

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.