke representative utvalg fra dette til ulike undersøkelser. Paneldeltakernes bakgrunnskjennetegn er allerede kartlagt, og brukes til å rette undersøkelsen direkte mot målgruppen (i denne undersøkelsen «befolkningen generelt i alderen 18-67 år»). Panelutvalg kan dermed tilrettelegges med større grad av presisjon enn hva som vanligvis er mulig gjennom andre metoder, ettersom paneldeltakernes bakgrunn er kjent på utsendingstidspunktet. Utvalget er forhåndsstratifisert etter alder, kjønn, bosted og utdanningsnivå..

3.1.6 Utvalget

Responsen i en undersøkelse rettet mot et aksesspanel vil avvike fra andre undersøkelsesdesign, ettersom respondentene er forhåndsrekrutterte til å delta. Undersøkelsen ble sendt ut til 2.200 respondenter. Totalt sett ble undersøkelsen åpnet av 1.217 respondenter (55%). Blant disse har 27 ikke returnert fullstendig besvarelse, mens ingen har åpnet skjemaet uten å fylle det ut. De 1.191 respondentene, som har besvart undersøkelsen, utgjør 98% av dem som har mottatt og åpnet den. Analyser viser at det bare er små avvik mellom utvalget og befolkning (offisiell statistikk) med henhold til alder, bosted og utdanning. Det endelige utvalget er dermed veiet etter alder, kjønn, bosted og utdanningsnivå, i henhold til befolkningsfordelingen. I analysene i denne rapporten har vi kun tatt med de som har svart «nei» på spørsmålet «Har du for tiden noen fysiske problemer, som begrenser

dine muligheter til å bevege deg utendørs eller bruke ulike transportmidler». Disse utgjør 93 prosent av utvalget (N=1102). Dette har vi gjort for å rendyrke utvalget slik at de representerer en befolkning uten nedsatt bevegelsehemning, som oftest benevnt som «befolkningen ellers» eller «befolkningen generelt» i analysene.

3.4 Spørreskjema

Spørreskjemaet er blitt utformet på grunnlag av eksisterende litteratur om barrierer for transport og deltakelse i aktiviteter blant eldre og personer med nedsatt funksjonsevne (se vedlegg 1). Spørreskjemaet inneholder blant annet følgende spørsmål:

- Sosiodemografiske kjennetegn (kjønn, alder, boform, utdanning, hovedkilde til livsopphold, type bosted)
- Opplysninger knyttet til bevegelsehemning
- Opplysninger knyttet til førerkort, tilgang til bil, tilgang til transporttjeneste for funksjonshemmede (TT-tjeneste)
- Ukentlig bruk av ulike reisemåter og hvordan man reiser til ulike aktiviteter (knyttet til «å ha», «å elske» og «å være»)
- Reiser man skulle gjort, tilfredshet med deltakelse på ulike aktiviteter
- Fordeler/barrierer med ulike reisemåter
- Barrierer i omgivelsene som gjør det vanskelig å bruke ulike reisemåter/å komme seg dit man ønsker

«Befolkningen generelt» fikk en kortere utgave av spørreskjemaet, der fokuset var på transportmiddelbruk, faktisk deltakelse og udekkede behov for aktivitetsdeltakelse.

3.5 Analyser

Analysene er foretatt i SPSS versjon 22, og både bivariante og multivariate analyseteknikker blitt benyttet for å besvare spørsmålene i prosjektet.

4 Tilgang til transportmidler

I dette kapittelet rapporteres tilgang til førerkort og bil, TT-tjeneste og hjelp til transport av privatpersoner blant personer med nedsatt bevegelsesevne. I de tilfellene der det er relevant sammenliknes resultatene med de for befolkningen ellers.

4.1 Tilgang til bil

Tabell 4.1. Førerkort. Har du førerkort for personbil (klasse B/BE)? Prosent.

| | Ja | Nei | Totalt |
|-------------------------------|----|-----|-----------------|
| Befolkningen ellers | 92 | 8 | 100 (N=1012) |
| Personer med bevegelsehemning | 76 | 24 | 100 (N=476) |

Av tabell 4.1 fremgår det at det er en betydelig større andel av dem som oppgir å ikke ha noen bevegelsehemning som har førerkort for bil, enn det er blant dem som oppgir å ha bevegelsehemning. I den førstnevnte kategorien svarer av 9 av 10 at de har førerkort, mens tilsvarende andel blant dem med bevegelsehemning er 3 av 4 personer. Blant disse oppgir hver femte person at de, til tross for at de har førerkort, likevel aldri kjører bil selv.

Tabell 4.2. Husholdets tilgang på bil. Eier/disponerer husholdningen personbil? Prosent.

| | Har tilgang på bil | Har ikke tilgang på bil | Totalt |
|-------------------------------|--------------------|-------------------------|-----------------|
| Befolkningen ellers | 87 | 13 | 100 (N=1012) |
| Personer med bevegelsehemning | 85 | 15 | 100 (N=476) |

Når det gjelder tilgang på bil i husholdningene er det, slik det fremkommer av tabell 4.2, ikke vesensforskjeller mellom husholdningene til personer hvor minst en person har en bevegelsehemning. Når det gjelder andelen av husholdningene som har tilgang på mer enn én bil er det imidlertid forskjeller mellom dem med bevegelsehemninger og den øvrige befolkningen. Blant dem som ikke har oppgitt at de har en bevegelsehemning er det 42 prosent av husholdningene som oppgir at de har tilgang på flere biler. Den tilsvarende andelen for dem med bevegelsehemninger er 30 prosent. Denne forskjellen henger blant annet sammen med at andelen enkeltpersonhusholdninger er noe større blant dem som oppgir å ha bevegelsehemninger enn for dem som ikke oppgir det. Men forskjellen mellom disse andelenes er bare fem prosentpoeng og for liten til at den kan forklare hele forskjellen når det gjelder å ha tilgang på to biler.

Blant dem som oppgir å ha en bevegelseshemming er det, som det fremgår av tabell 4.3, over halvparten som oppgir at de har behov for en spesialtilpasset bil som fører, mens en av tre sier de trenger en spesialtilpasset bil som passasjer.

Tabell 4.3. Behov for spesialtilpasset bil. Trenger du spesialtilpasset bil som fører?/ Trenger du spesialtilpasset bil som passasjer? Prosent.

| | Ja | Nei | Ikke aktuelt, har ikke førerkort | Totalt |
|---------------|----|-----|----------------------------------|----------------|
| Som fører | 54 | 28 | 18 | 100 (N=460) |
| Som passasjer | 33 | 67 | . | 100 (N=460) |

Av tabell 4.4 ser vi at det ikke alltid er slik at dette behovet for spesialtilpasset bil blir dekket.

Tabell 4.4. Behov for spesialtilpasset bil i forhold til faktisk tilgang på slik bil. Prosent.

| | Tilgang på spesialtilpasset bil for fører | Tilgang bare på bil som er spesialtilpasset passasjer, ikke fører | Tilgang bare på bil som ikke er spesialtilpasset | Totalt |
|--|---|---|--|----------------|
| Har behov for spesialtilpasset bil som fører | 75 | 3 | 22 | 100 (N=221) |
| Har behov for spesialtilpasset bil som passasjer | 48 | 33 | 19 | 100 (N=129) |

Det fremgår at tre av fire som opplever å ha behov for spesialtilpasset bil som fører oppgir å ha dette, mens én av fem ikke har slik tilgang. Et lite mindretall, rundt tre prosent, oppgir at de derimot har en bil som er spesialtilpasset for passasjeren.

Når det gjelder dem som opplever å ha behov for spesialtilpassing som passasjer er det en av tre som oppgir å ha tilgang på en slik bil. Så å si halvparten av dem oppgir imidlertid å ha en bil som er spesialtilpasset fører. Om dette betyr at husholdet har behov for en bil som er spesialtilpasset for både fører og passasjer, eller om det er en beskrivelse av en situasjonen der de vil ha behov for spesialtilpassing hvis de vil være passasjerer og ikke være nødt til å kjøre, er vanskelig å vite. Imidlertid viser andre at så å si alle, 98 prosent, av dem dette gjelder oppgir at de også har behov for en bil som er spesialtilpasset som fører, så en slik «dobbel» tilpassing er uansett ønsket av dem.

4.2 Tilgang til TT-tjeneste

TT-tjenester skal kompensere for en del av de mobilitetsvanskene bevegelseshemminger kan medføre.

Tabell 4.5. Tilgang på TT-tjenester. Har du tilgang på TT-tjeneste (Transporttjeneste for funksjonshemmede)? Prosent. N=492.

| | Ja, standard ordning for mitt fylke | Ja standard ordning pluss innvilget ekstra turer | Nei, har ikke tilgang på TT- tjeneste | Sum |
|-----------------------------|---|---|---|-----|
| Tilgang på TT- tjeneste? | 50 | 3 | 47 | 100 |

Som det fremgår av tabell 4.5 har halvparten av respondentene i undersøkelsen tilgang på standard TT-tjeneste i fylket, mens et fåtall, 3 prosent av respondentene, har fått innvilget ekstra turer etter å ha søkt om dette. Den resterende delen, 47 prosent oppgir å ikke ha tilgang på TT-tjeneste.

Tabell 4.6. viser hvilke alternative grunner respondentene oppga som de viktigste til at de ikke har TT-tjeneste.

Tabell 4.6. De viktigste grunnene til ikke å ha TT-tjeneste. Hva er den/ de viktigste grunnene til at du ikke har TT-tjeneste? Maksimalt tre svar. Prosent av personer uten TT-tjeneste. Prosent. Kun de som ikke har tilgang på TT-tjeneste. N=216

| Grunn til ikke å ha TT-tjeneste | % |
|---|----|
| Har ikke behov for TT-tjeneste | 39 |
| Tror jeg ikke har krav på TT-tjeneste | 20 |
| Vet jeg ikke har krav på TT-tjeneste | 11 |
| Har ikke fått søknaden innvilget | 9 |
| Orker ikke søknadsprosessen | 17 |
| Vet ikke hvordan jeg skal søke | 17 |
| Synes ikke TT-tjenesten er et godt tilbud | 10 |

I undersøkelsen var det mulig å oppgi opptil tre grunner til at man ikke har TT-tjeneste. Vi ser at den årsaken flest personer nevner for at de ikke har TT-tjeneste er at de ikke har behov for det. 39 prosent av dem uten TT-tjeneste oppgir dette. En av fem, eller 20 prosent, av dem uten TT-tjeneste oppgir en av de viktigste grunnene til at de ikke har TT-tjeneste er at de ikke har søkt fordi de ikke tror de har krav på det. En av ti, eller elleve prosent, oppgir at de ikke har søkt fordi de vet at de ikke har krav på det. En nesten like stor andel, ni prosent, oppgir at de har søkt, men uten å få søknaden innvilget. Men også prosedyrene rundt det å søke blir oppgitt som en viktig årsak til at de ikke har TT-tjeneste. Omtrent én av seks personer, eller 17 prosent, oppgir at de ikke har søkt fordi de ikke orker søknadsprosessen. En like stor andel oppgir at de ikke har søkt fordi de ikke vet hvordan de skal søke. En nærmere analyse viser at det er en viss overlapning blant personer som oppgir disse årsakene. Det er likevel ikke mer enn i underkant av en tredel av dem som har oppgitt en av disse grunnene som også oppgir den andre grunnen, svarkategoriene kan sies å måle i alle fall delvis ulike dimensjoner.

En av 10 personer i utvalget oppgir også at den/de viktigste grunnen(-e) til ikke å søke er at de ikke oppfatter TT-ordningen som noe godt tilbud. 47 prosent har svart at de enten «Har ikke behov for TT-tjeneste» eller «Vet jeg ikke har krav på TT-tjeneste». Dette kan indikere at omtrent halvparten ikke har behov denne tjenesten,

mens de resterende har behov for tjenesten, men at dette av ulike grunner ikke er tilfredsstillt.

Tilgang på TT-tjeneste varierer etter hvilke gå-hjelpemidler man har oppgitt at man er avhengig av for å bevege seg mer enn 30 meter utendørs.

Tabell 4.7 Tilgang på TT-tjeneste etter «tyngste» gå-hjelpemiddel man har oppgitt å være avhengig av. Prosent

| Gå-hjelpemiddel | Ja, standard ordning for mitt fylke | Ja, standard ordning pluss ekstraturer innvilget etter søknad | Nei, har ikke tilgang på TT-tjeneste | Total |
|-----------------------|-------------------------------------|---|--------------------------------------|----------------|
| Elektrisk rullestol | 57 | 5 | 38 | 100 (N=243) |
| Manuell rullestol | 51 | 0 | 49 | 100 (N=92) |
| Andre gå-hjelpemidler | 37 | 0 | 64 | 101 (N=63) |

Når man ser på hvem som har tilgang på TT-tjenester etter type gå-hjelpemiddel er det en synkende andel som har dette etter som gå-hjelpemidlene blir enklere². Blant dem som har oppgitt at de har behov for elektrisk rullestol er det godt over halvparten, 57 prosent, som oppgir å ha tilgang til TT-tjenesten i overensstemmelse med standard ordning i fylket de bor i. I tillegg er det fem prosent som oppgir å ha tilgang på ekstra TT-turer, innvilget etter søknad. Blant dem som er avhengige av manuell, men ikke elektrisk rullestol er det en mindre andel, men like vel i overkant av halvparten, som oppgir å ha tilgang på TT-tjeneste. Her er det imidlertid ingen som oppgir at de har innvilgete ekstraturer. Dette betyr at den ande halvparten ikke har tilgang på TT-tjenester, en andel som var på 38 prosent for dem med elektrisk rullestol. Blant dem med «andre gå-hjelpemidler» er det nesten to tredjedeler, eller 64 prosent, som oppgir at de ikke har tilgang på TT-tjenester. I denne kategorien er det, i likhet med dem med manuell rullestol, ingen som har innvilget ekstraturer, slik at det er godt og vel en tredjedel, eller 38 prosent av dem som oppgir å ha tilgang på TT-tjenester.

4.3 Tilgang på privat skyss

Transportbehov kan også dekkes ved at man kan benytte personlige nettverk eller andre mer uformelle ressurser.

² Variabelen «GÅ-hjelpemiddel» er konstruert slik at de som har oppgitt at de er avhengig av både elektrisk rullestol og et annet gå-hjelpemiddel har blitt kodet sammen med dem som bare har oppgitt elektrisk rullestol. På samme måte er de som har oppgitt avhengige av både manuell rullestol og av andre gå-hjelpemidler kodet sammen med de som bare har oppgitt manuell rullestol. Kategoriene «Andre gå-hjelpemidler» består dermed av dem som har oppgitt å være avhengige kun av andre gå-hjelpemidler.

Tabell 4.8. Hvor ofte man har mulighet til å bli kjørt i bil av andre (ikke TT-tjeneste). Prosent.

| | 3 ganger i uka eller mer | 1-2 ganger i uka | 2-3 ganger i måneden | Sjeldnere/ Aldri | Vet ikke | Totalt (N) |
|---|--------------------------|------------------|----------------------|------------------|----------|--------------|
| Ektemann/samboer/kjæreste | 21 | 18 | 8 | 39 | 13 | 99 (470) |
| Egne barn | 3 | 3 | 8 | 68 | 18 | 100 (468) |
| Annen familie | 7 | 5 | 12 | 61 | 15 | 100 (464) |
| Venner/naboer | 3 | 4 | 11 | 63 | 18 | 99 (465) |
| Kommunal fellestransport til dagsenter eller liknende | 4 | 2 | 2 | 62 | 31 | 101 (461) |
| Medlemsorganisasjon eller liknende | 1 | 1 | 0 | 67 | 30 | 99 (461) |

Tabell 4.8 viser at den nærmeste familien, det vil si kategorien, «ektemann/samboer/kjæreste» er de som klart oftest kan benyttes for privat skyss. En av fem sier de har mulighet til å bli kjørt av en fra denne kategorien tre ganger i uka eller mer. Når man ser på dem som har anledning til å bli kjørt minimum én gang i uka er det 39 prosent som oppgir dette. En like stor andel oppgir at de kan bli kjørt sjeldnere enn to til tre ganger i måneden, eller aldri. I tillegg er det 13 prosent som oppgir at de ikke vet hvor ofte de kan bli kjørt av ekte mann, samboer eller kjæreste. «Annen familie», er den kategorien som nest oftest blir nevnt som den man hyppigst har en mulighet til å bli kjørt av. Andelen som oppgir at de kan bli kjørt tre ganger eller mer pr uke av en person fra denne kategorien er på syv prosent, og altså bare en tredjedel av andelen som kunne bli kjørt av «ektefelle/samboer/kjæreste». Andelen som oppgir at de kan bli kjørt sjeldnere enn 2-3 ganger i måneden har også økt betraktelig i forhold hva den var for kategorien «Ekte mann/samboer/kjæreste». At andelen «vet ikke» er omtrent på samme nivå og ikke større enn 13 til 15 prosent i de to kategoriene kan tyde på at «annen familie» faktisk har blitt, eller i det minste blitt forsøkt, benyttet til privat skyss. Det samme kan sies om kategoriene «Egne barn» og «Venner naboer», selv om det på langt nær er like mange som opplever at de har muligheten til å benytte disse så ofte som man har med personer «ekte mann/samboer/kjæreste»- og «Annen familie»-kategoriene. For våre respondenter som helhet oppleves «medlemsorganisasjoner eller liknende» som lite aktuelle for å utføre skyssoppdrag for dem, selv om de nok oppleves som sentrale for en liten andel av dem; én prosent oppgir at de har mulighet til å bli kjørt tre ganger eller mer i uka av representanter fra denne kategorien. Den relativt store andelen som oppgir «vet ikke» kan også indikere at dette er en kategori aktører som av ulike grunner ikke oppleves som aktuelle og hvor mulighetene ikke er undersøkt og kunnskapen begrenset.

Vi har konstruert en variabel som sier noe om hvor ofte man til sammen kan bli kjørt i løpet av en uke, uavhengig av hvem som kjører, resultatene vises i tabell 4.9.

Tabell 4.9. Hvor ofte man har mulighet til å bli kjørt i bil av andre (ikke TT-tjeneste). Prosent.

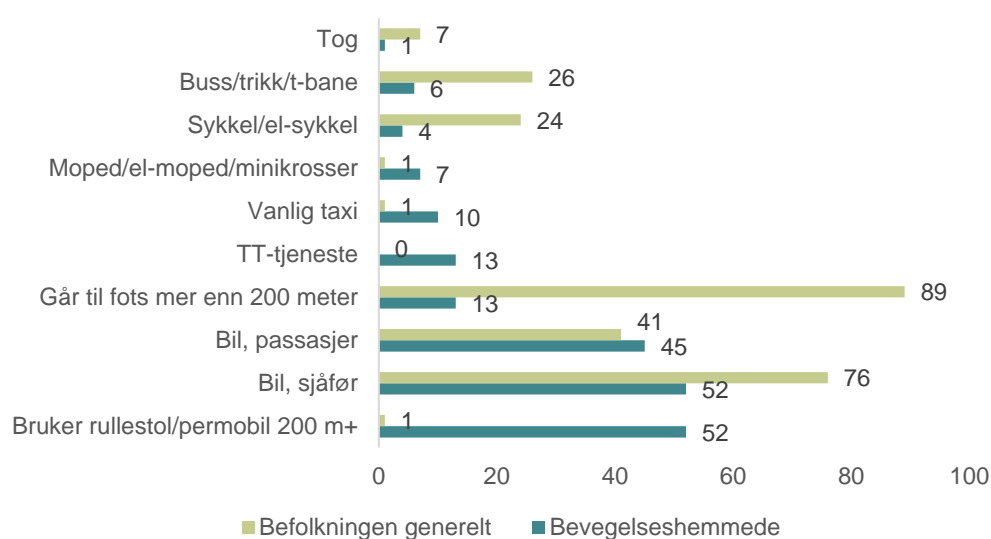
| | % |
|-----------------|-----|
| 3 g/uka+ | 34 |
| 1-2 g/uka | 23 |
| 2-3 g/mnd | 18 |
| Sjeldnere/aldri | 25 |
| Total | 100 |
| N= | 461 |

Tabellen viser at ca. en tredjedel kan bli kjørt tre ganger i uka eller oftere. Over halvparten oppgir at de blir kjørt minst én gang i uka. Dette tyder på at personer med nedsatt bevegelseevne får betydelig hjelp med transport fra sitt sosiale nettverk og/eller andre (foruten evt. TT-tjeneste).

5 Transportmiddelbruk

5.1 Bruk av transportmidler i det daglige

Respondentene ble spurt om hvor ofte de bruker ulike transportmidler. Figur 5.1 viser hvor mange som bruker ulike transportmidler minst én gang i uka.



Figur 5.1. Andel som bruker gitte transportmidler minst én gang i uka. Henholdsvis blant personer med nedsatt bevegelsesevne og befolkningen ellers. Prosent.

Bil – enten som passasjer eller fører - er den dominerende transportformen blant personer med nedsatt bevegelsesevne. Bevegelseshemmede bruker bil som sjåfør i noe mindre grad enn befolkningen ellers. Det er langt færre blant personer med bevegelseshemming som går til fots mer enn 200 meter minst én gang i uka enn i befolkningen ellers, men til gjengjeld bruker de førstnevnte i langt større grad rullestol/permobil på slike strekninger. Svært få personer med nedsatt bevegelsesevne bruker buss/trikk/t-bane minst én gang i uka eller mer og andelen er langt lavere enn i befolkningen ellers (6 mot 26 prosent). Også tog benyttes i langt mindre grad blant personer med nedsatt bevegelsesevne (1 mot 7 prosent). For oversikt over den totale fordelingen av transportmiddelbruk både blant personer med og uten bevegelseshemming, se vedlegg 1.

Respondentene ble også spurt om hvordan de reiser når de skal til arbeid eller skole. Blant personer med nedsatt bevegelsesevne var det 21 prosent som ikke svarte på dette spørsmålet. Av de som svarte på spørsmålet (N=388) var det 57 prosent som svarte at spørsmålet var «Uaktuelt, jeg har ikke lønnet arbeid/går ikke på skole». Spørsmålet er aktuelt for 43 prosent (N=167). Analysene er basert på disse. Tabell

5.1 viser hvilke transportmidler som er de mest vanlige å bruke både blant personer med nedsatt bevegelsesevne og i befolkningen ellers.

Tabell 5.1. Hvilken reisemåte bruker du vanligvis når du skal til arbeid/ skole på denne tiden av året? Bruker man flere reisemidler er det transportmiddelet man reiser lengst med det som er oppgitt. Bare dem som har arbeid/ skoleplass være yrkesaktive. Prosent.

| Reisemåte | Personer med bevegelsehemning | Befolkningen ellers |
|--|-------------------------------|---------------------|
| Til fots, sykkel/el-sykkel | 2 | 21 |
| Rullestol eller permobil | 6 | 0 |
| Vanlig kollektivtrafikk | 2 | 19 |
| TT-tjeneste | 11 | 0 |
| Passasjer i bil | 16 | 2 |
| Sjåfør av bil | 54 | 53 |
| Arbeider/studerer stort sett hjemmefra | 5 | 2 |
| Annet/Vet ikke | 5 | 3 |
| Totalt | 101 (N=167) | 100 (N=1003) |

Det er like mange av de med bevegelsehemning som de uten som bruker bil som sjåfør til arbeid/skole. Det er derimot langt flere blant personer med nedsatt bevegelsesevne som sitter på i privatbil eller med TT-tjeneste enn i befolkningen ellers (27 mot 2 prosent). Befolkningen for øvrig bruker i langt større grad kollektivtransport enn personer med nedsatt bevegelsesevne (19 mot 2 prosent). Det er også en tendens til at noen flere personer med nedsatt bevegelsesevne jobber hjemmefra enn i befolkningen ellers.

5.2 Bruk av kollektivtransport

I følgende undersøkes om det er en sammenheng mellom ulike individuelle ressurser/egenskaper og kontekstuelle forhold og hvor ofte personer med nedsatt bevegelsesevne bruker kollektivtransport (buss/trikk/t-bane).

5.2.1 Kjønn og alder

De yngre under 30 år bruker i til en viss grad å bruke kollektivtransport enn de eldre, se tabell 5.2. Det er imidlertid liten forskjell i kollektivbruk blant de eldre aldersgruppene, og aldersgruppen 18-29 år utgjør svært få i antall.

Tabell 5.2. Hvor ofte man bruker kollektivtransport etter alder. Prosent.*

| | 18-29 | 30-44 | 45-59 | 60 år + |
|----------------------------|-------|-------|-------|---------|
| 5 eller flere ganger i uka | 4 | 0 | 0 | 0 |
| 3-4 ganger i uka | 2 | 0 | 2 | 0 |
| 1-2 ganger i uka | 14 | 4 | 2 | 4 |
| 2-3 ganger i måneden | 13 | 0 | 4 | 3 |
| Sjeldnere | 22 | 25 | 18 | 15 |
| Aldri | 43 | 71 | 70 | 77 |
| Vet ikke | 2 | 0 | 4 | 1 |
| Totalt | 100 | 100 | 100 | 100 |
| N= | 45 | 72 | 183 | 128 |

*p<0,001 (kji-kvadrattest)

5.2.2 Gå-hjelpemidler og funksjonshemninger

Det er små forskjeller mellom de som bruker rullestol (elektrisk og/eller manuell) (N=245) og de som bruker andre gå-hjelpemidler (N=62) i hvor ofte man bruker kollektivtransport. Det er noen færre blant de som kun benytter andre gå-hjelpemidler som oppgir at de «aldri» bruker kollektivtransport (buss/trikk/t-bane) (63 prosent) enn de som bruker elektrisk og/eller manuell rullestol (74 prosent). Forskjellen er signifikant. Vi finner ingen signifikante forskjeller i hvor ofte man bruker kollektivtransport etter om man har andre typer funksjonshemninger i tillegg, om man har vært bevegelseshemmet siden fødsel eller ikke (fått det pga av sykdom/ulykke).

5.2.3 TT-tjeneste

Om man har tilgang til TT-tjeneste har heller ingen signifikant betydning for hvor ofte man benytter seg av kollektivtransport, se tabell 5.3.

Tabell 5.3. Hvor ofte man bruker kollektivtransport etter tilgang til TT-tjeneste. Prosent.^{i.s.}

| | Ja, standard ordning for mitt fylke | Ja, standard ordning pluss ekstraturer | Nei, har ikke tilgang på TT-tjeneste |
|----------------------------|-------------------------------------|--|--------------------------------------|
| 5 eller flere ganger i uka | 1 | 0 | 1 |
| 3-4 ganger i uka | 1 | 0 | 1 |
| 1-2 ganger i uka | 6 | 0 | 3 |
| 2-3 ganger i måneden | 5 | 17 | 3 |
| Sjeldnere | 16 | 8 | 20 |
| Aldri | 68 | 75 | 70 |
| Vet ikke | 3 | 0 | 2 |
| Totalt | 100 | 100 | 100 |
| N= | 227 | 12 | 213 |

i.s.=Ikke signifikant (kji-kvadrattest)

5.2.4 Førerkort

Personer som ikke har førerkort bruker kollektivtransport i større grad enn de som har førerkort, se tabell 5.4. Mens 14 prosent av de førstnevnte bruker kollektivtransport minst én gang i uka er den tilsvarende andelen for de med førerkort 4 prosent. Forskjellen er signifikant. Dette tyder på at det er en sammenheng mellom tilgang til førerkort og bruk av kollektivtransport.

Tabell 5.4. Hvor ofte man bruker kollektivtransport etter om man har førerkort eller ikke. Prosent.*

| | Har førerkort | Har ikke førerkort |
|----------------------------|---------------|--------------------|
| 5 eller flere ganger i uka | 0 | 2 |
| 3-4 ganger i uka | 1 | 3 |
| 1-2 ganger i uka | 3 | 9 |
| 2-3 ganger i måneden | 3 | 6 |
| Sjeldnere | 18 | 19 |
| Aldri | 73 | 59 |
| Vet ikke | 2 | 2 |
| Total | | |
| | N= 343 | 109 |

*p<0,001 (kji-kvadrattest)

5.2.5 Kollektivtilbud og bosted

I det følgende undersøkes sammenhengen mellom hvor ofte man bruker kollektivtransport og hvor godt kollektivtilbudet er der man bor. Vi ser også på om type bosted er av betydning for i hvilken grad man bruker kollektivtransport.

Respondentene ble spurt om å oppgi hvor langt det er fra boligen til stoppestedet de vanligvis bruker eller som det kan være mest naturlig å bruke. Kun 47 prosent (N=230) av det totale utvalget svarte på dette spørsmålet.

Tabell 5.6 viser hvor ofte man bruker kollektivtransport etter hvor langt det er mellom bolig og stoppested.

Tabell 5.6. Hvor ofte man bruker kollektivtransport etter avstand til stoppested. Prosent.^{i.s.}

| | Under 250 meter | 251-500 m | 500-1000 m | Over 1000 meter | Totalt |
|-----------------|--------------------|-----------|------------|--------------------|--------|
| Minst én g/uka | 14 | 14 | 11 | 3 | 12 |
| 2-3 g/mnd | 5 | 6 | 7 | 7 | 6 |
| Sjeldnere/aldri | 74 | 79 | 82 | 87 | 79 |
| Vet ikke | 7 | 1 | 0 | 3 | 3 |
| Total | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| N= | 57 | 84 | 57 | 30 | 228 |

i.s.=Ikke signifikant (kji-kvadrattest)

Det er en tendens til at de som har kortere avstand til holdeplassen reiser noe oftere med kollektivtransport enn de som har lengre avstand til holdeplassen, men sammenhengen er imidlertid ikke signifikant. Dette kan ha sammenheng med at antallet respondenter i de ulike kategoriene er svært lavt. Siden tendensen er tydelig vil vi derfor ikke utelukke at avstand til holdeplass kan ha en viss betydning for hvor ofte man bruker kollektivtransport.

Respondentene ble også spurt om hvor mange ganger i timen det går kollektivtransport fra det stoppestedet man vanligvis bruker eller er mest aktuelt å bruke. Også på dette spørsmålet var det få som svarte på dette (47 prosent av det totale utvalget). Tabell 5.7 viser hvor ofte respondentene bruker kollektivtransport etter hvor mange avganger det er fra dette stoppestedet.

Tabell 5.7. Hvor ofte man bruker kollektivtransport etter antall avganger fra stoppested ved bolig. Prosent.*

| | 4 g/timen eller oftere | 2-3 g/time | 1 g/time | Sjeldnere | Vet ikke |
|-----------------|---------------------------|------------|----------|-----------|----------|
| Minst én g/uka | 23 | 22 | 4 | 5 | 0 |
| 2-3 g/mnd | 9 | 9 | 7 | 5 | 0 |
| Sjeldnere/aldri | 64 | 69 | 84 | 88 | 98 |
| Vet ikke | 4 | 0 | 4 | 3 | 2 |
| Total | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| N= | 56 | 45 | 45 | 40 | 45 |

*p<0,010 (kji-kvadrattest)

Det er en klar og signifikant sammenheng mellom antall avganger fra nærmeste holdeplass og hvor ofte man bruker kollektivtransport. Blant de som har avganger 4 ganger i timen eller oftere, er det langt flere som benytter kollektivtransport minst én gang i uka (23 prosent) enn for eksempel de som har avgang kun én gang i timen (4 prosent).

Det at få har svart på avstander til kollektivtilbudet og antall avganger kan tyde på at få kjenner til kollektivtilbudet. Som vist tidligere i rapporten er det få som bruker kollektivtransport, noe som trolig virker inn på hvilken kjennskap man har til selve tilbudet.

Hvor langt det er til holdeplass og antall avganger har ofte sammenheng med størrelse på kommunen der man bor. Tabell 5.8 viser hvor ofte man bruker kollektivtransport etter type bosted.

Tabell 5.8. Hvor ofte man bruker kollektivtransport etter type bosted. Prosent. N=425.*

| | Storby (Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger) | Omegnskommune til Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger | Annen kommune med over 50 000 innbyggere | Kommune med 10 000-50 000 innbyggere | Kommune med 10 000 eller færre innbyggere |
|-----------------|---|--|--|--------------------------------------|---|
| Minst én g/uka | 15 | 8 | 10 | 3 | 1 |
| 2-3 g/mnd | 9 | 7 | 0 | 3 | 2 |
| Sjeldnere/aldri | 73 | 83 | 90 | 91 | 96 |
| Vet ikke | 3 | 2 | 0 | 3 | 1 |
| Total | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| N= | 75 | 53 | 39 | 159 | 99 |

*p<0,010 (kji-kvadrattest)

Andelen som bruker kollektivtransport minst en gang i uka er høyere i de fire største byene (Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger) og deres omegnskommuner og i andre byer/kommuner med over 50 000 innbyggere sammenliknet med andre typer bosted. Sammenhengen er signifikant. Hvor man bor har dermed sammenheng med hvor ofte man bruker kollektivtransport.

5.3 Tanker om TT-tjeneste

Tidligere ble det vist at 13 prosent oppgir at de bruker TT-tjeneste minst én gang i løpet av uka. For å få et inntrykk av hvordan respondentene vurderer TT-tjeneste opp mot kollektivtransport, ble de stilt følgende spørsmål:

«Hender det at du enkelte situasjoner/tilfeller velger å bruke TT-tjeneste eller ønsker du kunne bruker TT-tjeneste i stedet for kollektivtransport?»

Tabell 5.9 viser hvordan respondentene svarte på dette spørsmålet, etter om de har tilgang til TT-tjeneste eller ikke.

Tabell 5.9. Hender det at du i enkelte situasjoner velger å bruke/ønsker du kunne bruke TT-tjeneste i stedet for å bruke kollektivtransport? Etter om man har tilgang til TT-tjeneste (og type ordning) eller ikke og totalt i utvalget. Prosent. N=436*

| | Ja, standard ordning for mitt fylke | Ja, standard ordning pluss ekstraturer | Nei, har ikke tilgang på TT-tjeneste | Totalt |
|--|-------------------------------------|--|--------------------------------------|--------|
| Ja, flere ganger i uka | 15 | 17 | 6 | 11 |
| Ja, flere ganger i måneden | 22 | 17 | 14 | 18 |
| Ja, enkelte ganger i løpet av et år | 26 | 16 | 13 | 19 |
| Nei, jeg har ikke behov for TT-tjeneste, kollektivtransporten og andre transportmidler dekker mitt behov | 2 | 0 | 6 | 4 |
| Spørsmålet er ikke aktuelt | 35 | 50 | 61 | 48 |
| Total | 100 | 100 | 100 | 100 |
| N= | 217 | 12 | 207 | 436 |

*p<0,001 (kji-kvadrattest)

Hele 29 prosent oppgir at de velger eller ønsker de kunne bruke TT-tjeneste i stedet for kollektivtransport én gang i måneden eller oftere og kun fire prosent mener at de ikke har behov for TT-tjeneste fordi kollektivtransporten og andre transportmidler dekker deres behov. Det er en klar sammenheng mellom om man velger TT-tjeneste/ønsker å kunne bruke TT-tjeneste i stedet for kollektivtransport etter om man har tilgang til denne tjenesten eller ikke. Sammenhengen er signifikant. De som har TT-tjeneste oppgir dette i større grad at velger /ønsker å bruke TT-tjeneste i stedet for kollektivtransport enn de som ikke har denne tjenesten. Dette er et vanskelig spørsmål (konkret for de som har TT-tjeneste, mer hypotetisk for de som ikke har TT-tjeneste) og det kan være at mange av de som ikke har TT-tjeneste ikke har visst hvordan de skulle svare på det. Hele 48 prosent oppgir at spørsmålet er uaktuelt. At det er flere av de som ikke har TT-tjeneste som oppgir «ikke aktuelt» enn de som har det, kan skyldes at spørsmålet blir for hypotetisk blant de førstnevnte. At en del svarer «ikke aktuelt» kan også bety at TT-tjeneste eller kollektivtransport ikke er et reelt alternativ for dem.

I noen tilfeller kan det hende at man har behov for TT-tjeneste selv om man kan kjøre bil selv. 287 respondenter har oppgitt at de har førerkort for bil. Disse ble stilt følgende spørsmål:

«I enkelte situasjoner/tilfeller vil du kanskje velge å bruke eller ønske å bruke TT-tjeneste i stedet for å kjøre selv (som sjåfør). Hva er den/de viktigste årsakene til at du benytter eller ønsker å benytte TT-tjeneste i stedet for å kjøre bil? Flere kryss mulig. Spørsmålet gjelder uavhengig av om du har TT-tjeneste eller ikke.»

Tabell 5.10 viser hvordan de med førerkort har svart på dette spørsmålet, uavhengig av om de har TT-tjeneste eller ikke.

Tabell 5.10. Situasjoner der man velger/ønsker å kunne bruke TT-tjeneste i stedet for å kjøre bil selv. Prosent. N=287.

| | % |
|---|----|
| Jeg blir sliten av å kjøre bil | 21 |
| Jeg synes det er slitsomt/stressende å kjøre i rushtrafikk | 10 |
| Jeg synes det er slitsomt/stressende å kjøre i byen | 12 |
| Det er vanskelig å finne parkeringsplass | 27 |
| Det er usikkert om jeg finner en parkeringsplass nærme nok stedet jeg skal til | 37 |
| Det er slitsomt/vanskelig å komme seg til og fra parkeringsplass | 28 |
| Jeg skal drikke alkohol (for eksempel på fest, café/pub/restaurant, selskap) | 30 |
| Jeg skal ut på en lengre reise og skal til en flyplass/togstasjon/busstasjon | 39 |
| Spørsmålet er ikke aktuelt for meg fordi jeg aldri kjører bil selv (som fører) | 1 |
| Spørsmålet er ikke aktuelt for meg fordi jeg ønsker ikke/har ikke behov for TT-tjeneste | 24 |

Svarene viser tydelig at de finnes mange situasjoner der man velger å bruke TT-tjeneste eller ønsker man kunne bruke TT-tjeneste i stedet for å kjøre bil selv.

Ofte gjelder det situasjoner knyttet til å parkere; ikke bare at det er vanskelig å finne (27 prosent), men også at man er usikker på om man finner en parkeringsplass

nærme nok stedet man skal til (38 prosent). En del opplever også at det er slitsomt/vanskelig å komme seg til og fra parkeringsplass.

At man skal drikke alkohol er det også mange som sier seg enig i (30 prosent). Den situasjonen der flest velger eller ønsker de kunne bruke TT-tjeneste i stedet for å kjøre bil selv, er når de som ut på en lengre reise og skal til en flyplass/togstasjon/busstasjon (39 prosent).

24 prosent oppgir at de ikke ønsker eller at de ikke har behov for TT-tjeneste.

6 Problemer med transport

6.1 Problemer med ulike transportmidler

Respondenter som har nedsatt bevegelsesevne ble spurt om de for tiden har noen fysiske problemer som begrenser deres muligheter til å bevege deg utendørs eller bruke ulike transportmidler. Tabell 6.1 viser hvordan respondentene har svart på dette spørsmålet.

Tabell 6.1. Andel som har oppgitt at de har problemer med å utføre reise med ulike transportmidler. Personer med nedsatt bevegelsesevne. Prosent.

| | Alle som oppgir å ha nedsatt bevegelsesevne (N=492) |
|----------------------|---|
| ...gå | 76 |
| ...sykle | 72 |
| ...reise med buss | 67 |
| ...reise med trikk | 62 |
| ... reise med t-bane | 58 |
| ...reise med tog | 58 |
| ...kjøre bil selv | 35 |
| ...sitte på i bil | 18 |

Tabellen viser at personer med nedsatt bevegelsesevne opplever størst problemer knyttet til å gå eller å sykle. Over to tredjedeler har også problemer med å bruke buss. Tog og t-bane er det kollektiv transportmiddelet man opplever minst problemer med. Likevel er det nærmere to tredjedeler som opplever problemer med slike transportmidler. Det å sitte på i bil som passasjer er den transportformen personer med nedsatt bevegelsesevne opplever minst problemer med.

6.2 Problemer med å gå til fots

Respondentene ble spurt om det hender at de har problemer med å gå til fots til ulike aktiviteter/holdeplasser. For de som er avhengig av rullestol, var det mulig å svare «umulig å gå så langt til fots». Tabell 6.2. viser hvordan respondentene svarte på spørsmålet.

Tabell 6.2. Hender det at du har problemer med å gå til fots til ulike aktiviteter/holdeplasser? Flere svaralternativer mulig. N=492. Prosent.

| | % |
|---|-----|
| Har ingen spesielle problemer | 3 |
| For mange fysiske hindringer på strekningen til og fra aktivitet/holdeplass | 12 |
| Umulig for meg å gå så langt til fots | 60 |
| For langt å gå, jeg blir altfor sliten | 26 |
| Det mangler benker å hvile seg på underveis | 11 |
| Annet | 24 |
| N= | 492 |

Kun 3 prosent oppgir «Ingen spesielle problemer» på spørsmålet.. 60 prosent oppgir at det er umulig, dvs. at det er ca. 40 prosent som har mulighet til å gå til fots aktiviteter/holdeplasser, men at de opplever problemer på veien. Nærmere en tredjedel opplever at det er for langt å gå og at man blir for sliten. Noen opplever også at det er for mange fysiske hindringer på veien (12 prosent) og oppgir at problemene skyldes at det mangler benker å hvile seg på underveis (11 prosent). I sum tyder disse svarene på at det problemene knyttet til å gå først og fremst skyldes at det er lange avstander eller at man ikke har mulighet til å gå til fots.

6.3 Problemer med å bruke kollektivtransport

Alle respondentene, både de med og uten bevegelseshemming, fikk spørsmålet: «Hender det at du har problemer med å bruke kollektivtransport, og i så fall, hvilke?».

Tabell 6.3 gir en oversikt over hvordan respondentene svarte på dette spørsmålet.

Det er store forskjeller mellom personer med nedsatt bevegelsesevne og befolkningen ellers i hvilke problemer de opplever med å bruke kollektivtransport. Befolkningen ellers synes først og fremst å ha problemer med det vanlige rutetilbudet – at det er for få avganger, at det tar for lang tid og at en reise krever altfor mange bytter for å komme seg dit man vil. Personer med nedsatt bevegelsesevne opplever i mindre grad det vanlige rutetilbudet som et problem. Problemet med å bruke kollektivtransport blant disse er først og fremst knyttet til at de synes det er for slitsomt og krevende å bruke denne transportformen. Halvparten opplever at det er vanskelig å komme seg av og på et kollektivt transportmiddel, som et problem. Andre ofte oppgitte problemer er at det er for langt å gå (enten hjemmefra og til holdeplassen eller fra holdeplassen og til aktiviteten), at de opplever problemer om bord på selve transportmiddelet (mangel på sitteplasser, trengsel, urolig kjøring/brå bevegelser) eller at det er for mange fysiske hindringer på veien (enten hjemmefra og til holdeplassen eller fra holdeplassen til aktiviteten man skal delta i).

Tabell 6.3. Problemer med å bruke kollektivtransport. Personer med nedsatt bevegelsesevne og befolkningen generelt. Prosent.

| | Bevegelses- hemmede (N=492) | Befolkninge n ellers (N=1012) |
|---|-----------------------------------|-------------------------------------|
| Har ingen spesielle problemer | 3 | 69 |
| For få avganger fra der jeg bor | 12 | 93 |
| Reiser med kollektivtrafikk fra der jeg bor krever alt for mange bytter (av kollektiver transportmidler) for å komme dit jeg skal | 11 | 67 |
| Det tar for lang tid | 8 | 95 |
| Jeg synes det er for slitsomt/krevende | 44 | 34 |
| Det er ikke noe kollektivtransport som går til den aktiviteten jeg ønsker å delta i | 23 | 40 |
| Det er for langt å gå hjemmefra til holdeplassen | 36 | 24 |
| Det er for mange fysiske hindringer (f.eks. fortauskanter, brøytekanter, bakker med mer) på vei til holdeplassen/stasjonen | 34 | 1 |
| De er for mange fysiske hindringer (f.eks. trapper, mangel på heis, bakker) på holdeplassen/stasjonen. | 22 | 0 |
| Vanskelig å komme seg av og på transportmiddelet | 48 | 0 |
| Problemer om bord på transportmiddelet (mangel på sitteplasser, trengsel, urolig kjøring/brå bevegelser) | 30 | 21 |
| For mange fysiske hindringer (f.eks. fortauskanter, brøytekanter med mer) fra holdeplassen der jeg går av og til den aktiviteten jeg ønsker å delta i | 26 | 0 |
| For langt å gå fra stoppestedet der jeg går av til den aktiviteten jeg ønsker å delta i | 30 | 16 |
| For få avganger fra det stedet aktiviteten finner sted (hjemreise) | 16 | 44 |
| Andre problemer | 21 | 36 |

6.4 Problemer med å bli kjørt som passasjer i privatbil

Begge utvalgene fikk spørsmål om de opplever noen problemer med å bruke privat bil som sjåfør til ulike aktiviteter, se tabell 6.4.

Tabell 6.4. Problemer med å bruke bil som sjåfør. Flere svalgalternativer mulig. Personer som har oppgitt at de har førerkort. Prosent.

| | Bevegelses- hemmede (N=363) | Befolkningen ellers (N=1085) |
|--|-----------------------------------|------------------------------------|
| Har ingen spesielle problemer | 34 | 70 |
| Liker ikke å kjør bil i tett trafikk | 9 | 9 |
| Vanskelig å få parkeringsplass | 19 | 13 |
| Liker ikke å kjøre om kvelden | 11 | 2 |
| For langt å gå fra parkeringsplass til aktiviteten jeg skal til | 13 | 1 |
| For mange fysiske hindringer (fortauskanter, brøytekanter, bakker m.m.) mellom parkeringsplass og aktiviteten jeg skal til | 15 | 1 |
| Har ikke/har dårlig tilgang på bil | 7 | 8 |
| Andre problemer | 24 | 2 |

For personer med nedsatt bevegelsesevne er problemene først og fremst knyttet til parkering, som å finne parkeringsplass, at det er for langt å gå fra parkeringsplassen til aktiviteten man skal til eller at det er for mange fysiske hindringer på vei til/fra parkeringsplass og aktiviteten man ønsker å delta i. Flest svarer imidlertid «annet»-kategorien – hele én av fire oppgir dette. Dette kan tyde på at svaralternativene ikke er uttømmende nok for å fange opp problemer som personer med nedsatt bevegelsesevne opplever med å bruke privatbil.

Få i befolkningen ellers opplever problemer knyttet til parkering. Det største problemet for dem er parkeringsforholdene.

6.5 Problemer med å bruke bil som passasjer

Respondentene fikk spørsmål om det hender de har problemer med å bli kjørt (som passasjer) i privatbil til ulike aktiviteter (flere svaralternativer var mulig). 40 prosent av det totale utvalget (N=492) oppgir at de ikke har noen spesielle problemer. For de resterende 60 prosentene har vi undersøkt hva slags problemer de opplever (N=298). 41 prosent av disse oppgir «Jeg har ingen til å kjøre meg» som et problem med å bli kjørt i privatbil. 17 prosent oppgir også at «Jeg mangler transport/noen til å kjøre meg den ene veien til en aktivitet (f eks at man blir kjørt til en aktivitet, men mangler transport på tilbakeveien)» som et problem. 22 prosent oppgir «andre problemer» hvorpå de kunne spesifisere (se vedlegg 5). Mange har spesifisert at de blir avhengig av andre og må tilpasse seg dem. Andre problemer som er spesifisert går på at de kun kan bruke en spesialtilpasset bil.

Videre ble også følgende spørsmål stilt: «Hvordan opplever du ikke å kjøre bil selv?». I undersøkelsen er det 40 prosent som oppgir at de enten ikke har førerkort (N=115) eller at de har førerkort, men at de aldri kjører bil selv (N=75). Vi har undersøkt om det hvordan disse opplever ikke å kjøre bil selv, tabell 6.5.

Tabell 6.5. *Hvordan opplever du ikke å kjøre bil selv? Flere svaralternativer mulig. N=189. Prosent.*

| | % |
|---|----|
| Jeg klarer meg fint uten | 17 |
| Det er av og til problematisk ikke å kunne kjøre selv | 22 |
| Det å ikke kunne kjøre bil selv er en hindring for flere aktiviteter jeg ønsker å delta i | 35 |
| Jeg blir veldig avhengig av andre | 59 |
| Det er vanskelig å få til spontanreiser | 44 |
| Annet | 14 |

Kun et mindretall mener at de klarer seg fint uten å kjøre bil selv. Svært mange opplever at de blir veldig avhengig av andre (59 prosent). Som vi har sett tidligere er det svært mange som får hjelp til transport av sitt sosiale nettverk. Når man skal få hjelp av andre må det ofte planlegges. At det er vanskelig å få til spontanreiser er også noe som mange opplever som et problem (44 prosent). Også her kunne respondentene oppgi andre opplevelser knyttet til det å ikke kjøre bil selv, se vedlegg 4.

6.6 Problemer med å bruke/få tilgang til TT-tjeneste

Som tidligere nevnt, er det 53 prosent blant personer med nedsatt bevegelseevne som oppgir at de har tilgang til TT-tjeneste (standard ordning eller standard ordning samt ekstra reiser). For å avdekke om mangel på tilgang til TT-tjeneste oppleves som et problem, fikk alle respondentene med nedsatt bevegelseevne spørsmål om de har enten problemer med å få tilgang til, eller problemer med å benytte seg av TT-tjenesten. I tabell 6.6 har vi, i tillegg til å se på hele utvalget også skilt ut dem som *har* TT-tjeneste.

Tabell 6.6. Problemer med å få tilgang til og å benytte TT-tjeneste. Personer med nedsatt bevegelseevne generelt og personer med tilgang på TT-tjeneste. Prosent.

| | Andel av alle med bevegelsehemning (N=442) | Andel av dem i utvalget som har TT-tjeneste (N=215) |
|--|--|--|
| Ingen spesielle problemer | 36 | 59 |
| Får ikke tildelt turer selv om jeg har behov for det | 12 | 2 |
| De turene jeg får strekker ikke til | 17 | 30 |
| Bestillingsordningen er for problematisk | 6 | 5 |
| Andre problemer | 36 | 21 |

Totalt i utvalget er det 36 prosent som oppgir at de ikke har noen problemer knyttet til tilgang til eller bruk av TT-tjeneste, uavhengig av om de har TT-tjeneste eller ikke. Av de som har TT-tjeneste, er den tilsvarende andelen på 59 prosent, noe som tyder på at brukerne av TT-tjeneste er relativt fornøyde med tilbudet.

30 prosent av dem som mottar TT-tjenester mener at de turene de får ikke strekker til, mens bare fem prosent opplever problemer knyttet til bestillingsordningen. En femtedel av disse oppgir «andre problemer» som de fikk spesifisere, se vedlegg 6.

6.7 Problemer med å bruke rullestol/permobil

Totalt er det 260 personer som har svart at de er avhengig av rullestol (enten manuell eller elektrisk) og/eller permobil for å forflytte seg mer enn 30 meter utendørs. Disse fikk spørsmål om det hender de opplever problemer med å bruke rullestol/permobil. Alle oppga at de har problemer. Tabell 6.7 viser hva slags problemer de opplever med å bruke rullestol/permobil.

Tabell 6.7. Hender det at du opplever problemer med å bruke rullestol/permobil? Flere svaralternativer mulig. Prosent. N=260.

| | % |
|---|-----|
| Vanskelig å komme over fortauskanter | 52 |
| For bratt terreng der jeg skal | 32 |
| Er redd for å gå tom for strøm | 22 |
| For trange steder på veien dit jeg skal | 19 |
| Vanskelig å kjøre/manøvrere | 16 |
| N= | 260 |

Det vanligste problemet som blir oppgitt er det at det er vanskelig å komme seg over fortauskanter. Vel halvparten av personene i utvalget (52 prosent) oppgir dette. En tredjedel opplever også problemer med at terrenget er for bratt der de skal. Frykten for å gå tom for strøm, eller at det er trange steder på veien blir også oppgitt som et problem med rullestolen. En god del (31 prosent) oppgir også andre problemer, se vedlegg 3 for spesifisering av disse problemene. Av spesifiseringene kommer det frem at en god del opplever problemer med vær og vintertids (regn, snø og slaps). Problemer på vinterstid blir nærmere belyst under.

6.8 Problemer på vinterstid

I flere av analysene over kommer det frem at mange opplever fysiske hindringer på veien til enten parkeringsplass eller holdeplass. Det er grunn til å tro at en del av disse problemene forsterker seg om vinteren. Respondentene fikk derfor spørsmålet: «Gjør vinteren det vanskelig for deg å reise på samme måte som du gjør nå, om høsten?». Hele 74 prosent svarte ja på dette spørsmålet, se tabell 6.8.

Tabell 6.8 Problemer knyttet til vinteren. Personer med nedsatt bevegelsesevne. Prosent. N=442.

| | Ja | Nei | Vet ikke | Totalt |
|---|----|-----|----------|--------|
| Gjør vinteren det vanskelig for deg å reise på samme måte som du gjør nå om høsten? | 74 | 20 | 7 | 101 |

Videre ble det spurt mer spesifikt om hvilke problemer de opplever med å reise på vinteren, se tabell 6.9.

Tabell 6.9. Hva er årsakene til at vinteren gjør det vanskelig for deg å reise? Personer med nedsatt bevegelsesevne. Prosent. N=324

| | Andel som oppgir problemet. Prosent |
|--|-------------------------------------|
| Det er for glatt | 81 |
| Dårlig brøyting/snørydding | 58 |
| Brøytekanter gjør det for vanskelig å komme seg frem | 66 |
| Det er for mørkt | 13 |
| Andre grunner | 16 |

Det største problemet er at det er for glatt. Brøytekanter kommer opp som det som er det nest største problemet. At det er for mørkt synes å ha svært liten betydning for personer med nedsatt bevegelsesevne.

7 Aktiviteter i hverdagen

I dette kapitlet undersøker vi hvor ofte respondentene deltar i ulike aktiviteter, om det er noen aktiviteter de gjerne skulle gjort oftere og hva eventuelt årsakene til dette er. Vi sammenlikner svarene til de med nedsatt bevegelsesevne og de med befolkningen ellers for å undersøke om det er forskjeller mellom disse i hvilken grad deres «behov» for aktiviteter blir tilfredsstillt. Til slutt undersøkes i hvilken grad det er en sammenheng mellom udekket aktivitetsbehov og ulike individuelle ressurser/egenskaper, kontekstuelle faktorer og faktisk aktivitetsdeltakelse.

I undersøkelsene ble respondentene spurt om i hvilken grad de faktisk deltar i aktiviteter utenfor hjemmet og om det er noen aktiviteter de gjerne ville gjort oftere. Det er blitt spurt om aktiviteter som typisk skjer utenfor hjemmet og som krever en reise:

- Arbeid
- Arbeidsmarkedstiltak/rehabilitering til arbeidsmarkedet
- Frivillig forenings-/organisasjonsarbeid
- Skole/utdanning
- Innkjøp av dagligvarer
- Oppsøke lege, fysioterapeut, sykehus, tannlege og lignende
- Hente/bringe/følge andre (barn/voksne)
- Delta i organiserte fritids- og idrettsaktiviteter (kor, korps, trening, idrett)
- Gjøre individuelle/uorganiserte idrettsaktiviteter som krever en reise til et sted (treningsstudio, svømmehall)
- Går på café/pub/restaurant/kino/konsert/teater/utstillinger/dans og lignende
- Delta på idrettsstevne, fotball kamp, andre stevner/kamper som tilskuer
- Besøke venner/familie
- Gå på tur i nabolaget, for eksempel tur med hund (uten annet formål)
- Gå på tur i skog og mark

Noen av disse aktivitetene dekker trolig i større grad de ulike behovene som Allardt (1975) mener er sentralt for velferd («å ha», «å være» og «å elske»). Å arbeide kan i mange tilfeller dekke alle behovene, men å gjøre innkjøp av dagligvarer i mange tilfeller ofte kun dekker behovet for «å ha». Hvilke behov de ulike aktivitetene dekker vil imidlertid være individuelt og det er derfor vanskelig å gjøre forhåndsantagelser om hvilke behov ulike aktiviteter dekker. For å lette fremstillingen, har vi likevel delt aktivitetene inn i to ulike hovedgrupper; «Å ha/å være»-aktiviteter og «å elske/å være» aktiviteter, vel vitende om at noen av de aktivitetene vi har karakterisert som «å ha/å være» aktiviteter kan tilfredsstillte behovet for «å elske», og at noen av «å elske/å være»-aktivitetene også kan tilfredsstillte behovet for «å ha».

7.1 «Å ha/å være»-aktiviteter

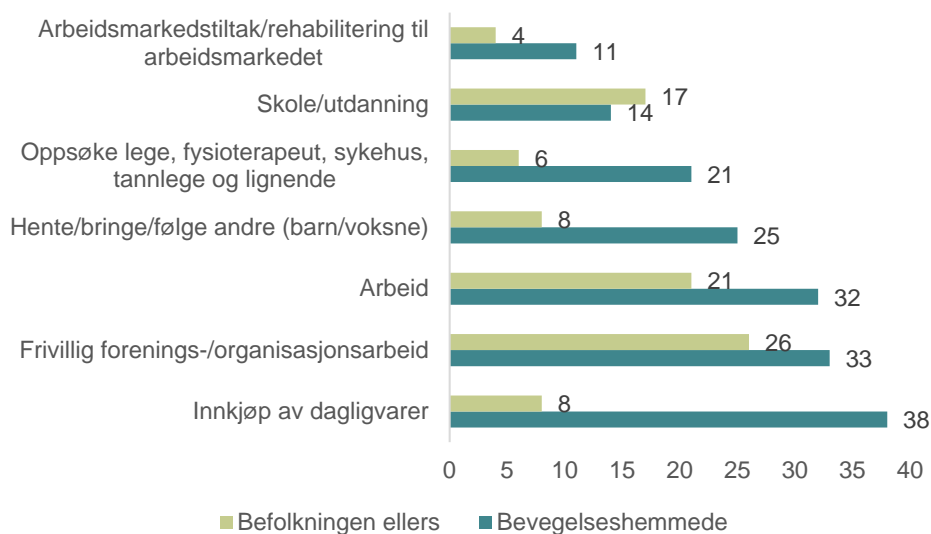
Figur 7.1 viser andel som oppgir at de deltar minst én gang i uka i ulike «å ha/å være»-aktiviteter.



Figur 7.1. Andel som deltar minst én gang i uka i ulike «å ha/å være»-aktiviteter.

Befolkningen generelt deltar langt oftere i de fleste av denne typen aktiviteter enn personer med nedsatt bevegelsesevne. Størst forskjell finner vi i arbeidsdeltakelse. Det eneste aktiviteten som personer med nedsatt bevegelsesevne deltar signifikant oftere enn befolkningen for øvrig er «å oppsøke lege, fysioterapeut, sykehus, tannlege eller liknende». Noen færre personer med nedsatt bevegelsesevne foretar innkjøp av dagligvarer minst én gang i uka sammenliknet med befolkningen ellers (75 mot 95 prosent).

Analysen av spørsmålet om det er noen aktiviteter de gjerne skulle gjort mer av viser at en av tre av personer med nedsatt bevegelsesevne gjerne også skulle deltatt mer i både arbeid og gjort flere innkjøp av dagligvarer, se figur 7.2. I tillegg er det en av tre som oppgir at de skulle deltatt oftere i frivillig forenings-/organisasjonsarbeid.

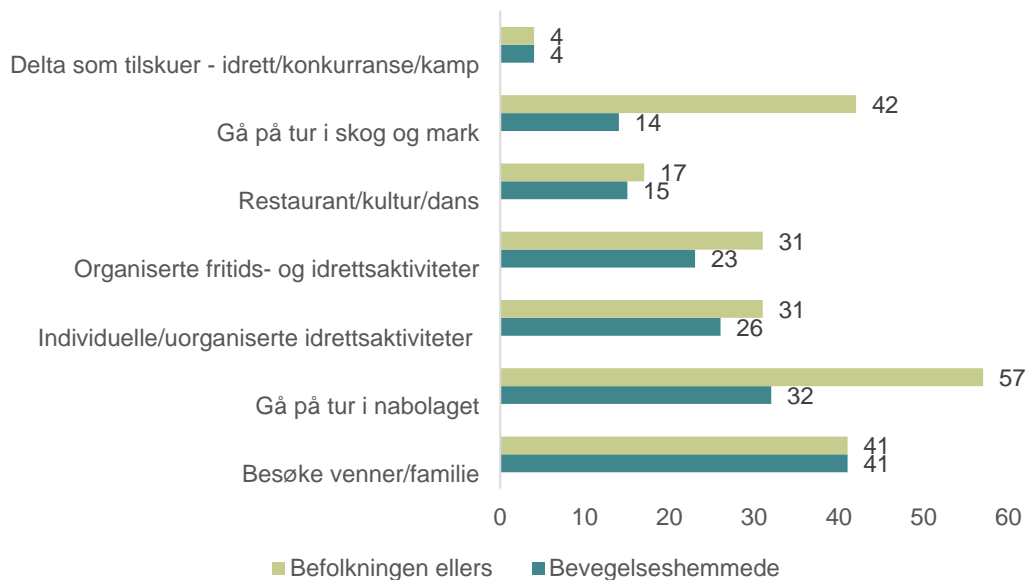


Figur 7.2 Andel som gjerne skulle gjort en gitt «å ha/å være»-aktivitet oftere. Prosent.

På nesten samtlige aktiviteter er det udekkede behovet større blant personer med nedsatt bevegelseevne enn blant personer i befolkningen ellers. Spesielt stor forskjell finner vi ønske om å delta mer i innkjøp av dagligvarer, hente/bringe andre og oppsøke ulike helsetjenester.

7.2 «Å elske/å være»-aktiviteter

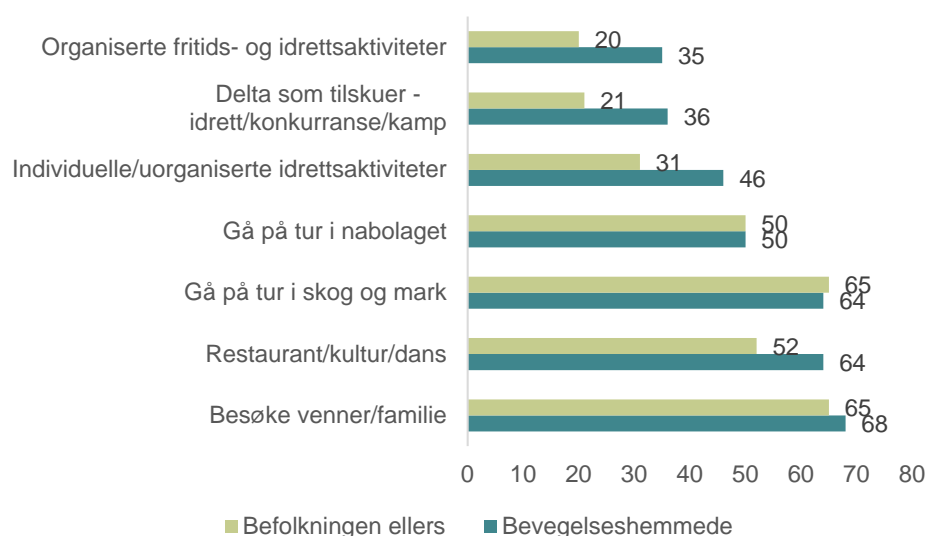
Figur 7.3 viser hvor mange respondenter som deltar i ulike «å elske/å være»-aktiviteter minst én gang i uka.



Figur 7.3 Andel som deltar i en gitt «å elske/å være»-aktivitet minst én gang i uka. Prosent.

De vanligste «å elske/å være»-aktivitetene blant personer med nedsatt bevegelsesevne er å dra på besøk til venner/familie (41 prosent), gå tur i nabolaget (32 prosent), å gjøre individuelle/uorganiserte idrettsaktiviteter (26 prosent) eller å delta i organiserte fritids- og idrettsaktiviteter (23 prosent). Den største forskjellen mellom de med og uten nedsatt bevegelsesevne finner vi i andel som går på tur i skog og mark og andel som går på tur i nabolaget, begge aktiviteter som er vanskeligere når man har nedsatt bevegelsesevne. Ellers er det små forskjeller mellom de med og uten nedsatt bevegelsesevne.

Analyser av om det er noen «å elske»-aktiviteter man gjerne skulle gjort mer av viser at både det å gå tur i skog og mark og det å gå tur i nabolaget viser at mange personer med nedsatt bevegelsesevne likevel ønsker å gjøre mer av slike aktiviteter, se figur 7.4.



Figur 7.4 Andel som gjerne skulle deltatt oftere en gitt «å elske/å være»-aktivitet. Prosent.

Sammen med det å besøke venner/familie og det å gjøre ulike kulturaktiviteter (restaurant/kino/teater/dans), er det å gå tur i skog og mark en av de aktivitetene som flest personer med nedsatt bevegelsesevne ønsker å gjøre mer av.

Det er små forskjeller mellom de med og uten nedsatt bevegelsesevne i hvilke «å elske/å være»-aktiviteter de gjerne skulle gjort mer av.

7.3 Årsaker til at aktiviteter ikke blir gjort oftere

De respondentene som svarte positivt på at de ville delta i én eller flere aktiviteter oftere, fikk deretter følgende spørsmål:

«Du har svart at du gjerne ville gjort en eller flere aktiviteter oftere. Hva er det som hindrer deg i å gjøre dem oftere, generelt sett?»

Hvordan de svarte på dette spørsmålet, er vist i tabell 7.1.

Tabell 7.1 Ulike hindringer for at man ikke deltar én eller flere aktiviteter oftere, generelt sett. Flere svaralternativer mulig. Prosent. N=128*

| Type hindring | Prosent |
|--|---------|
| Helsemessige grunner | 78 |
| Transportutfordringer/problemer med å komme meg til aktivitetene | 47 |
| Jeg orker ikke | 36 |
| Jeg kan komme meg frem til adressen til aktiviteten/e, men selve bygningen er utilgjengelig for meg (for eksempel på grunn av trapper, for smale dører, dørstokker, mangel på WC for funksjonshemmede med mer) | 34 |
| De aktivitetene jeg har lyst til å delta i er ikke tilgjengelig der jeg bor/tilbudet av aktiviteter er for dårlig | 24 |
| Har ikke råd | 20 |
| Mangler noen å gjøre ting/aktiviteter sammen med | 20 |
| Tiden strekker ikke til | 12 |
| Synes det blir for langt å reise | 12 |
| Andre forhold | 7 |
| Jeg opplever det som utrygt å reise til og fra aktiviteten/e fordi den/de finner sted på kveldstid | 4 |

*Av tekniske årsaker var det kun de som svarte at de ville delta i arbeid oftere som fikk dette oppfølgingsspørsmålet. Derav det lave antallet (N).

Den viktigste årsaken til at man ikke deltar oftere i en eller flere aktiviteter generelt sett, er helsemessige grunner (78 prosent). Transportutfordringer kommer opp som den nest viktigste årsaken (47 prosent). I tillegg til problemer med selve transporten til og fra en aktivitet, ser vi at også fysiske tilgjengeligheten til selve aktiviteten er en viktig årsak (34 prosent) for at man ikke deltar i aktiviteter oftere, generelt sett.

7.4 Et udekket aktivitetsbehov – varierer det med individuelle ressurser og kontekstuelle forhold?

Vi har konstruert en indeks som summerer opp hvor mange ganger hver respondent har svart at de har et udekket aktivitetsbehov (både for «å ha/være»-aktiviteter og for «å elske/være»-aktiviteter) på alle de 14 spørsmålene om ulike aktiviteter. Slik kan vi si noe om den generelle graden av udekket aktivitetsbehov blant personer med nedsatt bevegelseevne. Indeksen er blitt delt opp i fire kategorier:

- De som ikke har noe udekket aktivitetsbehov (14 %)
- De som har 1-4 aktiviteter de gjerne skulle gjort mer av (29 %)
- De som har 5-8 aktiviteter de gjerne skulle gjort mer av (37 %)
- De som har 9 eller flere aktiviteter de gjerne skulle gjort mer av (19 %)

60 personer lot være å svare på spørsmålet om det er noen aktiviteter de gjerne skulle gjort mer av, de er utelukket fra analysene.

Denne variabelen er blitt brukt for å undersøke om grad av udekket transportbehov varierer med ulike individuelle ressurser/egenskaper og ulike kontekstuelle forhold.

Vi har undersøkt for en rekke forhold, og hovedfunnet er at udekket aktivitetsbehov i stort ikke har sammenheng med verken individuelle ressurser/kjennetegn eller kontekstuelle forhold.

Dette kan bety at ulike hindringer for å delta i aktiviteter kan variere for hver enkelt aktivitet og at dette ikke blir fanget opp når man ser på det generelle udekkede aktivitetsbehovet. En annen årsak kan være at når en variabel har flere spørsmål blir det vanskeligere å fange opp signifikante forskjeller i og med at noen kategoriene blir veldig små (dvs. antall personer i hver kategori).

Det finnes imidlertid noen tendenser til at graden av udekket transportbehov varierer med noen forhold, spesielt når man undersøker forskjeller mellom enkeltkategorier på en gitt variabel. Tabell 7.2 viser hvordan graden av udekket aktivitetsbehov varierer med ulike individuelle ressurser/kjennetegn og kontekstuelle forhold. Det er en signifikant sammenheng mellom type gå-hjelpemiddel og grad av udekket aktivitetsbehov. Blant de som bruker manuell rullestol, enten kun manuell eller også bruker elektrisk rullestol, er det færre som har et udekket aktivitetsbehov (jf. «ikke udekket behov» og «1-4 udekkede aktiviteter») enn de som ikke bruker kun elektrisk rullestol eller kun gå-hjelpemidler (krykker, gå-stokk og/eller rullator).³ At de som bruker elektrisk rullestol har et større udekket behov enn de som bruker manuell kan skyldes at elektriske rullestoler er vanskeligere å komme seg ut og rundt med fordi de er større og tyngre. At de som bruker andre gå-hjelpemidler, men ikke rullestol (verken elektrisk eller manuell) har et større udekket behov enn de som bruker manuell rullestol er vanskeligere å forklare. Kanskje er det slik at det er eldre mennesker som begynner å bruke gå-hjelpemidler på sine eldre dager og i mindre grad er vant til å bruke slikt enn de som bruker manuell rullestol. Det er også en tendens til at de som har et bedre kollektivtilbud (mht avstand og antall avganger) har et mindre udekket aktivitetsbehov enn de som har et dårligere kollektivtilbud.

³ Denne variabelen er konstruert med tanke på å få frem andel som bruker rullestol (ulike typer og kombinasjon) og andel som ikke bruker rullestol, men andre gå-hjelpemidler, dvs krykker, gå-stokk og rullator. De ulike rullestol-kategoriene bruker i varierende grad også andre gå-hjelpemidler.

Tabell 7.2. Grad av udekket aktivitetsbehov etter ulike individuelle ressurser/kjennetegn og ulike kontekstuelle forhold. Prosent.

| | Ikke udekket behov | 1-4 udekket aktivitet er | 5-8 udekket aktivitet er | 9 eller flere udekket aktivitet er | Totalt | N |
|--|--------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|--|--------|-----|
| Andre funksjonshemninger (N=432)^{i.s.} | | | | | | |
| Ja | 13 | 28 | 39 | 20 | 100 | 180 |
| Nei | 15 | 33 | 34 | 19 | 100 | 228 |
| Vet ikke | 8 | 13 | 50 | 29 | 100 | 24 |
| Type gå-hjelpemidler (N=406)* | | | | | | |
| Manuell og elektrisk rullestol | 33 | 22 | 27 | 18 | 100 | 109 |
| Manuell rullestol, ikke elektrisk | 24 | 39 | 24 | 13 | 100 | 113 |
| Elektrisk rullestol, ikke manuell | 17 | 22 | 36 | 25 | 100 | 108 |
| Andre gå-hjelpemidler, bruker ikke rullestol | 20 | 25 | 37 | 18 | 100 | 76 |
| Tilgang til TT-tjeneste (N=432)^{i.s.} | | | | | | |
| Ja, standard ordning for mitt fylke | 12 | 29 | 39 | 20 | 100 | 215 |
| Ja, standard ordning pluss ekstraturer innvilget etter søkna | 8 | 42 | 25 | 25 | 100 | 12 |
| Nei, har ikke tilgang på TT-tjeneste | 15 | 29 | 37 | 19 | 100 | 205 |
| Mulighet til å bli kjørt av andre (ikke TT-tjeneste) (N=423)^{i.s.} | | | | | | |
| 3 g/uka+ | 14 | 30 | 38 | 18 | 100 | 146 |
| 1-2 g/uka | 13 | 30 | 38 | 19 | 100 | 94 |
| 2-3 g/mnd | 15 | 28 | 39 | 18 | 100 | 74 |
| Sjeldnere/aldri | 12 | 27 | 35 | 27 | 100 | 109 |
| Tilgang på førerkort (N=432)^{i.s.} | | | | | | |
| Har førerkort | 13 | 29 | 37 | 21 | 100 | 329 |
| Har ikke førerkort | 14 | 30 | 39 | 17 | 100 | 103 |
| Bilbruk og førerkort (N=432)^{i.s.} | | | | | | |
| Ja, jeg har både førerkort og jeg kjører bil selv (som fører | 17 | 31 | 34 | 18 | 100 | 225 |
| Ja, jeg har både førerkort og kjører bil selv (som fører) av | 5 | 29 | 39 | 27 | 100 | 41 |
| Ja, jeg har førerkort, men jeg kjører aldri bil selv | 6 | 22 | 44 | 27 | 100 | 63 |
| Nei, jeg har ikke førerkort | 14 | 30 | 39 | 18 | 100 | 103 |
| Avstand til kollektivtransport, nærmeste holdeplass (N=219)^{i.s.} | | | | | N | |
| Under 250 meter | 10 | 35 | 40 | 15 | 100 | 52 |
| 251-500 m | 11 | 26 | 40 | 23 | 100 | 82 |
| 500-1000 | 7 | 31 | 49 | 13 | 100 | 55 |

| | Ikke udekket behov | 1-4 udekket aktivitet er | 5-8 udekket aktivitet er | 9 eller flere udekket aktivitet er | Totalt | N |
|--|--------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|--|--------|-----|
| Over 1000 meter | 7 | 27 | 23 | 43 | 100 | 30 |
| Avganger med kollektivtransport, nærmeste holdeplass (N=222)i.s | | | | | | |
| 4 g/timen eller oftere | 13 | 25 | 43 | 19 | 100 | 53 |
| 2-3 g/time | 16 | 35 | 33 | 16 | 100 | 45 |
| 1 g/time | 2 | 37 | 30 | 30 | 100 | 43 |
| Sjeldnere | 5 | 27 | 45 | 23 | 100 | 40 |
| Vet ikke | 12 | 20 | 46 | 22 | 100 | 41 |
| Type bosted (N=425)i.s. | | | | | | |
| Storby (Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger) | 12 | 28 | 37 | 23 | 100 | 75 |
| Omegnskommune til Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger | 17 | 30 | 40 | 13 | 100 | 53 |
| Annen kommune med over 50 000 innbyggere | 10 | 28 | 46 | 15 | 100 | 39 |
| Kommune med 10 000-50 000 innbyggere | 16 | 33 | 32 | 19 | 100 | 159 |
| Kommune med 10 000 eller færre innbyggere | 10 | 26 | 39 | 24 | 100 | 99 |

*p<0,001, i.s.= ikke signifikant (kji-kvadrattest)

Ellers er det ingen andre tendenser eller signifikante sammenhenger mellom udekket behov og andre forhold som er blitt analysert. Det er heller ingen signifikante sammenhenger mellom udekket aktivitetsbehov og kjønn og alder. I sum tyder dette på at udekket aktivitetsbehov ikke har sammenheng med hvilke mobilitetsmuligheter man har (dvs. individuelle ressurser/egenskaper og kontekstuelle forhold).

I neste avsnitt undersøker vi om det er slik at de som gjør en aktivitet oftere i større grad får dekket sitt aktivitetsbehov enn de som sjeldnere gjør en aktivitet.

7.5 Sammenheng mellom faktisk deltakelse og udekkede behov for aktiviteter

Vi har analysert i hvilken grad det er en sammenheng mellom hvor ofte man deltar i en gitt aktivitet og i hvilken grad man har oppgitt at man gjerne skulle gjort denne aktiviteten oftere. Disse analysene viser ulike sammenhenger, se tabell 7.3.

Tabell 7.3. Andel som ville ha gjort en aktivitet oftere etter hvor ofte de gjør den samme aktiviteten. Prosent. Ubesvarte og vet ikke utelatt.

| Vil gjøre en aktivitet oftere/Hvor ofte en aktivitet blir gjort | Minst én gang i uka | Minst én gang i måneden | Sjeldnere/aldri |
|---|---------------------|-------------------------|-----------------|
| Arbeid (N=423) ^{i.s.} | 29 | 50 | 30 |
| Total | 100 | 100 | 100 |
| N= | 123 | 4 | 296 |
| Arbeidsmarkedstiltak/rehabilitering til arbeidsmarkedet (N=416)** | 39 | 50 | 9 |
| Total | 100 | 100 | 100 |
| N= | 31 | 4 | 381 |
| Frivillig forenings og organisasjonsarbeid (N=425)** | 49 | 39 | 26 |
| Total | 100 | 100 | 100 |
| N= | 55 | 74 | 296 |
| Skole/utdanning (N=425)** | 33 | 67 | 11 |
| Total | 100 | 100 | 100 |
| N= | 46 | 6 | 373 |
| Innkjøp av dagligvarer (N=429)** | 33 | 66 | 53 |
| Total | 100 | 100 | 100 |
| N= | 332 | 35 | 62 |
| Oppsøke lege, fysioterapeut, sykehus, tannlege og lignende (N=429) ^{i.s.} | 24 | 19 | 17 |
| Total | 100 | 100 | 100 |
| N= | 207 | 119 | 103 |
| Hente/bringe/følge andre (barn/voksne) (N=418)** | 40 | 25 | 18 |
| Total | 100 | 100 | 100 |
| N= | 85 | 44 | 289 |
| Delta i organiserte fritids- og idrettsaktiviteter (kor, korps, trening, idrett) (N=418)** | 45 | 50 | 28 |
| Total | 100 | 100 | 100 |
| N= | 95 | 40 | 283 |
| Individuelle/uorganiserte aktiviteter som krever en reise (treningsstudio, svømmehall)** | 64 | 65 | 41 |
| Total | 118 | 37 | 262 |
| N= | 100 | 100 | 100 |
| Gå på café, pub, restaurant, kino, teater, utstillinger, dans og lignende (N=423) ^{i.s.} | 59 | 69 | 63 |
| Total | 100 | 100 | 100 |
| N= | 76 | 162 | 185 |
| Delta på idrettstevne, fotballkamp, andre stevner/kamper (N=420)** | 59 | 56 | 32 |
| Total | 100 | 100 | 100 |
| N= | 17 | 73 | 330 |
| Besøke venner og familie (N=427)* | 67 | 67 | 83 |
| Total | 100 | 100 | 100 |
| N= | 188 | 164 | 75 |
| Gå på tur i nabolaget, for eksempel tur med hunden (uten annet formål) ^{i.s.} | 55 | 58 | 46 |
| Total | 100 | 100 | 100 |
| N= | 139 | 38 | 244 |
| Gå på tur i skog og mark (N=421)** | 66 | 76 | 56 |
| Total | 100 | 100 | 100 |
| N= | 68 | 51 | 302 |

**p<0,001, *p<0,05, i.s.= ikke signifikant (kji-kvadrattest)

Tre ulike sammenhenger kan trekkes frem fra disse analysene. Det ene er at de som allerede gjør en aktivitet, ofte vil gjøre mer av denne aktiviteten. Dette gjelder aktiviteter som gjerne reflekterer spesielle interesser, som deltakelse på ulike

idrettsarrangement, delta i ulike organiserte fritids- og idrettsaktiviteter og individuelle treningsaktiviteter.

Det andre går på at vi ikke finner noen signifikante sammenhenger mellom udekket behov og følgende aktiviteter:

- Arbeid
- Oppsøke lege, fysioterapeut, sykehus, tannlege og lignende
- Gå på café, pub, restaurant, kino, teater, utstillinger, dans og lignende
- Gå på tur i nabolaget, for eksempel tur med hunden (uten annet formål)

Et fellestrekk ved disse aktivitetene er at de trolig er mer generelle enn de andre aktivitetene, som i større grad reflekterer særegne interesser (som «Delta på idrettsstevne, fotballkamp, andre stevner/kamper», «hente/bringe/følge andre», «frivillig forenings-/organisasjonsarbeid» med mer). Mens «nye vil ha mer» når det gjelder aktiviteter man har en spesiell interesse for, tyder resultatene på at behovet for arbeid, oppsøke ulike helsetjenester, delta i ulike sosiale- og kulturaktiviteter (café, pub, kino, teater med mer) og å gå på tur i nabolaget er mer eller mindre uavhengig av hvor ofte man deltar i slike aktiviteter. Dette kan tyde på at de som allerede gjør slike aktiviteter, gjerne vil gjøre mer av dem, mens de som ikke får gjort slike aktiviteter opplever et savn knyttet til slike aktiviteter. Det kan for eksempel tenkes at mange som jobber deltid gjerne helst ville jobbet deltid eller at de som har et behov for helsetjenester opplever at de ikke får nok oppfølging, selv om de får slik oppfølging.

Den tredje interessante trekket er at det er en negativ signifikant sammenheng mellom å ville foreta henholdsvis «innkjøp» og «besøk» oftere og hvor ofte man faktisk gjør disse aktivitetene. Jo oftere man gjør innkjøp eller drar på besøk til familie og venner, jo mindre har man et udekket behov for disse aktivitetene. Både det å gjøre innkjøp og dra på besøk til familie og venner kan ansees som mer generelle aktiviteter, som ikke reflekterer en særinteresse.

En konklusjon fra analysene av sammenhengene mellom udekket behov generelt for flere aktiviteter og ulike muligheter for mobilitet (dvs. individuelle ressurser/egenskaper og kontekstuelle forhold) var at det trolig er behov for å gjøre analyser av hva som ligger bak det udekkede behovet for hver enkelt aktivitet. Analysene i dette avsnittet tyder på det samme, samtidig som de peker at det vil være spesielt interessant å undersøke nærmere både hva som kan forklare den faktiske deltakelsen og det udekkede behov for mer generelle aktiviteter (arbeid, oppsøke helsetjenester), vanlige sosiale/kulturelle aktiviteter, tur i nabolaget, besøk og innkjøp).

Spesielt viktig er det å finne ut hva som ligger bak hvorfor noen ikke får gjort så mye innkjøp og besøk som de ønsker, der vi finner et stort misforhold mellom faktisk deltakelse og udekket behov for slike aktiviteter blant personer med nedsatt bevegelsesevne.

8 Drøfting og konklusjoner

8.1 Forskjeller i udekket behov for å delta på velferdsarenaer

I denne studien blir transport og reiser utenfor hjemmet forstått som et viktig velferdsgode. Transport og reiser bidrar til at man kan delta i aktiviteter som dekker ulike velferdsbehov. Ifølge Allardt (1975) er det tre ulike behov som er viktig for velferd: «Å ha», «Å være» og «Å elske». For å fungere i samfunnet er det viktig at grunnleggende behov for materielle goder er tilfredsstilt, som det å ha et hjem og å ha mat på bordet. Ifølge Allardt (1975) er det dermed viktig å kunne ta del i samfunnet og å ha inntekt. Transport og reiser kan bidra til at man kan delta i arbeidslivet utenfor hjemmet. Å vite at man blir tatt hånd om ved sykdom og ulykker i form av et godt utbygd helsevesen, er et annet eksempel på behovet for «å ha». Like viktig som materielle goder som sikrer grunnleggende behov, er muligheten til å realisere seg selv og å ha positiv vurdering av seg selv («å være»). Dette bidrar til at folk er aktive samfunnsborgere som bidrar til samfunnsutviklingen. Dette er et behov som kan tilfredsstilles på mange måter, både i og utenfor hjemmet. I mange tilfeller vil transport være viktig for å få dekket dette behovet. En del opplever at de kan få tilfredsstilt dette behovet ved for eksempel å ta en utdanning, være i arbeidslivet, drive med frivillig forenings- og organisasjonsarbeid eller gjennom andre fritidsinteresser. Slike aktiviteter krever ofte en reise. Slike aktiviteter kan også bidra til at man kan skape og opprettholde sosiale relasjoner. Å ha sosiale relasjoner og oppleve at man har gode nettverk – er et annet behov Allardt (1975) mener er viktig for velferd.

Resultatene har vist at personer med nedsatt funksjonsevne deltar i langt mindre grad i en rekke aktiviteter som kan dekke behovene for «å ha», «å være» og «å elske» enn i befolkningen ellers. Dette gjelder spesielt aktivitetene arbeid, innkjøp av dagligvarer, turer i skog og mark og turer i nabolaget. Videre viser analysene at personer med nedsatt bevegelsesevne har et større udekket behov for både arbeid og innkjøp av dagligvarer enn befolkningen ellers. Begge disse aktivitetene er viktig for å følelsen av å mestre tilværelsen og klare seg selv i hverdagen, noe som er viktig for livskvalitet (Næss 1974, Nordbakke 2013). Det er imidlertid ingen forskjeller mellom personer med og uten nedsatt bevegelsesevne i det udekkede behovet for å gå turer i skog og mark eller gå turer i nabolaget. Det udekkede behovet for andre typiske fritidsaktiviteter, som for eksempel utøver eller tilskuer på ulike fritids- og idrettsarrangement, individuell trening og delta i ulike kulturaktiviteter (café, restaurant, pub, dans, utstillinger med mer) er større blant personer med nedsatt bevegelsesevne enn i befolkningen ellers. I sum tyder disse resultatene på at personer med nedsatt bevegelsesevne i mindre grad får deltatt på arenaer som skaper velferd enn personer i befolkningen generelt. Om deltakelse i aktiviteter og udekket behov for aktiviteter benyttes som mål på velferd, kan vi si at personer med nedsatt bevegelsesevne kommer dårligere ut på en velferdsskala.

8.2 Forskjeller i transportmiddelbruk

Tidligere undersøkelser av transportmiddelbruk, har først og fremst fokusert på bruk av kollektivtransport og sier lite om bruk av andre transportmidler i hverdagen. Molden, Wendelborg og Tøssebro (2009) har vist at bruk av kollektivtransport blant personer med nedsatt funksjonsevne i liten grad skiller seg ut fra befolkningen ellers, mens Bjerkan (2009) har vist personer med nedsatt funksjonsevne bruker kollektivtransport i det daglige i noe mindre grad enn befolkningen ellers (2009). Molden, Wendelborg og Tøssebro (2009) har imidlertid kartlagt i om man kjører bil selv eller ikke, men uten at det kan sammenliknes med bruk av andre transportmidler. I deres studie er det 79 prosent blant personer med nedsatt bevegelsesevne som oppgir at de kjører bil selv. I denne studien som rapporteres her har vi kartlagt bruk av de mest vanlige transportformene i hverdagen både blant de med og uten nedsatt bevegelsesevne. Resultatene viser at det er store forskjeller mellom de med og uten nedsatt bevegelsesevne hva gjelder transportmiddelbruk i hverdagen. Andelen som kjører bil selv minst én gang i uka er signifikant høyere i befolkningen generelt enn blant de med nedsatt bevegelsesevne (76 mot 52 prosent). Videre er det langt færre blant de med nedsatt bevegelsesevne som benytter buss/trikk/t-bane minst én gang i uka enn i befolkningen ellers (6 mot 26 prosent). Også andelen som benytter seg av tog er langt lavere blant de førstnevnte enn de sistnevnte (1 mot 7 prosent). Færre av de med nedsatt bevegelsesevne går til fots mer enn 200 meter enn befolkningen generelt, men til gjengjeld bruker de rullestol/permobil på slike strekninger. Mens det ikke er noen forskjeller mellom dem med og uten nedsatt bevegelsesevne i hvor ofte de sitter på som passasjer i privat bil, er det langt flere av disse som benytter seg av TT-tjeneste og vanlig taxi enn i befolkningen ellers. Personer med nedsatt bevegelsesevne benytter også i større grad moped/el-moped/minicrosser enn befolkningen ellers. To tredjedeler av de med nedsatt bevegelsesevne opplever at de har fysiske problemer som begrenser deres muligheter til å bruke kollektivtransport. Buss er det kollektive transportmiddelet som flest oppgir å ha problemer med (67 prosent). At flere blant de med nedsatt bevegelsesevne bruker TT-tjeneste, vanlig taxi og moped/el-moped/minicrosser enn befolkningen ellers tyder på disse transportmidlene brukes som kompensasjon for kollektivtransport/mulighet til å kjøre bil selv. Å sitte på i bil som passasjer er den transportformen personer med nedsatt bevegelsesevner opplever minst fysiske problemer med. På et mer generelt spørsmål, som ikke kun omfatter problemer av fysisk art med bruk av kollektivtransport, viser det seg at det er store variasjoner i hvilke problemer de med og uten nedsatt bevegelsesevne opplever med å bruke kollektivtransport. Mens de i befolkningen generelt først og fremst opplever problemer knyttet til det vanlige rutetilbudet (lav frekvens, tidskrevende, for mange bytter) er problemene som de med nedsatt bevegelsesevne først og fremst knyttet til helse («slitsomt/krevende»), av- og på stigning, lange avstander og fysiske hindringer.

8.3 Forskjeller i individuelle forutsetninger for å reise

I studien til Molden, Wendelborg og Tøssebro (2009) er det 86 prosent av de med nedsatt bevegelsesevne som oppgir at de eier bil selv. I denne studien har vi i tillegg til tilgang til førerkort, kartlagt tilgang på TT-tjeneste og i hvilken grad man får hjelp til transport fra sitt sosiale nettverk. Når omgivelsene gjør det vanskelig for personer med nedsatt bevegelsesevne å komme seg ut og rundt, er det desto viktigere at de har

nødvendige ressurser som kan kompensere for disse problemene. Denne studien viser imidlertid at personer med nedsatt bevegelsesevne også har mindre tilgang på transportressurser enn befolkningen ellers. Analysene viser at andelen med førerkort er langt lavere blant personer med nedsatt bevegelsesevne (76 prosent) enn i befolkningen ellers (92 prosent). Tilgang til bil i husholdet er imidlertid lik mellom de med og uten nedsatt bevegelsesevne.

En god del av de som har nedsatt bevegelsesevne har imidlertid behov for spesialtilpasset bil som fører og/eller spesialtilpasset bil som passasjer. Den faktiske tilgangen på spesialtilpasset bil er imidlertid ikke tilpasset behovet for slik bil. Omtrent halvparten av respondentene har tilgang til TT-tjeneste. Tilgangen er høyest blant de som har elektrisk rullestol og lavest blant de som ikke bruker rullestol. 59 prosent av de som har TT-tjeneste, oppgir at de ikke har noen spesielle problemer med dette tilbudet, noe som tyder på at de er fornøyde med tilbudet. På spørsmål om hvorfor man ikke har TT-tjeneste er det 47 prosent som enten svarer at de ikke har behov for det eller at de vet at de ikke har krav på det. De resterende oppgir andre grunner, noe som kan tyde på at det er et udekket behov for TT-tjeneste blant de som ikke har det.

Omfanget av hjelp til transport fra det sosiale nettverket er betydelig blant personer med nedsatt bevegelsesevne: Over halvparten får hjelp til å bli kjørt av andre én gang i uka eller oftere og en tredjedel blir kjørt tre ganger i uka eller oftere. Det er først og fremst ektefelle, samboer eller kjæreste som står for denne transporten, men også annen familie er sentral i denne sammenheng. Selv om omfanget av hjelp fra det sosiale nettverket er stort, er det likevel mange som opplever problemer med å bli kjørt i bil som passasjer. 60 prosent av de med nedsatt bevegelsesevne oppgir at det hender de opplever problemer med å være passasjer i bil. Mange av disse oppgir som et problem at de ikke har noen til å kjøre seg (41 prosent). I tillegg, av de som aldri kjører bil selv, er det mange som opplever at de blir veldig avhengig av andre (59 prosent), at det er vanskelig å få til impulsreiser, dvs. reiser som ikke er planlagt (44 prosent) og at det ikke å kunne kjøre bil selv er en hindring for flere aktiviteter de ønsker å delta i (35 prosent).

Analysene tyder på at behovet for TT-tjeneste ikke er helt dekket blant personer med nedsatt bevegelsesevne – og at det å sitte på venner og familie ikke nødvendigvis er et godt alternativ til TT-tjeneste eller det å kjøre bil selv. Det er grunn til å tro at forskjeller i tilgang på individuelle transportressurser kan bidra til forklare forskjeller i både aktivitetsomfang og udekket aktivitetsbehov mellom de med og uten nedsatt bevegelsesevne.

8.4 Barrierer for reiser og aktivitetsdeltakelse - et hele-reisen-perspektiv

Opplevde problemer med bruk av kollektivtransport er blitt undersøkt flere ganger tidligere (se blant annet Bjerkan 2009, Molden, Wendelborg og Tøssebro 2009, Nordbakke og Hansson 2009, Aarhaug m fl 2011). I denne undersøkelsen har vi i tillegg til å undersøke problemer med bruk av kollektivtransport, også undersøkt problemer med andre transportformer (å gå til fots, å bruke rullator/permobil, å kjøre bil, å sitte på i bil som passasjer). Vi har hatt et spesielt fokus på å avdekke hindringer i et hele- reisen-perspektiv, dvs. hva slags barrierer funksjonshemmede

opplever fra dør-til-dør). Et slikt perspektiv betyr også at man tar i betraktning at det kan forekomme bytter av transportmidler underveis til et reisemål.

Resultatene fra denne undersøkelsen hva gjelder problemer med bruk av kollektivtransport, gjenspeiler en del funn fra tidligere studier, som problemer med på- og avstigning og for lange avstander. Denne undersøkelsen viser tydelig at det også er mange som opplever fysiske hindringer til og fra et avreisested og på selve holdeplassen/stasjonen.

Også de som har førerkort og kjører bil selv oppgir at det hender de har problemer med å bruke bil som sjåfør (66 prosent mot 30 befolkningen ellers). De vanligste problemene blant personer med nedsatt bevegelsesevne opplever med å kjøre bil er at det er vanskelig å finne parkeringsplass (19 prosent), at det er for mange fysiske hindringer mellom parkeringsplassen og aktiviteten de skal til (15 prosent) og at det er for lange avstander mellom parkeringsplass og reisemål (13 prosent).

På spørsmål om det hender at man har problemer med å gå til fots til ulike holdeplasser/aktiviteter, er det en overvekt som svarer at det er umulig for dem å gå så langt til fots (60 prosent). Noen oppgir at det for mange fysiske hindringer på strekningen til en aktivitet/holdeplass (12 prosent), men langt flere oppgir at det er for langt å gå/at de blir for slitne (26 prosent).

Fysiske hindringer er derimot svært sentralt for de som bruker rullestol eller permobil. Den vanligste hindringene er at det er vanskelig å komme seg over fortauskanter (52 prosent), at det er for bratt terreng (32 prosent), at man er redd for å gå tom for strøm (22 prosent) eller at det er for trangt på enkelte steder av strekningen (19 prosent).

74 prosent opplever at vinteren gjør det vanskeligere å reise på samme måte som nå (dvs. om høsten, når undersøkelsen ble gjennomført). At det er for glatt (81 prosent) og at brøytekanter hindrer ferdsel (66 prosent) er de vanligste årsakene, noe som igjen sier noe om betydningen av fysiske hindringer for ferdsel.

Det er også verdt å merke seg at nærmere en over tredjedel svarer at «Jeg kan komme meg frem til adressen (aktiviteten/e), men selve bygningen er utilgjengelig for meg» som en hindring for at man ikke deltar i aktiviteter oftere enn man gjør.

I sum tyder disse funnene at et hele-reisen-perspektiv er sentralt for å forstå transportutfordringer og udekket aktivitetsbehov blant personer med nedsatt bevegelsesevne. Den fysiske utformingen av gater, holdeplasser/stasjoner og bygninger og mangel på vedlikehold vinterstid er til hinder for flere av transportformene personene med nedsatt bevegelsesevne benytter seg av – ikke bare for reise med kollektivtransport, men også for å kjøre bil selv, gå til fots og å bruke rullestol/permobil.

8.5 Bruk av kollektivtransport

Bruk av kollektivtransport blant personer med nedsatt bevegelsesevne varierer med til en viss grad med alder, der de yngre i større grad benytter seg av slike transportmidler enn de som er eldre. Videre er det en positiv sammenheng mellom bruk av kollektivtransport og henholdsvis ikke å ha førerkort, kvalitet på kollektivtilbudet (distanse til nærmeste holdeplass og frekvens) og størrelse på bostedskommune. Dette er i tråd med funn fra tidligere undersøkelser (Bjerkan 2009). Om man er avhengig av rullestol eller andre gå-hjelpemidler har ingen

sammenheng med hvor ofte man reiser med kollektivtransport. Tilgang til TT-tjeneste har heller ingen betydning for hvor ofte man bruker slike transportmidler.

8.6 Udekket aktivitetsbehov – hvordan kan det forklares?

Vi finner lite som kan bidra til å forklare det udekkede aktivitetsbehovet blant personer med nedsatt bevegelsesevne. Det generelle udekkede transportbehovet har ingen signifikant sammenheng med om man har andre typer funksjonshemninger, om man har tilgang til TT-tjeneste, grad av mulighet for å bli kjørt i bil av andre, tilgang på førerkort, hvor ofte man kjører bil selv, kvalitet på kollektivtransport ved bosted, og heller ikke bosted. Dette kan tyde på at forventninger til aktivitetsnivå er fordelt jevnt over, uavhengig av hvilke muligheter for mobilitet man har (dvs. individuelle ressurser/egenskaper og kontekstuelle forhold). Imidlertid viser analysene at de som bruker manuell rullestol i noe mindre grad har et udekket aktivitetsbehov enn de som bruker kun elektrisk rullestol og de som kun bruker andre gå-hjelpemidler (dvs. krykker, gå-stokk, rullator). Elektrisk rullestol er ofte tyngre og større enn manuell rullestol, noe som kan gjøre det vanskeligere å komme seg frem med den. Andre gå-hjelpemidler er mest utbredt blant de eldre, mens manuell rullestol benyttes uavhengig av alder. Det kan være at man som eldre sammenlikner aktivitetsnivået med det man hadde tidligere og at man derfor har et høyere forventningsnivå enn de som bruker manuell rullestol, som i mange tilfeller har brukt rullestol over lengre tid.

På spørsmål om hva de selv mener er de viktigste hindringene for at man ikke får gjort aktiviteter oftere, oppgir respondentene helsemessige årsaker som den viktigste hindringen. Transportutfordringer og problemer med å komme seg til aktiviteter, er den hindringen som blir vurdert som nest viktigste.

Men er det da slik at de som i større grad deltar i aktiviteter har et mindre udekket aktivitetsbehov enn de som har deltar i mindre grad i aktiviteter? Disse analysene viser følgende tre sammenhenger:

- De som deltar i aktiviteter som gjenspeiler *spesielle fritidsinteresser*, som for eksempel det å delta på ulike idrettsarrangement eller delta i frivillig foreningsarbeid, oppgir i større grad at de vil gjøre slike aktiviteter oftere enn de som i mindre grad deltar i slike aktiviteter.
- Udekket aktivitetsbehov når det gjelder mer generelle interesser, som arbeid, delta i ulike kulturaktiviteter, gå på pub/café/restaurant, oppsøke ulike helsetjenester og gå på tur i nabolaget, er likt fordelt, uavhengig av hvor mye man deltar i slike aktiviteter.
- De som i mindre grad foretar innkjøp av dagligvarer og drar på besøk til familie og venner opplever i større grad et udekket aktivitetsbehov for slike aktiviteter enn de som oftere deltar i slike aktiviteter.

Disse resultatene tyder på at hvor ofte man deltar i ulike aktiviteter kan bidra til å forklare udekket behov for noen aktiviteter, men ikke for andre, noe som gir grunn til å tro at årsakene til at man ikke får deltatt så ofte som man vil, varierer med type aktivitet.

8.7 Konklusjoner

Basert på de ulike funnene i rapporten og drøftelsen over kan vi konkludere med følgende:

- Personer med nedsatt bevegelseevne deltar i færre aktiviteter enn befolkningen ellers. I tillegg har de et større udekket behov for en rekke aktiviteter. Dette tyder på at personer med nedsatt bevegelseevne kommer dårligere ut på en velferdsskala enn befolkningen generelt.
- Det er store forskjeller i transportmiddelbruk i hverdagen blant personer med nedsatt bevegelseevne og i befolkningen ellers: Mens de førstnevnte i større grad bruker TT-tjeneste, vanlig taxi, moped/el-moped/minicrosser og rullestol/permobil, bruker de sistnevnte i større grad bil som sjåfør, kollektivtransport og gange.
- To tredjedeler av de med nedsatt bevegelseevne opplever at de har fysiske problemer som begrenser deres muligheter til å bruke kollektivtransport
- Mens 97 prosent av de med nedsatt bevegelseevne oppgir at det hender de har problemer med å bruke kollektivtransport, er det kun 31 prosent i befolkning generelt som oppgir det samme.
- Den fysiske utformingen av gater, holdeplasser/stasjoner og bygninger og mangel på vedlikehold vinterstid er til hinder for flere av transportformene personene med nedsatt bevegelseevne benytter seg av – ikke bare for reiser med kollektivtransport, men også for å kjøre bil selv, gå til fots og å bruke rullestol/permobil.
- Personer med nedsatt bevegelseevne opplever store problemer i omgivelsene med tanke på transport samtidig som de har færre individuelle transportressurser enn befolkningen ellers.
- Flere funn tilsier at behovet for TT-tjeneste ikke er dekket blant personer med nedsatt bevegelseevne.
- Mange av de som ikke kjører bil selv opplever det å måtte bli kjørt i bil privat som problematisk og at det legger begrensninger for å delta i de aktiviteter de ønsker.
- Bruk av kollektivtransport blant personer med nedsatt bevegelseevne har en negativ sammenheng med tilgang til førerkort, men en positiv sammenheng med kvalitet på kollektivtilbudet, bosted og til en viss grad alder. Det er ingen sammenheng mellom bruk av kollektivtransport og henholdsvis gå-hjelpemidler og tilgang til TT-tjeneste.
- Det er ingen sammenheng mellom det generelle udekkede aktivitetsbehovet blant personer med nedsatt bevegelseevne og individuelle ressurser/egenskaper eller kontekstuelle forhold. I hvilken grad man faktisk deltar i en aktiviteter, kan bidra til forklare forskjeller i udekket aktivitetsbehov for noen aktiviteter, men ikke for andre.
- De som i mindre grad foretar innkjøp og drar på besøk til familie og venner, opplever et større udekket behov for slike aktiviteter enn de som i større grad foretar slike aktiviteter.

Referanser

- Allardt, E. 1975. *Att Ha At Ålska At Vara – Om välfärd i Norden*. Lund. Argos Förlag AB.
- Bjerkan, K. Y. 2009. *Funksjonsbemeddes kollektivtransport? Transportbruk og transportvansker blant personer med nedsatt funksjonsevne*. NOVA-notat 2/2009. Norsk institutt for forskning om oppvekst, velferd og aldring.
- Elster, J. 1989. *Nuts and bolts for the social sciences*. Cambridge University Press, New York.
- Hjorthol, R. og Nordbakke, S. 2008. *Bilens betydning for eldres velferd og livskvalitet*. TØI-rapport 1000. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Hjorthol, R., S. Nordbakke, Liva Vågane, Lena Levin, Anu Sirén, Pål Ulleberg. *Eldres mobilitet og velferd – utvikling, reisebehov og tiltak*. TØI-rapport 1179. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Molden, T.H., Wendelborg, C., og J. Tøssebro 2009. *Levekår blant personer med nedsatt funksjonsevne*. Rapport. NTNU Samfunnsforskning, Trondheim <http://samforsk.no/Sider/Publikasjoner/Levek%C3%A5r-blant-personer-med-nedsatt-funksjonsevne.aspx>
- Nordbakke, S. 2006. *Mobilitet blant yngre, eldre og funksjonsbemedde – bilens rolle*. TØI-rapport 855. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Nordbakke, S. 2011. *Fysiske problemer med transportmidler. Omfang, kjennetegn, reisevaner og opplevelse av barrierer*. TØI-rapport 1148. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Nordbakke, S. 2013. Capabilities for mobility among older urban women. *Journal of Transport Geography*, 26: 166-174.
- Nordbakke, S. 2014. *Alive and kicking. Wellbeing and mobility in old age*. Avhandling. Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi. Universitetet i Oslo, Oslo.
- Nordbakke, S. og Schwanen, T. 2014. Transport, unmet activity needs and wellbeing in later life: exploring the links. *Transportation*, 1, 1-23.
- Nordbakke, S. og Hansson, L. 2009. *Mobilitet og velferd blant bevegelsesbemedde – bilens rolle*. TØI-rapport 1041. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- OECD 2001. *Aging and Transport. Mobility Needs and Safety Issues*. Organisation for Economic Co-operation and Development. Paris.
- Ramm, J. og Otnes, B. 2013. *Personer med nedsatt funksjonsevne. Indikatorer for levekår og likestilling*. SSB rapport 8/2013. Statistisk sentralbyrå, Oslo
- Sen, A. 1993. Capability and wellbeing, i: Nussbaum, M.C., Sen, A. (red.) *The Quality of Life*. Oxford University Press, New York, s. 30-53
- Aarhaug, J., Elvebakk, B., Fearnley, N. og Bismo Lerudsmoen, M. 2011. *Førundersøkelse. Tiltak for bedre tilgjengelighet i kollektivtransporten*. TØI-rapport 1174. Transportøkonomisk institutt, Oslo.

Vedlegg

Vedlegg I Spørreskjema

| bevegelse_A | Mobilitet og velferd blant funksjonshemmede Har du noen form for nedsatt bevegelsesevne? |
|-------------|---|
| ♦ range:* | |
| Ja | <input type="radio"/> 1 |
| Nei | <input type="radio"/> 2 |

| Information |
|--|
| ♦ exit:yes ♦ filter:\bevegelse_A.a=2 ♦ redirect:http://www.toi.no ♦ status:SCREENED |
| Du er ikke i målgruppen for denne undersøkelsen, men takk likevel for at du var villig til å delta |

| Information |
|-----------------------|
| Om din bevegelsesevne |

| hemning_1 | Hvordan vil du beskrive din bevegelsehemning? Flere kryss mulig. |
|---|--|
| ♦ range:* | |
| Har ingen bevegelse i bena/et av bena | <input type="checkbox"/> 1 |
| Har ingen bevegelse i armene/en av armene | <input type="checkbox"/> 2 |
| Har nedsatt kraft i bena/et av bena | <input type="checkbox"/> 3 |
| Har nedsatt kraft i armene/en av armene | <input type="checkbox"/> 4 |
| Har problemer med balansen og/eller koordinasjon | <input type="checkbox"/> 5 |
| Har smerter som gjør det tungt/vanskelig å bevege seg | <input type="checkbox"/> 6 |
| Annet | <input type="checkbox"/> 7 |

| karakter_2 | Er din bevegelsehemning av mer permanent eller kortvarig karakter? |
|--|--|
| ♦ range:* | |
| Av mer permanent karakter (over ett år) | <input type="radio"/> 1 |
| Av mer kortvarig (vil bli bevegelsesdyktig innen ett år) | <input type="radio"/> 2 |
| Vet ikke | <input type="radio"/> 3 |

| hemninger_3 | Har du andre typer funksjonshemninger? |
|-------------|--|
| ♦ range:* | |
| Ja | <input type="radio"/> 1 |
| Nei | <input type="radio"/> 2 |
| Vet ikke | <input type="radio"/> 3 |

| | |
|---------------------------|---|
| hemninger_3a | Du har svart at du har andre typer funksjonshemninger. |
| ♦ filter:\hemninger_3.a=1 | |
| Open | |

| | |
|---|--|
| utloeste_fh_4 | Hva utløste din bevegelsehemning? |
| ♦ range:* | |
| Har vært funksjonshemmet siden fødsel | <input type="radio"/> 1 |
| Sykdom/ulykke – ble brått bevegelsehemmet | <input type="radio"/> 2 |
| Sykdom – ble/blir gradvis mer bevegelsehemmet | <input type="radio"/> 3 |
| Open | |

| | |
|---------------------------------|--|
| Hvor_lenge_fh_5 | Hvor lenge har du vært bevegelsehemmet? |
| ♦ filter:\utloeste_fh_4.a=2;3;4 | |
| ♦ range:* | |
| Oppgi antall år: | <input type="text"/> <input type="text"/> 1 |

| | |
|-------------------------|---|
| avhengig_6 | Er du avhengig av gå-hjelpemiddel for å forflytte deg mer enn 30 meter utendørs? Flere kryss mulig dersom du svarer ja |
| ♦ range:* | |
| ♦ exclusive:yes | |
| Nei | <input type="radio"/> 1 |
| Ja, manuell rullestol | <input type="checkbox"/> 2 |
| Ja, elektrisk rullestol | <input type="checkbox"/> 3 |
| Ja, gåstokk | <input type="checkbox"/> 4 |
| Ja, krykker | <input type="checkbox"/> 5 |
| Ja, rullator | <input type="checkbox"/> 6 |
| Ja, permobil | <input type="checkbox"/> 7 |
| Open | |

| | |
|-------------------|---|
| fys_prob_7 | Har du for tiden noen fysiske problemer som begrenser dine muligheter til å bevege deg utendørs eller bruke ulike transportmidler? |
| ♦ range:* | |
| Ja | <input type="radio"/> 1 |
| Nei | <input type="radio"/> 2 |

| | | | | |
|--------------------------|--|-----------------------|-----------------------|---|
| vanskelig_8 | Gjør disse problemene det vanskelig for deg å | | | |
| ♦ filter:\fys_prob_7.a=1 | | | | |
| ♦ range:* | | | | |
| | Ja | Nei | Vet ikke | |
| | 1 | 2 | 3 | |
| Å gå | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 1 |
| Å sykle | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 2 |

| vanskelig_8 | Gjør disse problemene det vanskelig for deg å | | | |
|------------------------------|--|-----------------------|-----------------------|---|
| Reise med buss | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 3 |
| Reise med trikk | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 4 |
| Reise med t-bane | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 5 |
| Reise med tog | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 6 |
| Kjøre bil selv | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 7 |
| Sitte på i bil som passasjer | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 8 |

| Information |
|-----------------------------|
| Tilgang til transportmidler |

| bilbruk_9 | Har du førerkort for personbil (klasse B/BE) og hender det at du kjører bil selv (som sjåfør)? | |
|--|---|---|
| ♦ range:* | | |
| Ja, jeg har både førerkort og jeg kjører bil selv (som fører) regelmessig (minst én gang i uka). | <input type="radio"/> | 1 |
| Ja, jeg har både førerkort og kjører bil selv (som fører) av og til (sjeldnere enn én gang i uka). | <input type="radio"/> | 2 |
| Ja, jeg har førerkort, men jeg kjører aldri bil selv | <input type="radio"/> | 3 |
| Nei, jeg har ikke førerkort | <input type="radio"/> | 4 |

| kjoert_10 | Hvor ofte har du mulighet til å bli kjørt i bil av andre i løpet av én uke? Her tenker vi på andre personer/organisasjoner enn TT-tjeneste. Oppgi på en skala på "3 ganger i uka eller mer", "1-2 ganger i uka", "2-3 ganger i måneden", "sjeldnere". Som én gang regnes en reise tur og retur til en aktivitet. | | | | | |
|---|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|---|
| ♦ range:* | | | | | | |
| | 3 ganger i uka eller mer | 1-2 ganger i uka | 2-3 ganger i måneden | Sjeldnere/aldr i | Vet ikke | |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | |
| Ekte mann/samboer/kjæreste | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 1 |
| Egne barn | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 2 |
| Annen familie | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 3 |
| Venner/naboer | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 4 |
| Medlemsorganisasjon eller liknende | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 5 |
| Kommunal fellestransport til dagsenter eller liknende | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 6 |
| Annet | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 7 |

| tilpasset_11 | Trenger du spesialtilpasset bil som fører? | |
|---------------------|---|---|
| ♦ range:* | | |
| Ja | <input type="radio"/> | 1 |
| Nei | <input type="radio"/> | 2 |

| tilpasset_11 | Trenger du spesialtilpasset bil som fører? |
|---------------------------------|--|
| Ikke aktuelt har ikke førerkort | <input type="radio"/> 3 |

| tilpasset_12 | Trenger du spesialtilpasset bil som passasjer? |
|--------------|--|
| ♦ range:* | |
| Ja | <input type="radio"/> 1 |
| Nei | <input type="radio"/> 2 |

| Eier_13 | Eier/disponerer husholdningen personbil? |
|------------------|--|
| ♦ range:* | |
| Nei, ingen biler | <input type="radio"/> 1 |
| Ja, én bil | <input type="radio"/> 2 |
| Ja, flere biler | <input type="radio"/> 3 |
| Vet ikke | <input type="radio"/> 4 |

| type_bil_14 | Hva slags type bil/biler har husholdet? Flere svaralternativer mulig. |
|--|---|
| ♦ filter:\Eier_13.a=2;3 | |
| ♦ range:* | |
| Bilen/bilene er spesialtilpasset bil til fører | <input type="checkbox"/> 1 |
| Bilen/bilene er spesialtilpasset bil til passasjer | <input type="checkbox"/> 2 |
| Bilen/e er ikke spesialtilpasset (vanlig bil) | <input type="checkbox"/> 3 |

| parkering_15 | Har du/dere parkeringstillatelse for forflytningshemmede (HC-parkering)? |
|-------------------------|--|
| ♦ filter:\Eier_13.a=2;3 | |
| ♦ range:* | |
| Ja | <input type="radio"/> 1 |
| Nei | <input type="radio"/> 2 |

| TT_tjeneste_16 | TT-tjeneste Har du tilgang på TT-tjeneste (Transporttjeneste for funksjonshemmede)? |
|---|--|
| ♦ range:* | |
| Ja, standard ordning for mitt fylke | <input type="radio"/> 1 |
| Ja, standard ordning pluss ekstraturer innvilget etter søknad | <input type="radio"/> 2 |
| Nei, har ikke tilgang på TT-tjeneste | <input type="radio"/> 3 |

| ikke_TT_17 | Hva er den/de viktigste grunnene til at du ikke har TT-tjeneste? Flere kryss mulig. Maksimale tre kryss. |
|---|--|
| ♦ filter:\TT_tjeneste_16.a=3 | |
| ♦ range:* | |
| Jeg har ikke behov for TT-tjeneste | <input type="checkbox"/> 1 |
| Jeg synes ikke TT-tjenesten er et godt tilbud | <input type="checkbox"/> 2 |

| ikke_TT_17 | Hva er den/de viktigste grunnene til at du ikke har TT-tjeneste? Flere kryss mulig. Maksimalt tre kryss. |
|---|--|
| Jeg har søkt, men har ikke fått søknaden innvilget (jeg mener selv jeg har behov for det) | <input type="checkbox"/> 3 |
| Har ikke søkt fordi jeg tror jeg ikke har krav på det | <input type="checkbox"/> 4 |
| Har ikke søkt fordi jeg vet jeg ikke har krav på det | <input type="checkbox"/> 5 |
| Har ikke søkt fordi jeg orker ikke søknadsprosessen | <input type="checkbox"/> 6 |
| Jeg vet ikke hvor/hvordan jeg skal søke | <input type="checkbox"/> 7 |
| | Open |

| stoppested_18 | Hvor langt er det fra boligen din til stoppestedet for det kollektive transportmidlet som du vanligvis bruker eller som det kan være mest aktuelt å bruke? |
|---|--|
| | Open |
| Det finnes ikke noe kollektivt transportmiddel det kan være aktuelt å bruke | <input type="radio"/> 1 |
| Vet ikke | <input type="radio"/> 2 |

| gang_time_19 | Hvor mange ganger i timen går det kollektivtransport fra dette stoppestedet på hverdager mellom klokka 9 og klokka 15? |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\stoppested_18.a=1 ♦ range:* | |
| 12 ganger eller mer (5 min mellom avgangene) | <input type="radio"/> 1 |
| 8 ganger (7,5 min mellom avgangene) | <input type="radio"/> 2 |
| 6 ganger (10 min mellom avgangene) | <input type="radio"/> 3 |
| 4 ganger (15 min mellom avgangene) | <input type="radio"/> 4 |
| 2-3 ganger pr time | <input type="radio"/> 5 |
| 1 gang pr time | <input type="radio"/> 6 |
| Hver annen time | <input type="radio"/> 7 |
| Sjeldnere | <input type="radio"/> 8 |
| Vet ikke | <input type="radio"/> 9 |

| kollektivt_20 | Hvilken type kollektiv transportmiddel er dette? Flere svaralternativer mulig |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\stoppested_18.a=1 ♦ range:* | |
| Buss | <input type="checkbox"/> 1 |
| Tog | <input type="checkbox"/> 2 |
| Bane | <input type="checkbox"/> 3 |
| Trikk | <input type="checkbox"/> 4 |
| Annet | <input type="checkbox"/> 5 |
| <ul style="list-style-type: none"> ♦ exclusive:yes Vet ikke | <input type="radio"/> 6 |

| Information |
|-------------------------|
| Bruk av transportmidler |

| bruk_21 | Hvor ofte bruker du følgende transportmidler på denne tiden av året? Selv om du har brukt samme type transportmiddel flere ganger i løpet av en dag, regnes det kun som én gang. | | | | | | | |
|---|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----|
| ♦ range:* | 5 eller flere ganger i uka | 3-4 ganger i uka | 1-2 ganger i uka | 2-3 ganger i måneden | Sjeldnere | Aldri | Vet ikke | |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | |
| Går til fots mer enn 200 meter | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 1 |
| Bruker manuell/elektrisk rullestol/permobil mer enn 200 meter | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 2 |
| Bruker sykkel/el-sykkel | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 3 |
| Moped/el-moped/minicrosser | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 4 |
| Bil, som sjåfør | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 5 |
| Bil, som passasjer | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 6 |
| TT-tjeneste | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 7 |
| Vanlig taxi | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 8 |
| Buss/Trikk/T-bane | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 9 |
| Tog | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 10 |

| bruk_21a |
|----------|
| Open |

| arbeid_22 | Dersom du er i lønnet arbeid eller går på skole, hvilken reisemåte bruker du vanligvis når du skal til arbeid/skole på denne tiden av året. Hvis du bruker flere reisemåter/ transportmidler, oppgi den reisemåten/det transportmiddelet du bruker på den lengste strekningen. |
|--------------------------------------|--|
| ♦ range:* | |
| Går til fots | <input type="radio"/> 1 |
| Bruker rullestol/permobil | <input type="radio"/> 2 |
| Sykkel/El-sykkel | <input type="radio"/> 3 |
| Bil som sjåfør | <input type="radio"/> 4 |
| Bil som passasjer (ikke TT-tjeneste) | <input type="radio"/> 5 |
| TT-tjeneste | <input type="radio"/> 6 |
| Vanlig kollektivtransport | <input type="radio"/> 7 |

| arbeid_22 | Dersom du er i lønnet arbeid eller går på skole, hvilken reisemåte bruker du vanligvis når du skal til arbeid/skole på denne tiden av året. Hvis du bruker flere reisemåter/ transportmidler, oppgi den reisemåten/det transportmiddelet du bruker på den lengste strekningen. |
|--|--|
| Ikke aktuelt, jeg har ikke lønnet arbeid/går ikke på skole | <input type="radio"/> 8 |
| Ikke aktuelt, jeg arbeider/studerer stort sett hjemmefra | <input type="radio"/> 9 |
| Vet ikke | <input type="radio"/> 10 |
| | Open |

| bruk_koll_23 | Hender det at du har problemer med å bruke kollektivtransport, og i så fall hvilke? Du kan sette flere kryss |
|---|--|
| ♦ range:* | |
| ♦ exclusive:yes | <input type="radio"/> 1 |
| Ingen spesielle problemer | |
| For få avganger fra der jeg bor | <input type="checkbox"/> 2 |
| Reiser med kollektivtransport fra der jeg bor krever altfor mange bytter (av kollektive transportmidler) for å komme meg dit jeg vil | <input type="checkbox"/> 3 |
| Det tar for lang tid | <input type="checkbox"/> 4 |
| Jeg synes det er for slitsomt/krevende | <input type="checkbox"/> 5 |
| Det er ikke noe kollektivtransport som går til den aktiviteten jeg ønsker å delta i | <input type="checkbox"/> 6 |
| For langt å gå hjemmefra til holdeplassen | <input type="checkbox"/> 7 |
| For mange fysiske hindringer (f eks fortauskanter, brøytekanter, bakker med mer) på vei til holdeplassen. | <input type="checkbox"/> 8 |
| For mange fysiske hindringer (f eks trapper, mangel på heis, bakker) på holdeplassen/stasjonen | <input type="checkbox"/> 9 |
| Vanskelig å komme seg av og på enkelte/flere kollektive transportmidler | <input type="checkbox"/> 10 |
| Problemer om bord på transportmiddelet (mangel på sitteplasser, trengsel, urolig kjøring/brå bevegelser) | <input type="checkbox"/> 11 |
| For mange fysiske hindringer (f eks fortauskanter, brøytekanter med mer) fra holdeplassen der jeg går av til den aktiviteten jeg ønsker å delta i | <input type="checkbox"/> 12 |
| For langt å gå fra stoppestedet der jeg går av til den den aktiviteten jeg ønsker å delta i | <input type="checkbox"/> 13 |
| For få avganger fra det stedet der aktiviteten finner sted (med tanke på hjemreise) | <input type="checkbox"/> 14 |
| ♦ exclusive:yes | <input type="radio"/> 15 |
| Vet ikke | |
| | Open |

| prob_24 | Hender det at du har problemer med å bruke privat bil, som sjåfør til ulike aktiviteter. Du kan sette flere kryss: |
|--|--|
| ♦ filter:\bilbruk_9.a=1;2;3 | |
| ♦ range:* | |
| ♦ exclusive:yes | <input type="radio"/> 1 |
| Ingen spesielle problemer (gå videre til neste spørsmål) | |
| Liker ikke å kjøre i tett trafikk | <input type="checkbox"/> 2 |
| Vanskelig å få parkeringsplass | <input type="checkbox"/> 3 |
| Liker ikke å kjøre om kvelden | <input type="checkbox"/> 4 |

| prob_24 | Hender det at du har problemer med å bruke privat bil, som sjåfør til ulike aktiviteter. Du kan sette flere kryss: |
|---|--|
| For langt å gå fra parkeringsplass til aktiviteten jeg skal til | <input type="checkbox"/> 5 |
| For mange fysiske hindringer (f eks fortauskanter, brøytekanter, bakker med mer) mellom parkeringsplass og aktiviteten jeg skal til | <input type="checkbox"/> 6 |
| Har ikke bil/Dårlig tilgang på bil | <input type="checkbox"/> 7 |
| | Open |
| Vet ikke | <input type="checkbox"/> 8 |

| prob_25 | Hender det at du har problemer med å bli kjørt (som passasjer) i privatbil til ulike aktiviteter. Du kan sette flere kryss: |
|---|---|
| ♦ range:* | |
| ♦ exclusive:yes Ingen spesielle problemer | <input type="radio"/> 1 |
| Jeg har ikke noen til å kjøre meg | <input type="checkbox"/> 2 |
| Jeg mangler transport/noen til å kjøre meg den ene veien til en aktivitet (f eks at man blir kjørt til en aktivitet, men mangler transport på tilbakeveien) | <input type="checkbox"/> 3 |
| | Open |
| ♦ exclusive:yes Vet ikke | <input type="radio"/> 4 |

| opplev_10a | Hvordan opplever du ikke å kjøre bil selv. Flere kryss mulig |
|---|--|
| ♦ filter:\bilbruk_9.a=3;4 ♦ range:* | |
| Jeg klarer meg fint uten | <input type="checkbox"/> 1 |
| Det er av og til problematisk ikke å kunne kjøre selv | <input type="checkbox"/> 2 |
| Det å ikke kunne kjøre bil selv er en hindring for flere aktiviteter jeg ønsker å delta i | <input type="checkbox"/> 3 |
| Jeg blir veldig avhengig av andre | <input type="checkbox"/> 4 |
| Det er vanskelig å få til spontanreiser | <input type="checkbox"/> 5 |
| | Open |
| ♦ exclusive:yes Vet ikke | <input type="radio"/> 6 |

| prob_26 | Hender det at du har problemer med å gå til fots til ulike aktiviteter/holdeplasser? Du kan sette flere kryss: |
|---|--|
| ♦ range:* | |
| ♦ exclusive:yes Ingen spesielle problemer | <input type="radio"/> 1 |
| For mange fysiske hindringer på strekningen til og fra aktivitet/holdeplass | <input type="checkbox"/> 2 |
| Umulig for meg å gå så langt til fots | <input type="checkbox"/> 3 |
| For langt å gå, jeg blir altfor sliten | <input type="checkbox"/> 4 |
| Det mangler benker å hvile seg på underveis | <input type="checkbox"/> 5 |
| | Open |

| prob_27 | Opplever du noen problemer med å bruke/få tilgang til TT-tjeneste? Flere svaralternativer er mulig: |
|--|---|
| ♦ range:* | |
| ♦ exclusive:yes | |
| Ingen spesielle problemer | <input type="radio"/> 1 |
| Jeg får ikke tildelt TT-tjeneste selv om jeg har behov for det | <input type="checkbox"/> 2 |
| De turene jeg er tildelt strekker ikke til | <input type="checkbox"/> 3 |
| Bestillingsordningen er for problematisk. | <input type="checkbox"/> 4 |
| | Open |

| prob_28 | Hender det at du har problemer med å bruke rullestol/permobil? Du kan sette flere kryss: |
|---|--|
| ♦ filter:\avhengig_6.a=2;3;7 | |
| ♦ range:* | |
| ♦ exclusive:yes | |
| Ingen spesielle hindringer | <input type="radio"/> 1 |
| Vanskelig å kjøre/manøvrere | <input type="checkbox"/> 2 |
| Er redd for å gå tom for strøm | <input type="checkbox"/> 3 |
| For bratt terreng der jeg skal | <input type="checkbox"/> 4 |
| For trange steder på veien dit jeg skal | <input type="checkbox"/> 5 |
| Vanskelig å komme over fortauskanter | <input type="checkbox"/> 6 |
| | Open |

| vinter_29 | Gjør vinteren det vanskelig for deg å reise på samme måte som du gjør nå, om høsten? |
|-----------|--|
| ♦ range:* | |
| Ja | <input type="radio"/> 1 |
| Nei | <input type="radio"/> 2 |
| Vet ikke | <input type="radio"/> 3 |

| aarsak_30 | Hva er årsakene til at vinteren gjør det vanskelig for deg å reise? Flere svaralternativ mulig. |
|---|---|
| ♦ filter:\vinter_29.a=1 | |
| ♦ range:* | |
| Det er for glatt | <input type="checkbox"/> 1 |
| Dårlig brøyting/snørydding på holdeplass/stasjonsområde | <input type="checkbox"/> 2 |
| Brøytekanter gjør det for vanskelig å komme seg frem | <input type="checkbox"/> 3 |
| Det er for mørkt | <input type="checkbox"/> 4 |
| | Open |

| Information |
|------------------------------------|
| Vurdering av ulike transportmidler |

| situasjon_31 | I enkelte situasjoner/tilfeller vil du kanskje velge å bruke eller ønske å bruke TT-tjeneste i stedet for å kjøre selv (som sjåfør). Hva er den/de viktigste årsakene til at du benytter eller ønsker å benytte TT-tjeneste i stedet for å kjøre bil? Flere kryss mulig. Spørsmålet gjelder uavhengig av om du har TT-tjeneste eller ikke. |
|---|--|
| ♦ range:* | |
| Jeg blir sliten av å kjøre bil | <input type="checkbox"/> 1 |
| Jeg synes det er slitsomt/stressende å kjøre i rushtrafikk | <input type="checkbox"/> 2 |
| Jeg synes det er slitsomt/stressende å kjøre i byen | <input type="checkbox"/> 3 |
| Det er vanskelig å finne parkeringsplass | <input type="checkbox"/> 4 |
| Det er usikkert om jeg finner en parkeringsplass nærme nok stedet jeg skal til | <input type="checkbox"/> 5 |
| Det er slitsomt/vanskelig å komme seg til og fra parkeringsplass | <input type="checkbox"/> 6 |
| Jeg skal drikke alkohol (for eksempel på fest, café/pub/restaurant, selskap) | <input type="checkbox"/> 7 |
| Jeg skal ut på en lengre reise og skal til en flyplass/togstasjon/busstasjon | <input type="checkbox"/> 8 |
| Spørsmålet er ikke aktuelt for meg fordi jeg aldri kjører bil selv (som fører) | <input type="checkbox"/> 9 |
| Spørsmålet er ikke aktuelt for meg fordi jeg ønsker ikke/har ikke behov for TT-tjeneste | <input type="checkbox"/> 10 |

| situasjon_32 | Hender det at du i enkelte situasjoner/tilfeller velger å bruke TT-tjeneste eller ønske du kunne bruke TT-tjeneste i stedet for å bruke kollektivtransport? |
|--|---|
| ♦ range:* | |
| Ja, flere ganger i uka | <input type="radio"/> 1 |
| Ja, flere ganger i måneden | <input type="radio"/> 2 |
| Ja, enkelte ganger i løpet av et år | <input type="radio"/> 3 |
| Nei, jeg har ikke behov for TT-tjeneste, kollektivtransporten og andre transportmidler dekker mitt behov | <input type="radio"/> 4 |
| Spørsmålet er ikke aktuelt | <input type="radio"/> 5 |

| Information |
|--|
| Deltakelse i aktiviteter utenfor hjemmet |

| aktivitet_33 | Omtrent hvor ofte foretar du deg følgende aktiviteter? | | | | | |
|--------------|--|-----------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| ♦ range:* | | | | | | |
| | Nesten hver dag | Minst en gang i uka | Minst en dag i måneden | Sjeldnere | Aldri | Vet ikke |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Arbeid | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| | | | | | | 1 |

| aktivitet_33 | Omtrent hvor ofte foretar du deg følgende aktiviteter? | | | | | | |
|---|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----|
| Arbeidsmarkedstiltak/rehabilitering til arbeidsmarkedet | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 2 |
| Frivillig forenings-/organisasjonsarbeid | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 3 |
| Skole/utdanning | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 4 |
| Innkjøp av dagligvarer | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 5 |
| Oppsøke lege, fysioterapeut, sykehus, tannlege og lignende | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 6 |
| Hente/bringe/følge andre (barn/voksne) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 7 |
| Delta i organiserte fritids- og idrettsaktiviteter (kor, korps, trening, idrett) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 8 |
| Individuelle/uorganiserte idrettsaktiviteter som krever en reise til et sted (treningsstudio, svømmehall) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 9 |
| Gå på café/pub/restaurant/kino/konsert/teater/utstillinger/dans og lignende | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 10 |
| Delta på idrettsstevne, fotball kamp, andre stevner/kamper som tilskuer | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 11 |
| Besøke venner/familie | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 12 |
| Gå på tur i nabolaget, for eksempel tur med hund (uten annet formål) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 13 |
| Gå på tur i skog og mark | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 14 |

| aktivitet_34 | Er det noen av disse aktivitetene du gjerne ville gjort oftere enn det du gjør i dag? | | | |
|---|---|-----------------------|-----------------------|---|
| ♦ range:* | | | | |
| | Ja | Nei | Vet ikke | |
| | 1 | 2 | 3 | |
| Arbeid | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 1 |
| Arbeidsmarkedstiltak/rehabilitering til arbeidsmarkedet | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 2 |

| aktivitet_34 | Er det noen av disse aktivitetene du gjerne ville gjort oftere enn det du gjør i dag? | | | |
|---|---|-----------------------|-----------------------|----|
| Frivillig forenings-/organisasjonsarbeid | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 3 |
| Skole/utdanning | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 4 |
| Innkjøp av dagligvarer | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 5 |
| Oppsøke lege, fysioterapeut, sykehus, tannlege og lignende | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 6 |
| Hente/bringe/følge andre (barn/voksne) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 7 |
| Delta i organiserte fritids- og idrettsaktiviteter (kor, korps, trening, idrett) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 8 |
| Gjøre individuelle/uorganiserte idrettsaktiviteter som krever en reise til et sted (treningsstudio, svømmehall) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 9 |
| Går på café/pub/restaurant/kino/konsert/teater/utstillinger/dans og lignende | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 10 |
| Delta på idrettsstevne, fotball kamp, andre stevner/kamper som tilskuer | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 11 |
| Besøke venner/familie | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 12 |
| Gå på tur i nabolaget, for eksempel tur med hund (uten annet formål) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 13 |
| Gå på tur i skog og mark | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 14 |

| aktivitet_35 | Du har svart at du gjerne ville gjort en eller flere aktiviteter oftere. Hva er det som hindrer deg i å gjøre dem oftere, generelt sett? | |
|--|--|------|
| <ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\aktivitet_34.a.1:14=1 ♦ range:* | | |
| Transportutfordringer/problemer med å komme meg til aktivitetene | <input type="checkbox"/> | 1 |
| Har ikke råd | <input type="checkbox"/> | 2 |
| Tiden strekker ikke til | <input type="checkbox"/> | 3 |
| Jeg orker ikke | <input type="checkbox"/> | 4 |
| Helsemessige grunner | <input type="checkbox"/> | 5 |
| Synes det blir for langt å reise | <input type="checkbox"/> | 6 |
| Jeg opplever det som utrygt å reise til og fra aktiviteten/e fordi den/de finner sted på kveldstid | <input type="checkbox"/> | 7 |
| Jeg kan komme meg frem til adressen til aktiviteten/e, men selve bygningen er utilgjengelig for meg (for eksempel på grunn av trapper, for smale dører, dørstokker, mangel på WC for funksjonshemmede med mer) | <input type="checkbox"/> | 8 |
| De aktivitetene jeg har lyst til å delta i er ikke tilgjengelig der jeg bor/tilbudet av aktiviteter er for dårlig | <input type="checkbox"/> | 9 |
| Mangler noen å gjøre ting/aktiviteter sammen med | <input type="checkbox"/> | 10 |
| | | Open |
| ♦ exclusive:yes Vet ikke | <input type="radio"/> | 11 |

| aktivitet_36 | Du har svart at transportutfordringer/problemer med transport er en av årsakene til at du ikke får gjort de aktivitetene du ønsker, hvilke typer transportmidler er disse problemene knyttet til? Flere svaralternativ mulig. | |
|----------------------------|---|--|
| ♦ filter:\aktivitet_35.a=1 | | |

| aktivitet_36 | Du har svart at transportutfordringer/problemer med transport er en av årsakene til at du ikke får gjort de aktivitetene du ønsker, hvilke typer transportmidler er disse problemene knyttet til? Flere svaralternativ mulig. | |
|---|---|---|
| ♦ range:* | | |
| Problemer med å gå til fots | <input type="checkbox"/> | 1 |
| Problemer med å bruke rullestol/permobil | <input type="checkbox"/> | 2 |
| Problemer med å bruke kollektivtransport | <input type="checkbox"/> | 3 |
| Problemer med å kjøre bil som sjåfør | <input type="checkbox"/> | 4 |
| Problemer med å få noen til å kjøre meg til aktiviteter | <input type="checkbox"/> | 5 |
| Problemer med TT-tilbudet | <input type="checkbox"/> | 6 |
| Problemer med å bruke vanlig taxi | <input type="checkbox"/> | 7 |

| kjoenn_37 | Er du mann eller kvinne | |
|-----------|-------------------------|---|
| ♦ range:* | | |
| Mann | <input type="radio"/> | 1 |
| Kvinne | <input type="radio"/> | 2 |

| Aar_38 | Hvilket år er du født | |
|-----------|-----------------------|---|
| ♦ range:* | | |
| Årstall | <input type="text"/> | 1 |

| Husstand_39 | Hvor mange personer bor det i din husstand, inklusiv deg selv? | |
|------------------------|--|---|
| ♦ range:* | | |
| 1 person | <input type="radio"/> | 1 |
| 2 personer | <input type="radio"/> | 2 |
| 3 personer | <input type="radio"/> | 3 |
| 4 personer | <input type="radio"/> | 4 |
| 5 personer eller flere | <input type="radio"/> | 5 |

| Bolig_40 | Boform Hvilken av følgende påstander beskriver best din boligsituasjon? | |
|--|--|---|
| ♦ range:* | | |
| Jeg bor sammen med ektefelle / samboer | <input type="radio"/> | 1 |
| Jeg bor sammen med ektefelle / samboer og barn | <input type="radio"/> | 2 |
| Jeg bor sammen med mine barn | <input type="radio"/> | 3 |
| Jeg bor sammen med mine foreldre | <input type="radio"/> | 4 |
| Jeg bor alene | <input type="radio"/> | 5 |
| Jeg deler bolig med andre voksne (bofelleskap eller tilsvarende) | <input type="radio"/> | 6 |
| Annet | <input type="radio"/> | 7 |

| Alder_barn_40 b | Vi vil gjerne vite alderen på barnet/barna dine som du bor sammen med. |
|--------------------------|--|
| ♦ filter:\Bolig_40.a=2;3 | |
| Alder barn 1: | <input type="text"/> <input type="text"/> 1 |
| Alder barn 2: | <input type="text"/> <input type="text"/> 2 |
| Alder barn 3: | <input type="text"/> <input type="text"/> 3 |
| Alder barn 4: | <input type="text"/> <input type="text"/> 4 |
| Alder barn 5: | <input type="text"/> <input type="text"/> 5 |
| Alder barn 6: | <input type="text"/> <input type="text"/> 6 |
| Alder barn 7: | <input type="text"/> <input type="text"/> 7 |
| Alder barn 8: | <input type="text"/> <input type="text"/> 8 |

| Utdanning_41 | Hva er din høyeste fullførte skolegang? |
|--|---|
| ♦ range:* | |
| Grunnskoleutdanning (10-årig grunnskole, 7-årig folkeskole eller lignende) | <input type="radio"/> 1 |
| Videregående utdanning (Allmennfag, yrkesskole eller annet) | <input type="radio"/> 2 |
| Fagutdanning/yrkesutdanning/fagbrev/videregående yrkesfaglig utdanning | <input type="radio"/> 3 |
| Universitets-/høgskoleutdanning med inntil 4 års varighet | <input type="radio"/> 4 |
| Universitets-/høgskoleutdanning med mer enn 4 års varighet | <input type="radio"/> 5 |

| yrkesaktiv_42 | Hva er din hovedkilde til livsopphold? |
|-------------------------------------|--|
| ♦ range:* | |
| Inntektsgivende arbeid heltid | <input type="radio"/> 1 |
| Inntektsgivende arbeid deltid | <input type="radio"/> 2 |
| Selvstendig næringsdrivende | <input type="radio"/> 3 |
| Alderspensjonist | <input type="radio"/> 4 |
| For tiden arbeidsledig/arbeidstrygd | <input type="radio"/> 5 |
| Annen type trygd | <input type="radio"/> 6 |
| Elev, student | <input type="radio"/> 7 |
| Hjemmeværende/husarbeid i hjemmet | <input type="radio"/> 8 |
| Annet | <input type="radio"/> 9 |

| Inntekt_43 | Omtrent hvor stor er din husstands samlede brutto årsinntekt (før skatt og avdrag)? |
|--------------------------|---|
| ♦ range:* | |
| Under 200.000 kroner | <input type="radio"/> 1 |
| 200.000 - 399.999 kroner | <input type="radio"/> 2 |
| 400.000 - 599.999 kroner | <input type="radio"/> 3 |
| 600.000 - 799.999 kroner | <input type="radio"/> 4 |

| Inntekt_43 | Omtrent hvor stor er din husstands samlede brutto årsinntekt (før skatt og avdrag)? |
|------------|---|
| | 800.000 - 999.999 kroner <input type="radio"/> 5 |
| | 1.000.000 - 1.199.000 kroner <input type="radio"/> 6 |
| | 1.200.000 - 1.399.000 kroner <input type="radio"/> 7 |
| | 1.400.000 kroner eller mer <input type="radio"/> 8 |
| | Ønsker ikke å svare <input type="radio"/> 9 |

| Fylke_44 | Hvilket fylke bor du i? |
|-----------|---|
| ♦ range:* | |
| | Østfold <input type="radio"/> 1 |
| | Akershus <input type="radio"/> 2 |
| | Oslo <input type="radio"/> 3 |
| | Hedmark <input type="radio"/> 4 |
| | Oppland <input type="radio"/> 5 |
| | Buskerud <input type="radio"/> 6 |
| | Vestfold <input type="radio"/> 7 |
| | Telemark <input type="radio"/> 8 |
| | Aust-Agder <input type="radio"/> 9 |
| | Vest-Agder <input type="radio"/> 10 |
| | Rogaland <input type="radio"/> 11 |
| | Hordaland <input type="radio"/> 12 |
| | Sogn og Fjordane <input type="radio"/> 13 |
| | Møre og Romsdal <input type="radio"/> 14 |
| | Sør-Trøndelag <input type="radio"/> 15 |
| | Nord-Trøndelag <input type="radio"/> 16 |
| | Nordland <input type="radio"/> 17 |
| | Troms <input type="radio"/> 18 |
| | Finnmark <input type="radio"/> 19 |
| | Utlandet <input type="radio"/> 20 |

| Bolig_45 | Hva slags type bolig bor du i? |
|-----------|--|
| ♦ range:* | |
| | Jeg bor i privat bolig (eid/leid) <input type="radio"/> 1 |
| | Jeg bor på sykehjem eller bo- og rehabiliteringssenter/behandlingscenter <input type="radio"/> 2 |
| | Jeg bor i kommunal omsorgsbolig med heldøgns bemanning <input type="radio"/> 3 |

| Bolig_45 | Hva slags type bolig bor du i? |
|---|--------------------------------|
| Jeg bor i kommunal samlokalisert bolig/bofellesskap | <input type="radio"/> 4 |
| Annet | <input type="radio"/> 5 |

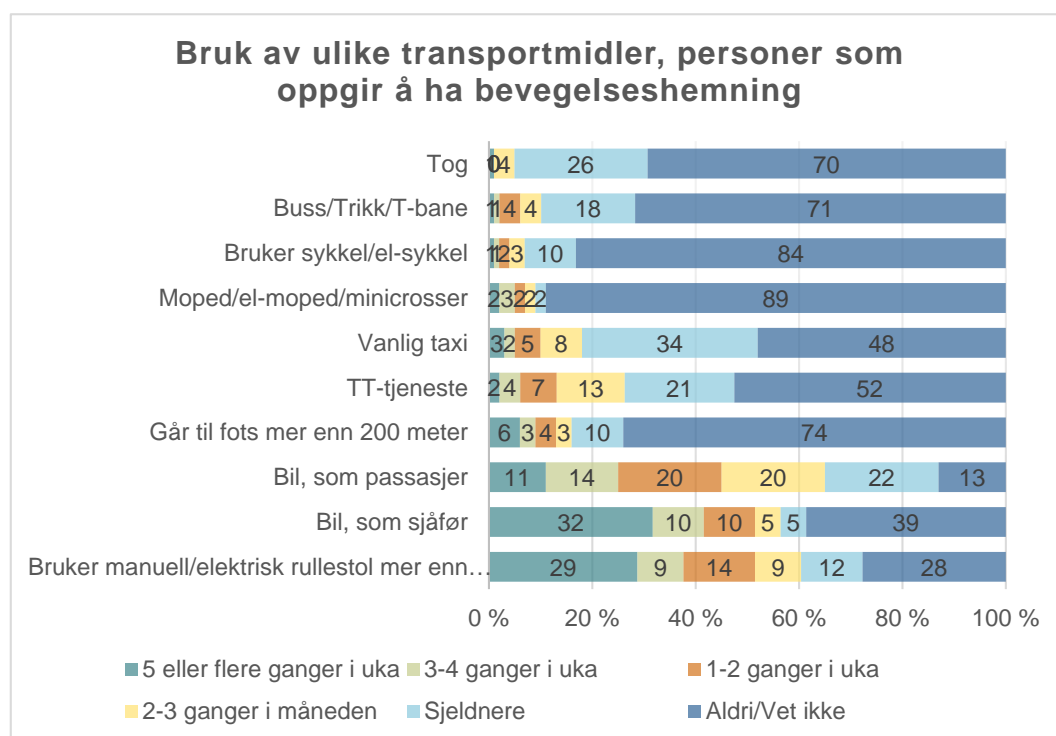
| Bosted_46 | Hvordan vil du beskrive stedet der du bor? |
|--|--|
| ♦ range:* | |
| Storby (Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger) | <input type="radio"/> 1 |
| Omegnskommune til Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger | <input type="radio"/> 2 |
| Annen kommune med over 50 000 innbyggere | <input type="radio"/> 3 |
| Kommune med 10 000-50 000 innbyggere | <input type="radio"/> 4 |
| Kommune med 10 000 eller færre innbyggere | <input type="radio"/> 5 |

| kommentar | Er det noe mer du vil fortelle oss om din livssituasjon, eller har andre kommentarer til undersøkelsen, kan du skrive dem her: |
|-----------|--|
| Open | |

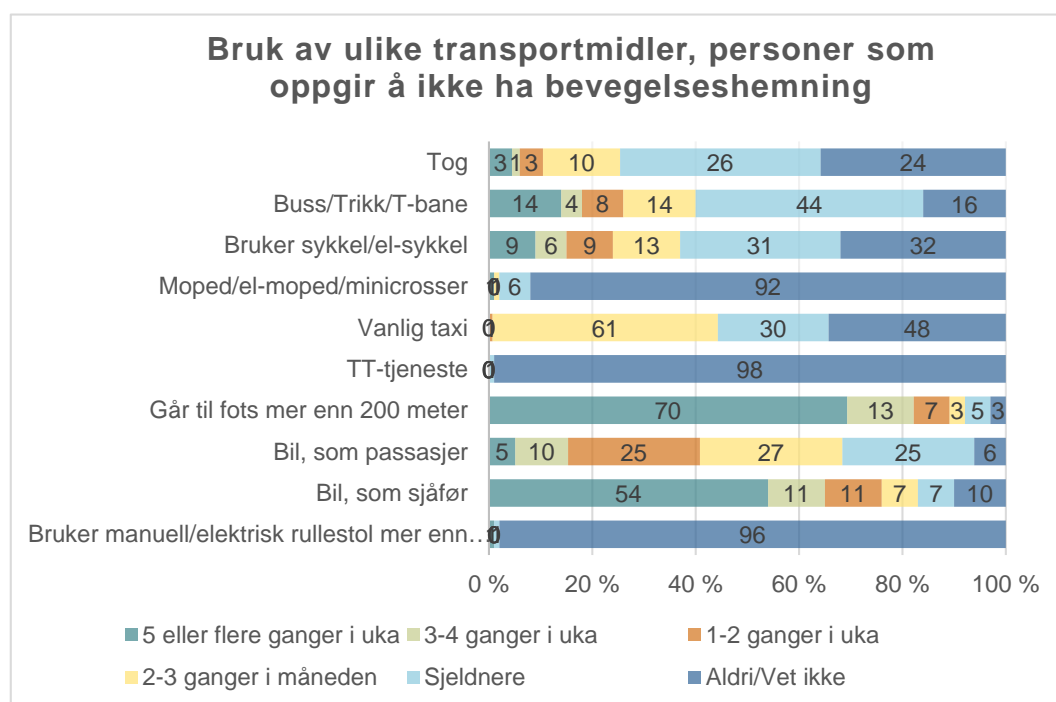
| Information |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ♦ exit:yes ♦ redirect:http://www.toi.no/ ♦ status:COMPLETE <p>Tusen takk for at du tok deg tid til å delta i denne undersøkelsen</p> |

Vedlegg 2 Transportmiddelbruk

Vedleggsfigur 1. Hvor ofte respondenter oppgir at de bruker et gitt transportmiddel. Prosent. Kun personer med nedsatt bevegelseevne. N=492



Vedleggsfigur 2. Hvor ofte respondenter oppgir at de bruker et gitt transportmiddel. Prosent. Kun befolkningen generelt. N=1102



Vedlegg 3 Spesifikasjon av problemer knyttet til å bruke rullestol/permobil

Respondentene fikk mulighet til å spesifisere hva slags andre typer problemer enn de som var gitt i svaralternativene, de har med å bruke rullestol/permobil. Under er hver av disse spesifikasjonene gjengitt.

- Alle samfunnsskapte barrierer som hindrer ferdsel med rullestol.
- Alt for trangt i butikker på kjøpesenter.
- Blir kjørt av hjelper.
- Blir utslitt og får mye smerter.
- Bor avsidesliggende så når jeg må bruke lys på El tralle tappes strøm raskt
- Bruker kun manuell rullestol og bil.
- Bruker kun rullestol i handels senter, sjukehus, og større forretninger. Der det er problem, får eg andre til å utføre mitt ærend. Eks. Coop post/ butikk, og mange bruker Handycap P-Plas, slik at eg får problem. Også ved snø, glatt veg,- stopper mine ære
- bruker manuell rullestol til daglige gjøremål, jobb og fritid
- BY kjører rullestolen
- Dårlig vedlikeholdt fortau, mange hull som gjør det vanskelig , smale fortau.
- De batteriene som vi har nå er ikke egnet for Norske vinterforhold. Skal visst endelig få andre her som kanskje holder litt bedre. Men allikevel kunne det vært hjelp med ladestasjoner på visse steder.
- Det er glatt å kjøre rullestol i snøen
- Fartsdumpper og bom på området hvor jeg bor - borettslag
- For glatt om vinteren
- for glatt vinterstid
- for langt og kjøre med den for og få handlet og greier nok ikke krysse vegen i tide. så da blir man redd man ikke har strøm nok
- for trang inne i butikker
- Fortauskanter, skrå fortau, manglende skråning ned til gangoverfelt, trapper inn til restauranter/butikker osv,
- fotaruskanter og trapp
- Går greit å ta seg en tur til byen 1.5 km. Det er trasigt når det regner og er hullete på grusvei..... I vinter når det snør , setter den seg fast ... Kan da ikke benytte bilen heller. Blir da sittende hjemme. (Mor er for gammel / ufør til å mått
- Går tom for krefter og kognitive evner svikter etter kort tid. Sterk symptomøkning følger.
- Glatt og snø på vinteren gjør det i perioder umulig
- grusveg.. håpløst

- Hadde problemer med forrige rullestol, nå når jeg har permobil går det fint.
- Han bruker rullestolen.
- Har en "terskel" og "skammer meg" å se så til de grader handikappet ut ...! :(
- har en permobil x90 uten hus, blir derfor veldig kaldt om vinteren
- Har ikke prøvd permobil i byen enda.
- Inngangspartier med trapper, trange/tunge dører, små heiser
- Isoleres pga hus som ikke tilpasses bevegelsehemmede.
- Jeg er avhengig av å ha med en assistent
- kan ikke bruke rullestol selv
- Kan ikke brukes på vinterføre. Blir dermed innestengt
- Kan ikke kjøre over lange strekker/ får den ikke med på buss.
- KAN IKKE KJØRE RULLESOLEN SELV
- Kan ikke kjøre rullestol selv
- Kan ikke kjøre selv
- Kan være langt mellom nedsenkede fortauskanter, lang omvei for de som styrer
- Kjøre ikke rullestol selv
- Kjører aldri permobil. Bruker elektrisk rullestol hvilket jeg har gjort i over 50 år!
- Kjøres av andre
- klarer ikke huske hvor jeg skal , redd for lyder og blir redd av fremmede steder
- Klarer ikke kjøre el.rullestol selv, er avhengig av ektefelle som kjører den..
- kommer ikke inn der jeg skal med el.stol, bruker derfor bil og manuell stol
- Kommer ikke inn i butikker o.l. eller det er for trangt.
- kommer meg ikke dit jeg skal med el.rullestol, snakk om over 100< km
- lett å komme til butikken, men kommer ikke rundt inni butikken.
- Må dyttes, har for lite kraft i armer
- Må ha hjelp
- må ha hjelp til å kjøre meg
- Må ha ledsager
- Mangler GSV
- Mest problemer med manuell. kan skli med den elektriske på vinteren
- Min mann må kjøre meg
- Når TT kortet til kona er tomt så må hun bruke den minste el rullestolen og da må jeg gå og trille barnevognen. Dette er en stor belastning for helsa mi men eneste mulighet for å komme oss rundt
- NAV skulle lagt større press på levandørene om å kunne vise frem modeller 4x4 som tar fram (alle folk bor ikke i byen)
- NSB er noen skikkelige kverulanter!
- ødelagt hjulsett x2 på manuell rullestol pga fortauskanter
- Om vinteren for kaldt å sitte stiller på Permobil mer enn kort tid. Pluss selvsagt føreavhengig om jeg kan kjøre ut. Brøytekanter, is osv..
- problemer med plass på buss(vanskelig å komme inn/kjøre ut

- Reklameskilt på fortau og andre hindringer.
- rullestol kan ikke kjøre langt, uansett den rullestol øker mine plager(smerter i ryggen, nummenhet og kramper i beine).
- rullestolen er kun tilpasset asfaltert vei, kan ikke brukes andre steder av meg alene
- Slitsomt å sitte
- Snø og regn
- Snø, regn, avstand
- Snø.. for mye regn. Det er ganske ofte at stolen må inn til reprasjon. Og når den er på rep. på hj. sentralen går det ofte en god uke.Var og handlet mat i dag med rullator. Har vært helt tappet for energi resten av dagen.
- sørpeføre er værst
- Store problemer/umulig å bevege meg i rullestol ute dersom det er snø/glatt
- synsproblemer
- Trikkeskinner, brøytekanter, hull i asfalten, brostein
- været er jo et probelm på vinteren, men det er bare å innstille seg på det og heller sapre tt-turer til vinteren kommer!
- vanskelig daq det er mye grusveger med mye grov grus
- Vanskelig å bruke minicrosser når jeg skal inn plasser fordi den er for stor. Den andre liker ikke de bratte bakkene vi bor i
- Vanskelig å få tildelt riktig stol.
- vanskelig å kjøre i ulendt tereng
- vanskelig å komme inn steder, butikker, restauranter
- Vinteren er verst glatt og kaldt
- Vinterstid kan det bli problemer for den som skal trille meg, pga snø og glatt føre.
- Vinterstid kan det være vanskelig å komme fram med manuell rullestol, pga for dårlig brøyting. Det er ellers mange bratte bakker her jeg bor. Jeg har ikke elektrisk rullestol. Til vanlig bruker jeg imidlertid manuell rullestol til det meste jeg skal. Jeg
- vinterstid mye snø

Vedlegg 4 Spesifikasjon om hvordan man opplever ikke å kjøre bil selv

- Ble fratatt førerkortet etter ulykken, har veldig lyst å kjøre selv
- Blir også veldig isolert når TT kort er tomt. Det blir tomt på 4 t/RT turer til og fra ferjen på Tau.
- Det er vanskelig å komme hjem fra skolen. Må vente i noen timer på å komme hjem.
- Det går helt fint, men det er satt i gang en prosess slik at jeg skal kunne prøve å ta lappen.
- får bil snart, da tar jeg lappen med en gang
- får ikke, etter gjentatte anker, spesialtilpasset bil for å få med meg el.rullestol

- Har dårlig syn, og min sykdom vil gjøre det farlig, har ikke sertifikat
- Har ikke førerkort
- Har ikke førerkort på har dårlig følelse i bein og utstø.
- Har ikke mulighet til å kjøre selv, vet heller ikke hvordan det ville vært om det var mulig, mentalt er jeg 3-5 år
- helse og økonomi gjør det vanskelig å ta sertifikat eller / og eie bil
- Helt avhengig av at andre kjører
- Hvis man blir for seint ute, må man vente en time ekstra.
- Jeg kan kjøre bil selv men trenger førerkort og bil
- Om søndagene går det ikke buss, om lørdagen kun 3 midt på dagen. Jeg ønsker ikke legge ekstra byrde på ektemannen, som har mye ekstraarbeid pga min funksjonshemming. Jeg kvier meg for å spørre han eller venner om å kjøre meg på noe de ikke skal på.
- ønsker veldig førerkort men pga bla epilepsien kommer det aldri til å skje

Vedlegg 5 Spesifikasjon av problemer knyttet til å være passasjer i bil

- avhengig av at det passer for venn/sjåfør
- Avhengig av dagsform og parkeringsmuligheter der jeg skal
- Blir kjørt i spesialtilpasset bil.
- Blir kjørt med min tilpassede bil.
- bruker egen bil
- Bruker el stol, dvs. Kan bare bruke drosje som er tilgjengelig
- Det er ikke alle som har plass til en manuell rullestol
- Det er ingen som har en slik spesialbil jeg må ha.
- Det er lang vei til ferjen og man trenger også transport på landsiden
- Det finnes ingen bil som har tilpasset sette, hver gang jeg må ta Taxi så det er ekstrem vanskelig for meg.
- Det har etterhvert blitt problemer for meg å bevege meg inn i og ut av vanlig bil.
- Er 40 år og avhengig av foreldrene mine om jeg ikke får mopedbil.
- Er avhengig av assistenter
- Er avhengig av at sjåfør også henter og triller meg i rullestol
- Er avhengig av hjelp til å legge sammen å slå opp igjen rullestolen
- Er kun passasjer i min spesialtilpassede bil.
- Er nesten aldri på aktiviteter, fordi eg må ha hjelp.
- Er relativ nyinnflytter til Moss og kjenner ikke så mange med både bil og førerkort!
- er som oftest veldig dårlig, men kunne tenkt meg noen turer om formiddagen til svømming, men mangler sjåfør. Når min mann er hjemme fra jobb, er jeg for dårlig til å reise til svømming.. Mine foreldre kan av og til kjøre når de er hjemme
- Evt at jeg ikke får rullestolen med meg, ellers har jeg ikke noen særlige problemer.
- får ikke med el.rullestol dersom jeg blir kjørt i annen bil
- Faren hans kjører ofte.
- Har egen bil kjøpt å betalt selv tilrettelagt for meg

- har handikappbil
- Har ikke nok BPA-timer og noen av assistentene mine har ikke lappen.
- har ikke spesialtilpasset bil til å få med meg elektrisk rullestol
- har ikke tilpasset bil
- Har ingen aktivitet.
- Har med elrullestol
- har problem med å komme ut på vinteren bli enkelte ganger isolert minst 14 dager i for vinter
- I tillegg til at jeg sjelden har noen jeg kunne ha sittet på med, oppleves det de gangene jeg har muligheten, veldig krevende grunnet problemer med bla. sosial angst.
- Ja, for jeg må få lagt setet nesten helt ned så jeg kan ligge
- Jeg blir utslitt av bilturen - som passasjer - og har ikke krefter til noen aktivitet.
- jeg er den eneste i husstanden som kan kjøre bil og fungerer ikke den så sitter vi dær
- Jeg har akkurat nå ikke tilpasset bil å bruke
- jeg har ikke nok bpa timer , det hemmer meg i å komme meg ut om kvelden
- Jeg trenger spesial tilpasset bil
- Kan by på problemer om det er retur etter anfall, kraftløs, problem setebelte
- Kan ikke bli hentet i rullestol-taxi. klarer ikke å løfte beina opp på trappetrinn.
- Kan ikke bli kjørt i vanlig privatbil som ikke er tilpasset.
- kan ikke kjøres i vanlig bil
- Kan kun bruke bilen jeg kjører selv. HC-bil.
- kan være det ikke passer å bli kjørt en eller begge veier
- kjører sjøl - dette har je sagt tidligere!
- Kjøproblemene å komme nært dører
- Må bruke Permobilen hele tiden ute , så kan kun ta stor taxi med rampe (som jeg betaler selv. Det er dyrt.)
- Må ha bil tilpasset rullestol eller hev/senkbart sete
- må ha speialtilpasset bil
- Må ha spesialtaxi som har rullestolheis....
- Man kan ikke be familie om alt. Hadde vært mye enklere om det hadde vært mer kollektiv som en kunne komme av og på med el.stol
- Mangler noen som kan kjøre meg
- Mannen kjører meg. Det går stort sett greit med jobben hans.
- Min kone jobber full tid og har skjelden mulighet til å kjøre meg
- Min mann er som regel opptatt med jobb, reiser mm, så jeg må kjøre selv.
- Min mann jobber skift. Så det hender at jeg ikke kan.
- Min mann jobber, og kan kun kjøre meg på ettermiddag / kveldstid / helg.
- Parkering, fortauskanter, snø og brøytekanter
- Plass i bil, og av og påstigning
- Problemer med å benytte andre ordinære kjøretøy
- redd å sitte på da jeg er trafikkskadd
- samme svar som forrige sprs.mål ang. handikapparkering
- Sitter i rullestol
- Skal snart kjøre turer igjen
- Som forrige spørsmål,tåler svært lite aktivitet .
- storebror sin bil, når han er på noe er ikke bilen hjemme

- Vanlige biler har problemer med å ta med mine hjelpemidler. De fleste bilførere har problemer med å legge sammen og løfte inn rullestol, om det skulle være plass til den.
- VANSKELIG MED FORFLYTTNING TIL PASSASJERSETE OG UBEHAGELIG Å SITTE PÅ VANLIG PASSASJERSETE
- Vondt å sitte i bil.

Vedlegg 6 Spesifikasjon av problemer knyttet til tilgang til og bruk av TT-tjeneste

- Ansatte er ikke alltid forståelsesfulle og setter meg av uten å snakke med dem jeg skal til, jeg blir redd.
- Bruker ikke tjenesten kjører heller selv
- Bruker tt tjenesten når teknikken i bilen svikter /venter på reoperasjon, hvis dette blir langvarig blir D problemer pga få turer
- da jeg fikk bil fra NAV ,ble TT kortet inndratt.selv om det tok 1/2 år før bilen kom
- De kommer ikke alltid til riktig tid
- det er ingen rullestobil i kommunen,så det blir skjelden turer
- Det er store forskjeller på tildelingen av TT-turer i Akershus og Oslo kommune, og et kort rekker kun til et fåtall turer i Akershus... Jeg må da "spare" beløpet på TT:kortet, og får da reist veldig få, oppsparte turer.
- Eg er for lite flink til å be om hjelp. Føler at drosje sjåfører ikkje kan bruke av sin tid til å hjelpe meg i trapper. Det blir slik at eg blir stresset, når eg skla vente på bil. Gjerne stå med krykk for lenge, imens eg venter på bil.
- ettersom jeg har egen bil, føler jeg ikke behov for TT-tjenester
- Får ikkje brukt TT-kortet i andre fylker en i fylket tt-kortet er søkt om i
- finnes ikke rullestol taxi eller buss som jeg kan benytte i kommunen.
- Finnes ikke.
- For lite TT kort
- forvirrende,vet aldri saldo på kortet
- Funker ikke i alle fylker i landet. Bl.annet i Troms og Oppland.
- Gjelder kun meg selv i Taxi. Dette er vanskelig da jeg trenger hjelp
- Har fått samme summen i januar i flere år tilbake og dette beløpet må fordeles over hele året. Summen har ikke endret seg og drosjetakstene har økt flere ganger-dette gjør at det blir færre turer. og at jeg ikke får deltatt på en del ønskelige aktivitiiter.
- har iikke benyttet meg av det
- Har ikke bruk for da jeg kjører selv.
- har ikke hanicap drosje i kommunen
- Har ikke vært aktuelt fordi jeg håper på å bli bra. NAV dekker taxi til jobb
- Har ingen til å hjelpe meg når jeg kommer frem.
- I forhold til spesialbil, har jeg for få turer, 20 dette året. Turer med vanlig taxi har jeg nok av. Synes det er et firkantet system, når jeg ikke kan få flere turer med spesialbil dette året. Vinterstid med ofte snø og glatt underlag, blir det enda van
- Jeg behøver TT-tjeneste så jeg kan medbringe 'min' el scooter/rullestol
- jeg får stønad til egen bil fra NAV. har ikke rett på TT-tjeneste

- Jeg må bruke tt kort på tannlege og diverse andre ting jeg ikke får dekket pasientreiser. Skulle gjerne gjenopptatt kontakten med vennene mine på mestringsenteret, det er 2 ganger i uka. Der har jeg ikke vært på 1 år nå. Nå er det penger igjen på tt kortet m
- Klaustrofobi, panikkangst, agorafobi
- lengre turer, besøk barn og barnebarn, kommer til å koste 10000 vis av kr
- litt utfordringer med enkelte taxiselskap... (som er uvillig til å hjelpe)
- Må holde meg inne og spare på turene til jeg virkelig trenger det. Det isolerer både meg, min mann og barn. Min mann har også nedsatt førlighet, men ikke rett på TT kort
- Problematisk at kortet nullstilles 1.april. Behovet for å kunne spare opp til en eventuell transport tur/retur Gardermoen blir umuliggjort.
- Siden man har begrenset antall turer må man jo planlegge godt hva man skal bruke dem til! er mindre spontan er jeg var da jeg var gående.
- Taxi er ikke tilpasset min behov for eksempel (sette, hvis jeg skal til flere steder samtidig i byen, drosje passer ikke til det, jeg trenger min egen bil.
- Taxi er jo så dyrt at TT kortet forsvinner fort
- Taxi kommer ikke til avtalt tid
- taxien er ikke presis
- Taxiene vil ofte ikke ha med rullestol, selv om den er liten og lett, så jeg blir kastet mellom sjåførene
- Tildelingen dekker kun 2 t/r fra bosted pr. år
- TT ordningen i kommunen er latterlig dårlig. Praktisk talt ikke eksisterende
- TT ordningen rekker til 18 tur/retur - går på skole og ordningen strekker ikke til
- TTkortet bør gjelde for hele Norge(Norden) og mye høyere tildeling
- Uaktuelt for meg da jeg har handicap-bil.

Vedlegg 7 Spesifikasjon av problemer med TT-tjeneste blant de som IKKE har denne tjenesten

- Aldri brukt
- Aldri prøvd å benytte meg av det
- Beløpene er for små til brukerne i min komm. til at det er noen hjelp.
- Bruker egen bil det dekker mitt behov.
- Bruker egen bil.
- Bruker ikke TT tjeneste, ikke behov
- bruker ikke tt tjenester
- Bruker ikke tt-tjenester
- Disponerer egen bil, har aldri prøvd TT-tjeneste
- dobbelt spørsmål igjen . - dette har je svart på!!
- Eg veit ikkje kvar er TT- tjeneste
- Er ikke aktuelt
- får ikke tt
- får ikke ttbillett på grunn av bil

- Fått TT til buss men ikke drosje. Det er ett logistikkproblem og ikke ett transportproblem jeg har ifølge NAV for jeg kan gå til bussen. Att bussen ikke går dit jeg trenger og reise er da ikke NAV sitt problem
- Fikk avslag i 2008 da jeg bodde i Oslo, men ikke så bevegelseshemmet da. Er straks i ferd med å søke sammen med min nye fastlege her i Moss! Satse på snarlig innvilgning og beløp som kan dekke en del turer for å kunne være sosial. Jeg har i de siste åren
- Hadde TT- tjeneste men fungerte dårlig da jeg har behov for annen hjelp
- Har aldri brukt TT-tjeneste
- Har aldri forøkt. Ikke behov
- Har aldri hatt kontakt med TT-tjeneste
- Har aldri hørt om TT-tjeneste. Vet ikke helt hva det er og vet ikke om det tilbudet finnes i min by.
- Har aldri søkt
- har aldri søkt for fikk vite jeg var for ung, og har hørt så mye negativt om det så tør ikke
- Har aldri søkt om TT-tjeneste
- har aldri vært borti TT-tjenesten
- Har bil selv
- Har bil, trenger ikke TT
- Har egentlig ikke hørt om det før.
- Har ikke søkt enda
- har ikke
- Har ikke behov
- Har ikke behov for TT
- Har ikke bruk for dette enda
- Har ikke den ordningen, og har heller aldri søkt.
- har ikke denne, vet ikke hva dette er
- Har ikke hatt behov for TT tjeneste
- har ikke prøvd
- Har ikke prøvd
- Har ikke prøvd å få dette
- Har ikke prøvd det , ennå.
- Har ikke søkt
- Har ikke søkt ennå
- Har ikke søkt om det.
- Har ikke søkt om få TT KORT
- Har ikke søkt om TT-reiser
- Har ikke søkt om TT-tjeneste
- har ikke søkt på tt kort
- Har ikke søkt på TT tjenester
- har ikke søkt TT-tjeneste
- Har ikke søkt TT-tjeneste
- Har ikke søkt, regner med jeg ikke har rett på det
- Har ikke søkt. Sosionom ved et rehabiliteringssenter fortalte at Lindås kommune hadde de strengeste kravene for TT-kjøring, sammenlignet med andre kommuner
- Har ikke tjenesten
- har ikke TT

- Har ikke tt
- Har ikke TT
- Har ikke tt kort
- har ikke tt tjeneste
- Har ikke TT tjeneste
- Har ikke TT tjeneste da jeg ikke har søkt så problemer m å bruke/få tilgang til TTtjenest.Jeg hvet ikke
- har ikke tt-kort
- har ikke tt-kort ...er ikke informert om det heller
- har ikke TT-tjeneste
- har ikke TT-Tjeneste
- Har ikke TT-tjeneste og tror det er vanskelig å få tilgang til
- Har ikke TT-tjensten
- har ikke vurdert TT
- har svart på dette før
- Har trygdebil, og har ikke TT-kjøring i tillegg
- har, så langt, ikke behov for tt kort
- Hat ikke TT tjeneste
- her ikke tt kort lengre
- hvet ikke
- i dont use it
- Ikke aktuelt, jf. tidligere svar om at jeg ikke jar behov for TT-tjeneste.
- Ikke aktuelt. Kjører kun egen HC-bil.
- ikke søkt
- Ikkje søkt
- ingen problemer, for jeg har det ikke
- Jeg er en aktiv mor med to aktive gutter å følge opp med venner, fritidsaktiviteter etc. Jeg kan ikke begynne å ha en ta ordning for å kjøre og hente på aktiviteter, møter etc.
- Jeg fikk ikke tt.tjeneste i Hedmark da jeg hadde navfinansiert bil
- Jeg greier meg så lenge mannen min er hjemme.
- Jeg har aldri søkt om TT tjenester .
- jeg har ikke søkt. viste ikke om TT tjenesten før for en mnd siden
- Jeg har ikke TT-tjeneste
- Jeg har søkt, men fikk avslag på tt kort
- jeg kjører engen bil
- Jeg vet ikke hva TT tjeneste er.
- Jeg vet ikke hva TT-tjeneste er.
- kjenner ikke til denne tjenesten
- kjenner ikke til dette tiltak
- ønsker ikke TT-tjenester pr idag,
- Ønsker tt kort men krevende å søke
- Pga lange avstander ville tt ordningen ikke stekke til et ønsket aktivitetsnivå.
- se tidl svar
- Søknadsprosessen. Legeerklæringer osv.
- Som sagt, har ikke kjennskap til denne tjenesten.
- Tror ikke jeg har krav
- Tror ikke jeg har søkt TT
- TT tjenesten er dårlig alternativ for meg

- TT-tjeneste fungerer ikke for meg, og jeg har ikke det
- Vet ikke
- Vet ikke om jeg kan ha tilgang til TT-tjenesten.
- vet ikke, har ikke søkt
- vet ikke, har ikke søkt.
- Vet ikke, ikke prøvd
- Vet ikke. Har aldri hatt det.
- vet jo ikke hvordan man kommer i kontakt med TT tjeneste, det kommer jo frem i et tidligere spørsmål !

Transportøkonomisk institutt (TØI)

Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se www.ciens.no). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transport og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gautstadalléen 21
NO-0349 Oslo

22 57 38 00
toi@toi.no
www.toi.no