



## Fysiske problemer med å bruke transportmidler

Omfang, kjennetegn, reisevaner og opplevelse av barrierer



# **Fysiske problemer med å bruke transportmidler**

Omfang, kjennetegn, reisevaner og opplevelse av barrierer

Susanne Nordbakke

**Tittel:** Fysiske problemer med å bruke transportmidler. Omfang, kjennetegn, reisevaner og opplevelse av barrierer.

**Forfattere:** Susanne Nordbakke

**Dato:** 04.2011

**TØI rapport:** 1148/2011

**Sider** 55

**ISBN Papir:** 978-82-480-1237-5

**ISBN Elektronisk:** 978-82-480-1226-9

**ISSN** 0808-1190

**Finansieringskilde:** Avinor  
Jernbaneverket  
Kystverket  
Samferdselsdepartementet  
Statens vegvesen Vegdirektoratet

**Prosjekt:** 3458 - Bevegelseshemmedes problemer knyttet til transport og reiser et forprosjekt

**Prosjektleder:** Liva Vågane

**Kvalitetsansvarlig:** Randi Hjorthol

**Emneord:** Barrierer  
Bevegelseshemmede  
Kollektivtransport  
Mobilitet

#### **Sammendrag:**

I Reisevaneundersøkelsen 2009 var det 11 prosent som oppga at de hadde midlertidige (2 prosent) eller varige fysiske problemer (9 prosent) som begrenser deres muligheter til å bevege seg utendørs eller bruke transportmidler. De som har varige problemer, skiller seg ut fra de som ikke har problemer, ved at de i større grad er kvinner, de er eldre, de er i større grad alderspensjonister og langvarig sykemeldt/ufør, og de har dårligere tilgang til bil. Reiseaktiviteten er lavere, både på daglige og lange reiser. Lang avstand til holdeplass, dårlig tilgjengelighet (til og fra) og problemer med av- og påstigning er de største problemene med bruk av kollektive transportmidler som buss, tog og trikk/t-bane. Tiltakene som blir vurdert som viktige, er knyttet til de samme typer av problemer.

**Title:** Persons with physical impediments to travelling. Extent, characteristics, activity pattern, and barriers.

**Author(s):** Susanne Nordbakke

**Date:** 04.2011

**TØI report:** 1148/2011

**Pages** 55

**ISBN Paper:** 978-82-480-1237-5

**ISBN Electronic:** 978-82-480-1226-9

**ISSN** 0808-1190

**Financed by:** Avinor  
Ministry of Transport and Communications  
The Norwegian Coastal Administration  
The Norwegian National Rail Administration  
The Norwegian Public Roads Administration

**Project:** 3458 - Bevegelseshemmedes problemer knyttet til transport og reiser et forprosjekt

**Project manager:** Liva Vågane

**Quality manager:** Randi Hjorthol

**Key words:** Barrieres  
Disability  
Mobility  
Public transport

#### **Summary:**

In the Norwegian Travel Survey 2009, 11 percent reported having temporary (2 percent) or permanent (9 percent) physical difficulties that limit their possibility to travel and to use various transport modes. Those who have permanent difficulties stand out from those without such difficulties in that they are older, their share of women is higher, they are to a greater degree retired, permanently disabled or on long-term sick leave. In addition they have less access to automobiles, and their travel activity is lower both on a daily basis and for longer trips. Poor accessibility and problems with boarding/leaving are the most important obstacles to the use of public transport.

Language of report: Norwegian

# Forord

I reisevaneundersøkelsen 2009 (RVU 2009) ble respondentene spurt om de har noen fysiske problemer som begrenser deres mulighet til å bevege seg utendørs eller bruke transportmidler, og om disse problemene var midlertidige eller varige. Formålet med denne studien har vært å få kunnskap om hvem de som har varige fysiske problemer er, deres reiseaktivitet og transportmiddelbruk og hvilke problemer de opplever med bruk av ulike kollektive transportmidler. Slik kunnskap kan benyttes for å målrette tilretteleggingen av kollektivtransporten for personer med fysiske problemer knyttet til transport.

Studien er basert på data både fra RVU (2009) og en postal oppfølgingsstudie av de som i RVU 2009 svarte at de hadde varige fysiske problemer knyttet til transport.

Studien er finansiert av Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor. Representanter for oppdragsgiverne har fulgt arbeidet med studien og gitt innspill til analysene.

Prosjektleder for undersøkelsen har vært Liva Vågane, mens Susanne Nordbakke har gjennomført analysene og skrevet rapporten. Randi Hjorthol og Jon Martin Denstadli har bidratt til kvalitetssikringen.

Oslo, mai 2010  
Transportøkonomisk institutt

*Lasse Fridstrøm*  
instituttssjef

*Randi Hjorthol*  
forskningsleder



# Innhold

## Sammendrag

<b>1 Fysiske problemer med å bruke transportmidler.....</b>	<b>1</b>
1.1 Innledning og problemstillinger .....	1
1.2 Oppbygging av rapporten.....	2
<b>2 Metode.....</b>	<b>3</b>
2.1 To ulike datagrunnlag .....	3
2.1.1 Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU 2009) .....	3
2.1.2 Postal undersøkelse om fysiske problemer med bruk av transportmidler .....	5
<b>3 Fysiske problemer med transport – omfang etter kjønn og alder .....</b>	<b>6</b>
3.1 Omfang etter alder og kjønn .....	6
3.2 Problemer med gitte typer transportmidler – omfang .....	7
<b>4 Hvem er de?.....</b>	<b>9</b>
4.1 Forskjeller mellom de med og uten fysiske problemer med transport.....	9
4.1.1 Sosiodemografiske kjennetegn.....	9
4.1.2 Transportressurser .....	11
4.2 Kjennetegn etter hvilken type transportmiddel man har problemer med....	13
4.3 Sammenheng mellom problemer .....	15
<b>5 Reiseaktivitet og transportmiddelbruk.....</b>	<b>16</b>
5.1 Antall reiser .....	16
5.2 Ikke reist.....	17
5.3 Type aktiviteter .....	18
5.4 Transportmiddelbruk.....	19
5.4.1 Med og uten varige problemer med transportmidler .....	20
5.4.2 Transportmiddelbruk etter type transportmiddel man har varige fysiske problemer med.....	21
5.4.3 Transportmiddelbruk til ulike typer aktiviteter .....	21
<b>6 Lange reiser .....</b>	<b>25</b>
6.1 Lange reiser i Norge.....	25
6.1.1 Antall lange reiser i Norge– siste måned.....	25
6.1.2 Transportmiddelbruk på lange reiser i Norge.....	26
6.2 Lange reiser til og fra utlandet .....	26
<b>7 Funksjonshemming og helseproblem.....</b>	<b>28</b>
7.1 Fysiske problemer med transport = funksjonshemmet? .....	28
7.1.1 Antall år med funksjonshemming/helseproblem.....	28
7.1.2 Årsak til funksjonshemming/helseproblem.....	29
<b>8 Buss, tog og trikk/t-bane – bruk og problemer .....</b>	<b>31</b>
8.1 Innledning .....	31
8.2 Buss .....	31
8.2.1 Bruk av buss .....	31
8.2.2 Problembeskrivelse - buss .....	33
8.3 Tog .....	34
8.3.1 Bruk av tog .....	34
8.3.2 Problembeskrivelse - tog .....	35

8.4 Trikk eller t-bane.....	36
8.4.1 Bruk av trikk/t-bane.....	36
8.4.2 Problembeskrivelse – trikk/t-bane.....	37
8.5 Fly .....	39
8.5.1 Bruk av fly.....	39
8.5.2 Problembeskrivelse - fly.....	39
8.6 Båt .....	41
8.6.1 Bruk av rutebåt eller ferge.....	41
8.6.2 Problembeskrivelse – rutebåt og ferge .....	41
<b>9 Tiltak .....</b>	<b>43</b>
<b>10 Oppsummering.....</b>	<b>46</b>
<b>Referanser.....</b>	<b>48</b>
<b>Vedleggstabeller .....</b>	<b>49</b>
<b>Vedleggsfigurer .....</b>	<b>54</b>



Sammendrag:

# Fysiske problemer med å bruke transportmidler

Omfang, kjennetegn, reiseaktivitet og opplevelse av barrierer

TØI rapport 1148/2011  
Forfatter: Susanne Nordbakke  
Oslo 2011 55 sider

*I den landsomfattende reisevaneundersøkelsen (RVU) 2009 var det 11 prosent som oppga at de hadde midlertidige (2 prosent) eller varige fysiske problemer (9 prosent) som begrenser deres muligheter til å bevege seg utendørs eller bruke transportmidler. De som har varige problemer, skiller seg ut fra de som ikke har fysiske problemer, ved at de i større grad er kvinner, de er eldre, de er i større grad alderspensjonister eller langvarig sykemeldt/ufør, og de har dårligere tilgang til bil. De som har fysiske problemer med å reise kollektivt eller med å sitte på i bil som passasjer, er imidlertid noe yngre, i tillegg til at de i større grad er langvarig sykemeldt/ufør enn de med varige problemer generelt. Videre er reiseaktiviteten både på daglige og lange reiser langt lavere blant dem som har varige problemer enn blant dem som ikke har problemer. Når de med varige problemer først reiser, er det først og fremst bil de bruker, og de bruker bil i noe større grad enn de som ikke har problemer. De sistnevnte deltar i større grad i aktiviteter knyttet til arbeid/skole og i ulike fritidsaktiviteter enn førstnevnte, mens det er ingen forskjeller i andelen som foretar innkjøp og ulike ærend.*

*Bruken av ulike kollektive transportmidler blant de som har varige problemer, avhenger blant annet av om man har problemer med å reise kollektivt, av om man har behov for hjelpemidler når man skal bevege seg utendørs, og av hvor godt kollektivtilbudet eller kjennskapet til dette er.*

*Avstander til holdeplass/stasjon og tilgjengelighet til buss, trikk/t-bane og tog er de høyest rangerte opplevde problemene med bruk av slike transportmidler, i tillegg til problemer med av- og påstigning.*

## Tema og datagrunnlag

Denne rapporten omhandler først og fremst personer med varige fysiske problemer med transportmidler - hvem som har slike problemer, hvor ofte de foretar daglige og lange reiser, hvilke reisemål de har, hvilke transportmidler de bruker og hvilke problemer de har med ulike kollektive transportmidler. De som ikke har fysiske problemer med å bruke transportmidler, blir i rapporten gjerne omtalt som "funksjonsfriske".

Analysene er basert på Reisevaneundersøkelsen (RVU) 2009 og en postal undersøkelse om fysiske problemer med bruk av transportmidler, som supplerer dataene fra RVU (2009) om dette temaet. Utvalget i RVU 2009 består av 14 937 personer. Samtlige respondenter fikk spørsmål om de hadde noen fysiske

problemer som begrenser deres muligheter til å bevege seg utendørs eller bruke transportmidler. De som bekreftet det, og samtidig svarte at problemene var varige, ble spurt om de var interessert i å delta i en postal undersøkelse om fysiske problemer med bruk av transportmidler. De som var positive til å delta, fikk tilsendt et spørreskjema. Totalt var det 659 som returnerte skjemaer, noe som tilsvarer en svarprosent på 57 av de som ble kontaktet. Spørsmålene knyttet til opplevde barrierer ved bruk av ulike kollektive reisemidler ble kun rettet mot de som faktisk bruker disse reisemidlene.

## **Omfang av fysiske problemer med bruk av transportmidler**

I RVU 2009 var det 11 prosent av respondentene som oppga at de for tiden har noen fysiske problemer som begrenser deres muligheter til å bevege seg utendørs eller bruke transportmidler. 9 prosent rapporterte at disse problemene var varige og 2 prosent rapporterte at disse problemene var midlertidige. Det er en sterk sammenheng mellom både kjønn og alder og det å ha fysiske problemer med bruk av transportmidler, og kjønnsforskjellene øker jo eldre man blir.

## **Type transportmidler man har problemer med**

Andelen av respondentene i RVU 2009 som har midlertidige eller varige problemer med å bruke gitte transportmidler, er som følger:

- 9 prosent har problemer med å gå
- 8 prosent har problemer med å sykle
- 5 prosent har problemer med å reise kollektivt
- 2 prosent har problemer med å sitte på i bil som passasjer
- 4 prosent har problemer med å kjøre bil selv

## **Personer med varige problemer med transportmidler**

De som har varige fysiske problemer som begrenser deres muligheter til å bevege seg utendørs eller til å bruke ulike transportmidler, skiller seg ut fra dem som ikke har slike problemer på følgende punkt:

- De er i større grad kvinner (61 mot 50 prosent)
- De er eldre (61 mot 42 år i gjennomsnitt)
- De er i større grad enslige (36 mot 18 prosent)
- De har i mindre grad høyere utdanning (34 mot 21 prosent har kun grunnskole/framhaldsskole/realskole inntil 10 år)
- De har lavere personlig inntekt (270 268 mot 347 912 kroner i gjennomsnitt)
- De er i langt mindre grad yrkesaktive (22 mot 60 prosent)
- Andelen alderspensjonister er langt høyere (45 mot 15 prosent)
- Andelen som er langvarig sykemeldt er langt høyere (27 mot 3 prosent)
- Det er færre som har førerkort (80 mot 71 prosent)
- Og færre har tilgang til bil (86 prosent mot 75 prosent)

Det er svært mange av de som er alderspensjonister e.l. og av de som er langvarig sykemeldt eller uføre, som har varige problemer med transport: Hele 23 prosent

av dem som er alderpensjonister e.l. og 44 prosent av dem som er langvarig sykemeldt/ufør, har varige fysiske problemer med å bruke transportmidler.

### **Sosiodemografiske kjennetegn og transportressurser etter type transportproblem**

Mange av de som har varige fysiske problemer med ett transportmiddel, har også vanskeligheter med andre transportmidler. De som har *problemer med å gå* eller *å sykle* skiller seg i liten grad ut fra dem med varige problemer med transport generelt (se profil som beskrevet over).

De som har *problemer med kollektivtransport* skiller seg imidlertid ut fra dem som har varige problemer blant annet ved at andelen kvinner er høyere, ved at de er noe yngre, ved at de i større grad er langtids sykemeldt/ufør, og ved at de i mindre grad har førerkort.

Også de som har *problemer i bil som passasjer* skiller seg ut fra dem med varige problemer med transport på flere punkt: I likhet med dem som har problemer med kollektivtransport, er også disse yngre og i større grad langtids sykemeldt/ufør enn de som har varige problemer generelt. Derimot har de i større grad førerkort enn de som har varige problemer generelt.

De som har *problemer i bil som fører* skiller seg ut fra dem med varige problemer med transport generelt blant annet ved at andelen kvinner er langt høyere, andelen over 67 år er noe høyere, og andelen yrkesaktive er lavere.

### **Årsaker til og antall år med en gitt type funksjonsnedsettelse etter type varig transportproblem**

I den postale undersøkelsen ble de som har varige problemer knyttet til transport, spurt om hvor lenge de har hatt funksjonsnedsettelser/helseproblemer, og om hva som var årsaken til disse. Det er ingen signifikant sammenheng mellom lengden på funksjonsnedsettelser/helseproblemer og hvilken type transportmiddel man har varige fysiske problemer med å bruke.

Færre av dem som har oppgitt alder som årsak, har varige fysiske problemer med å bruke kollektivtransport, enn av dem som har oppgitt andre årsaker. Derimot er det langt flere blant dem som har oppgitt sykdom som årsak, som har problemer med kollektivtransport, enn blant dem som har oppgitt andre problemer. Det er også langt flere blant dem som har oppgitt sykdom og ulykke som årsak, som har problemer med å sykle, sammenliknet med de som har oppgitt andre årsaker. Sykdom som årsak øker også sannsynligheten for at man har problemer med å kjøre bil selv.

### **Reiseaktivitet på daglige og lange reiser**

Reiseaktiviteten på daglige reiser er høyere jo mindre fysiske problemer respondentene har. De som har varige fysiske problemer, foretar i snitt 2,48 reiser per dag, mens de som har midlertidige fysiske problemer foretar 3,17 reiser. De funksjonsfriske topper reiseaktiviteten med 3,36 reiser i snitt per dag. Forskjellen i reiseaktivitet opprettholdes når man kontrollerer for arbeidsreiser. Den vanligste

årsaken til at man ikke foretar en reise, er at man "hadde ikke behov for å reise", men det er færre blant de varige problemer som oppgir dette som årsak enn de som er funksjonsfriske (70 mot 64 prosent). Blant de førstnevnte er det på sin side flere som oppgir "forhindret pga dårlig vær/føre" og "kunne ikke kommet ut på egenhånd". En kan spørre om det å ha problemer knyttet til transport er en selvforsterkende prosess, når så mange som 64 prosent av dem med varige problemer svarer at de ikke hadde behov for å reise: Når man opplever at det er vanskelig å reise, kan det bli en vane ikke å delta i aktiviteter utenfor hjemmet, og dermed vil man kanskje heller ikke oppleve at man har et behov for å reise.

Også på lange reiser, det vil si reiser over 10 mil én vei, er reiseaktiviteten avhengig av om man har fysiske problemer knyttet til transport eller ikke. Mens de som er funksjonsfriske foretar i snitt 1,26 hver måned innen Norge, foretar de med varige fysiske problemer knyttet til transport i snitt 0,81 slike reiser hver måned. Også på lange reiser til og fra utlandet foretar de med varige fysiske problemer i snitt færre reiser per måned enn de som er funksjonsfriske (0,36 mot 0,47 reiser). Blant dem som er yrkesaktive er det imidlertid ikke forskjeller i reiseaktivitet til utlandet mellom dem med og uten problemer.

### Deltakelse i aktiviteter

I RVU 2009 er det blitt spurt om hvilke gjøremål (utenfor hjemmet) respondentene har foretatt i løpet av en dag. Gitt at de som er funksjonsfriske foretar flere reiser i løpet av en dag, er det ikke overraskende at de også deltar i flere aktiviteter i løpet av en dag. De som har varige problemer skiller seg ut med lavere deltakelse enn de som er funksjonsfriske, på følgende aktiviteter:

- Arbeid/skole utenfor hjemmet (14 mot 44 prosent)
- Gikk, jogget eller syklet (24 mot 36 prosent)
- Besøkte slekt eller venner (20 mot 27 prosent)
- Fulgte barn eller andre til aktiviteter (8 mot 14 prosent)
- Var på kino, idrettsarrangement eller liknende (7 mot 13 prosent)
- Var på reise eller i møte (8 mot 3 prosent).

Kun når det gjelder "gjorde innkjøp eller ærend" er det ingen forskjeller mellom de funksjonsfriske og de som har varige fysiske problemer knyttet til transport. Innkjøp og ulike ærend er gjerne av en nødvendig karakter, og det behøver derfor ikke bety at man ikke har problemer med transporten, men at man har overkommet barrierene for å få gjennomført slike aktiviteter. På den annen side, muligheten til å kjøpe inn dagligvarer er også gjerne å finne i nabolaget og innebærer dermed en kortere transportdistanse (man slipper å gå langt eller å bruke kollektive transportmidler), noe som kan bidra til å lette gjennomførelsen av slike reiser.

Om det er slik at de med varige fysiske problemer knyttet til transport på en eller annen måte er avskåret fra å foreta ulike fritidsaktiviteter utenfor hjemmet, eller om de ikke har samme behov for deltakelse som funksjonsfriske, er et spørsmål som det trengs mer kunnskap om.

## Transportmiddelbruk på daglige reiser

De aller fleste reiser foretas med bil som fører, og andelen reiser som foretas med bil som fører, er noe høyere blant dem med varige fysiske problemer enn blant de funksjonsfriske (55 prosent mot 51 prosent). Andelen reiser i bil som passasjer er også noe høyere blant de førstnevnte enn blant sistnevnte (13 mot 11 prosent). Tilgjengelig er andelen reiser til fots, med sykkel og med kollektivtransport signifikant lavere blant de med varige problemer enn de funksjonsfriske. Dette kan tyde på at bilen til en viss grad brukes som kompensasjon for eventuelle problemer man har med å bruke andre transportmidler. Den største forskjellen mellom dem med og uten varige problemer i andelen reiser med bil som fører, finner vi på arbeidsreiser og på følge- og omsorgsreiser, der de sistnevnte bruker bilen mest.

De som har varige fysiske problemer, har imidlertid dårligere tilgang til bil og førerkort enn de funksjonsfriske, men de bruker altså bilen mer når de faktisk reiser.

## Barrierer for og tiltak rettet mot kollektivtransport

I den postale undersøkelsen, rettet mot dem med varige fysiske problemer, fikk respondentene spørsmål om det hender de bruker gitte kollektive transportmidler. Bruken avhenger blant annet av om man har problemer med å reise kollektivt eller ikke, av om man har behov for hjelpemidler når man skal bevege seg utendørs, og også ofte av hvor godt kollektivtilbud man har eller hvor god kjennskap man har til tilbudet.

De vanligste opplevde barrierene for bruk av buss, tog og trikk/t-bane blant dem med varige fysiske problemer, men som faktisk bruker slike transportmidler, er knyttet til avstander til holdeplass/stasjon, tilgjengelighet til holdeplass/stasjon og til på- og avstigning. Selv om utvalgene er små, ser man at det er de samme problemene som går igjen både for buss, tog og trikk/t-bane. I tillegg blir ”flere og nærmere holdeplasser og stasjoner” og ”lettere å komme om bord og å gå av” vurdert som noen av de viktigste tiltakene rettet mot kollektivtransport blant dem som har problemer med slike transportmidler, i tillegg til flere avganger og reduksjon av priser.

Når det gjelder opplevde problemer med å reise med henholdsvis fly og rutebåt/ferje, er det vanskeligere konkludere. Utvalgene er igjen små, spesielt det for rutebåt/ferje. Det viktigste opplevde problemet med å fly er at ”jeg har vanskeligheter med å få med meg bagasje”. Andre viktige problemer med å fly er knyttet til å komme seg rundt på flyplassen og til å bruke fasilitetene om bord i flyet. De samme typene problemer som for fly går igjen for rutebåt/ferje, men det er vanskelig å si noe sikkert om hva som er de viktigste problemene knyttet til disse transportmidlene.



# 1 Fysiske problemer med å bruke transportmidler

## 1.1 Innledning og problemstillinger

I RVU 2009 var det 11 prosent som oppga at de hadde midlertidige (2 prosent) eller varige problemer (9 prosent) som begrenser deres muligheter til å bevege seg utendørs eller bruke transportmidler. Formålet med denne studien har vært å få kunnskap om hvem disse er, deres reiseaktivitet og transportmiddelbruk og hvilke problemer de opplever med bruk av ulike kollektive transportmidler. Slik kunnskap kan benyttes for å målrette tilretteleggingen av kollektivtransporten for personer med fysiske problemer knyttet til transport, det være seg pga redusert bevegelighet, nedsatt syn og hørsel eller miljøhemninger som astma eller allergier.

En tidligere studie i Norge (Bjerkan 2009) har tatt utgangspunkt i personer med funksjonsnedsettelse og undersøkt hvem som har problemer med bruk av kollektivtransport generelt og hva disse problemene består i. I denne studien har vi også konsentrert oss om transportmiddelbruk og reiseaktivitet blant de som har fysiske problemer med å bruke transportmidler og sett på hvem som har problemer knyttet til transport generelt, men også på hva som kjennetegner de som har problemer med ulike typer transportmidler. I tillegg er også opplevde barrierer med ulike typer kollektivtransport blitt belyst. Studien vil dermed både supplere og utdype eksisterende kunnskap på området.

I studien stilte vi følgende spørsmål:

- Hvem har fysiske problemer med bruk av ulike transportmidler?
- Hvilke problemer er knyttet til bruk av ulike typer kollektive transportmidler?
- Er det forskjell mellom de som har fysiske problemer med bruk av transportmidler og de som ikke har det når det gjelder hvilke transportmidler de benytter i hverdagen og på lengre reiser?
- Hvor mye reiser de som har fysiske problemer transportmidler og hva slags aktiviteter reiser de til? Er det forskjell mellom de som har fysiske problemer og de som ikke har det med henhold til reiseaktivitet og reisemål? Er det forskjell mellom de med og uten problemer når det gjelder lengre reiser/utenlandsreiser?

I prosjektet har vi først og fremst konsentrert oss om de som har varige fysiske problemer. Imidlertid er det også foretatt analyser av de som har midlertidige fysiske problemer for å kunne vurdere om dette er en gruppe med særskilte behov eller ikke. De som ikke har noen fysiske problemer knyttet til bruk av transportmidler er i rapporten tidvis omtalt som funksjonsfriske.

## 1.2 Oppbygging av rapporten

I kapittel 1 gis en kort introduksjon for bakgrunnen for studien og dens hovedproblemstillinger samt en beskrivelse av hvordan rapporten er bygget opp. Hvilke data studien er bygget på blir beskrevet i kapittel 2.

I kapittel 3 blir sammenhengen mellom alder, kjønn og fysiske problemer knyttet til bruk av transportmidler belyst. I samme kapittel blir det gitt en oversikt over andelen som har fysiske problemer med ulike transportmidler.

I kapittel 4 beskrives forskjeller mellom de med og uten fysiske problemer knyttet til transport når det gjelder ulike sosiodemografiske faktorer (kjønn, alder, familietype, inntekt med mer) og ulike transportressurser (biltylgang og tilgang til kollektivtransport). Hva som kjennetegner de med som har problemer med *ulike* typer transportmidler (for eksempel de som har problemer med å gå, de som har problemer med å bruke kollektivt), blir også beskrevet i det samme kapitlet. I kapittel 4 blir også sammenhengen mellom problemer med ulike transportmidler belyst.

I kapittel 5 og 6 redegjøres det for forskjeller mellom de med og uten fysiske problemer knyttet til transport i reiseaktivitet og transportmiddelbruk på henholdsvis daglige reiser (kapittel 5) og lange reiser (over 10 mil) (kapittel 6). Begrunnelser for hvorfor det ikke er foretatt en reise på registreringsdagen, blir også belyst i samme kapittel.

I kapittel 7 beskrives sammenhenger mellom type transportmiddel man har varige fysiske problemer å bruke og henholdsvis antall år med funksjonsnedsettelse/helseproblem, årsak til funksjonsnedsettelse/helseproblem og behov for hjelpemidler.

I kapittel 8 blir det gitt en oversikt over bruken (daglig/månedlig) av konkrete kollektive transportmidler, henholdsvis buss, tog, trikk/t-bane, fly og rutebåt/ferje, og det blir gjort sammenlikninger mellom de som har varige fysiske problemer med transport og de som er funksjonsfriske når det gjelder bruk av slike. Ulike faktorer som påvirker om en person med varige fysiske problemer bruker ett gitt kollektiv transportmiddel eller ikke, blir også belyst i samme kapittel. Videre blir det også gitt en oversikt over opplevde barrierer med ulike kollektive transportmidler blant de som har varige fysiske problemer med transport.

Oversikt over hva de med varige fysiske problemer vurderer ulike tiltak for å forbedre kollektivtransporten, og om denne vurderingen avhenger av ulike faktorer (for eksempel alder eller behov for hjelpemidler når man skal bevege seg utendørs), blir gitt i kapittel 9.

Analysene i kapitlene 1-6 er basert på data fra RVU, mens kapitlene 7-9 primært er basert på den postale undersøkelsen. I kapittel 10 oppsummeres hovedfunnene.



## 2 Metode

### 2.1 To ulike datagrunnlag

Analysene i denne studien er basert på to ulike datagrunnlag, den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 og en tilhørende postal undersøkelse. Nedenfor beskrives i korte trekk utvalget og spørreskjemaet i disse undersøkelsene. Hvilke spørsmål i studien disse undersøkelsene har belyst, blir også beskrevet nærmere nedenfor.

I alle analyser av sammenhenger mellom variabler er det benyttet kji-kvadrattest og t-test for å måle sannsynlighet. Gjennomgående gjelder at der ingenting annet er angitt er, det benyttet et signifikansnivå på 1 prosent ( $p < 0,01$ ).

#### 2.1.1 Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU 2009)

Populasjonen i reisevaneundersøkelsen er bosatte i Norge som er 13 år og eldre. Totalt ble 29 000 personer intervjuet per telefon. Respondentene har på forhånd registrert sine reiser i en dagbok dagen før intervjuet. Utvalget består både av et basisutvalg og regionale tilleggsutvalg. I basisutvalget (10 000 respondenter) ble intervjupersonene trukket tilfeldig blant bosatte 13 år og eldre. De regionale tilleggsundersøkelsene (til sammen ca 19 000 respondenter) er også trukket tilfeldig blant bosatte 13 år og eldre innenfor gitte regionale områder (Fredrikstad/Sarpsborg, Moss/Rygge, Drammen/Kongsberg, Vestfoldbyene, Grenland, Arendalsregionen, Kristiansandsregionen, sogn og Fjordane og Trondheimsregionen). For mer om utvalgsmetodikk, vekting og intervjuopplegg, se Vågane, Brechan og Hjorthol (2009).

Denne studien er basert på et mindre utvalg av RVU 2009 og omfatter 14937 respondenter. Utvalget er mindre enn det totale RVU utvalget fordi ikke alle har fått spørsmålene knyttet til fysiske problemer som begrenser deres mulighet å bevege seg utendørs eller bruke transportmidler.

De mest sentrale temaer i RVU er daglige reiser og lange reiser (over 10 mil). Det blir spurt om antall, lengde og tidspunkt for reisene, hvor de startet og endte, type transportmiddel som er brukt, formål med og tidsbruk på reisene.

I RVU 2009 ble det også stilt spørsmål om respondentene har fysiske problemer som begrenser deres muligheter til å bevege seg utendørs eller bruke transportmidler og eventuelt hvilke transportmidler man har vanskelig for å bruke. I tillegg inkluderer RVU en rekke bakgrunnsopplysninger om personen (alder, kjønn, inntekt, utdanning), personens husholdning (antall personer i husholdningen og deres slektskap til intervjupersonen, husholdningens samlede inntekt) og om husholdningens tilgang til transportmidler (eier/disponerer sykkel, MC, bil, om intervjupersonen har førerkort, hva slags kollektivtransport som finnes i gangavstand og hvor mange avganger disse har). Også andre spørsmål er inkludert i RVU, men disse er mindre relevante for denne studien. For utdypende

informasjon om spørreskjemaet som er benyttet i RVU, se Vågane, Brechan og Hjorthol (2009).

I denne studien er RVU 2009 primært benyttet for å undersøke forskjeller mellom de med og uten fysiske problemer knyttet til transport når det gjelder ulike bakgrunnsopplysninger, tilgang til transportmidler, reiseaktivitet (antall og formål) og transportmiddelbruk.

I studien har vi studert forskjeller mellom de uten fysiske problemer med transportmidler, de som har midlertidige problemer og de som har varige (og midlertidige)<sup>1</sup> fysiske problemer med å bruke transportmidler. Tabell 2.1 gir en oversikt over antall i hver av disse gruppene og deres prosentvise fordeling i forhold til det totale utvalget

*Tabell 2.1. Antall og andel med ingen problemer, midlertidige problemer og varige fysiske problemer med å bruke transportmidler.*

	<b>Antall</b>	<b>%</b>
Ingen problemer	13237	89
Midlertidige problemer	350	2
Varige problem	1350	9
Total	14937	100

De fleste analysene av forskjeller mellom disse tre gruppene er basert på forskjeller i kjennetegn mellom personene i disse gruppene. Imidlertid er analyser av forskjeller mellom disse gruppene i transportmiddelbruk på daglige reiser, basert transportmiddelfordeling etter antall reiser i stedet for om en person har brukt ett gitt transportmiddel eller ikke. Denne innfallsvinkelen er benyttet for å kontrollere for eventuelle forskjeller i antall reiser foretatt i de ulike gruppene.

Videre har vi studert forskjeller internt mellom de som har varige fysiske problemer, dvs. etter hvilke typer transportmidler man har varige problemer med å bruke, se tabell 2.2.

*Tabell 2.2. I hvilken grad de fysiske problemene gjør det vanskelig å bruke gitt transportmidler. Antall og i prosent av alle med fysiske varige problemer med å bruke transportmidler (N=1350)*

<b>Gjør det vanskelig å</b>	<b>Antall</b>	<b>%</b>
Gå	1117	83
Sykle	999	74
Reise kollektivt	636	47
Reise i bil som passasjer	201	15
Å kjøre bil selv	473	35

<sup>1</sup> 8 prosent har oppgitt at de har varige fysiske problemer, mens 1 prosent har oppgitt at de har både varige og midlertidige fysiske problemer med å bruke transportmidler. Disse er slått sammen til én kategori: "varige fysiske problemer med å bruke transportmidler".

Disse gruppeinndelingene benyttes i analyser både av RVU og den postale undersøkelsen.

### **2.1.2 Postal undersøkelse om fysiske problemer med bruk av transportmidler**

I RVU 2009 fikk alle respondentene spørsmål om de hadde noen fysiske problemer som begrenset deres muligheter til å bevege seg utendørs eller bruke transportmidler. De som bekreftet det og samtidig svarte at problemene var varige, ble spurt om de var interessert i å delta i en oppfølgingsundersøkelse. Det ble totalt sendt ut 1149 spørreskjema i tre puljer, og for de som ikke hadde svart ble det gjennomført en purrerunde. Totalt ble 659 skjema returnert, dette tilsvarer en svarprosent på 57 prosent av de som er kontaktet.

Spørreskjemaet er bygd opp omkring følgende type spørsmål/temaer:

- Bakgrunnsinformasjon om personen
- Spørsmål om helseproblemer og funksjonsnedsettelse
- Tilgang til og bruk av ulike transportmidler (privatbil, buss, trikk, t-bane, tog, rutebåt/ferje, fly)
- Opplevelse av problemer knyttet til ulike transportmidler
- Vurdering av ulike tiltak for å forbedre kollektivtransporten

I spørreskjemaet er det kun de som bruker det gitte transportmiddelet som er blitt bedt om å svare på hva som er problemer med det aktuelle transportmiddelet. De som *ikke* bruker et gitt transportmiddel nettopp fordi de har problemer med å bruke dette, har dermed ikke fått gitt uttrykk for hvilke problemer de opplever. Dette behøver ikke å være et problem. Vi vet lite om i hvilken grad folk lar være å bruke et gitt transportmiddel fordi de forventer den og den type problemer, altså antagelser om problemer. Når det er de som bruker et gitt transportmiddel som har svart på spørsmålene, kan vi med stor sannsynlighet fastslå at svarene er basert på faktiske opplevde problemer. Det er spesielt få som har besvart spørsmålene om opplevde problemer knyttet til fly og rutebåt/ferje fordi dette er spørsmål som ble inkludert først i andre utsendelse av spørreskjemaet.

Den postale undersøkelsen er benyttet for å si noe mer om hvem de som har varige fysiske problemer er, hvilke sammenhenger som finnes mellom ulike kjennetegn ved helseproblemet/funksjonsnedsettelsen og type transportmiddel en person har fysiske problemer med å bruke, hva de største opplevde problemene knyttet til ulike kollektive transportmidler er og hvordan ulike tiltak for forbedring vurderes.

## 3 Fysiske problemer med transport – omfang etter kjønn og alder

11 prosent av respondentene (N=14937) har oppgitt at de har noen fysiske problemer som begrenser deres mulighet til å bevege seg utendørs. Det er signifikant flere kvinner som har varige og/eller midlertidige problemer enn menn (14 mot 10 prosent, se vedleggstabell 1). I dette kapittelet redegjøres det for andelen av befolkningen som har fysiske problemer med å bruke transportmidler etter alder og kjønn. Hvor stor andel av befolkningen som har en fysiske problemer med gitte transportmidler, blir også beskrevet. Analysene er basert på alle som har fysiske problemer med å bruke transportmidler, uavhengig av om disse problemene er av midlertidig eller varig art.

### 3.1 Omfang etter alder og kjønn

Det er tilnærmet ingen kjønnsforskjell med henhold til å ha fysiske problemer med å bruke transportmidler i de yngste aldersgruppene. Tabell 3.1 viser at kjønnsforskjellene øker jo eldre man blir, og de øker spesielt etter fylte 55 år.

Tabell 3.1. Andel med fysiske problemer med transport blant henholdsvis menn og kvinner i ulike aldersgrupper. \* Prosent. N=Alle.

	13-17 år	18-24 år	25-34 år	35-44 år	45-54 år	55-66 år	67-74 år	75 år+
Menn	3	3	3	6	9	15	18	26
Antall	(N=601)	(N=916)	(N=1223)	(N=1329)	(N=1074)	(N=1213)	(N=450)	(N=541)
Kvinner	4	3	6	10	11	19	22	43
Antall	(N=576)	(N=819)	(N=1188)	(N=1340)	(N=1261)	(N=1201)	(N=477)	(N=728)

\*P<0,001 (kji-kvadrattest)

### 3.2 Problemer med gitte typer transportmidler – omfang

Tabell 3.2 viser i hvilken grad disse problemene gjør det vanskelig å bruke gitte transportmidler.

Tabell 3.2. I hvilken grad gjør de fysiske problemene det vanskelig for deg å bruke gitte transportmidler. Andel av utvalget (N=14937) og andel av de som har oppgitt at de har varige/midlertidige problemer(N=1700). I prosent

Gjør det vanskelig å...	Antall	Andel av alle	Andel av de med problemer
gå	1371	9	81
sykle	1254	8	74
reise kollektivt	760	5	45
reise i bil som passasjer	239	2	14
å kjøre bil selv	566	4	33

De aller fleste (81 prosent) av de som har varige/midlertidige fysiske problemer, har problemer som gjør det vanskelig å gå. Det er færre som har problemer med henholdsvis å sykle og reise kollektivt, noe som indikerer at man ikke nødvendigvis har vanskeligheter med slike transportmidler selv om man har problemer med å gå. Analyser viser at det er langt færre som har førerkort blant de som har problemer med å kjøre bil selv enn blant de som ikke har dette problemet (59 mot 80 prosent), men som har andre varige/midlertidige problemer med transport. Dette kan tyde på at mange av de som har problemer med å kjøre bil har levert inn førerkort sitt eller at de aldri har hatt førerkort.

Tabell 3.3 gir en oversikt over kjønns- og aldersfordelingene i befolkningen som har fysiske problemer med konkrete transportmidler.

Tabell 3.3. Oversikt over andelen i befolkningen med fysiske problemer med gitte transportmidler blant henholdsvis menn og kvinner og ulike alderskategorier. I prosent. N=14937.

	(N=)	Å gå	Å sykle	Bruke kollektivt	Passasjer	Kjøre bil
<b>Kjønn</b>						
Mann	(7346)	7	6	4	1	2
Kvinne	(7589)	11	11	7	2	5
<b>Alder</b>						
13-19 år	(1722)	2	2	1	0	1
20-34 år	(3601)	3	3	2	1	1
35-49 år	(3873)	6	6	4	2	3
50-66 år	(3546)	12	10	6	2	4
67-74 år	(926)	16	14	7	2	6
75 år +	(1270)	32	29	17	4	15

Tabellen viser at kvinner i større grad har problemer med transportere seg uavhengig av hvilket transportmiddel det er snakk om. Forskjellen mellom kvinner og menn er imidlertid mindre når det gjelder problemer med å sitte på i bil som passasjer.

Andelen som har problemer med å gå og sykle øker gradvis ved høyere alder og er spesielt utbredt blant de som er 75 år og eldre. Det å ha problemer med å reise kollektivt eller å kjøre bil selv oppstår først og fremst blant de som er 75 år og eldre. Alder er imidlertid av mindre betydning for om man har problemer med å sitte på i bil.

I den eldste aldersgruppen (67 år og eldre) er det betydelige kjønnsforskjeller i det å ha problemer med transport, som vist i tabell 3.4.

Tabell 3.4. Andel blant menn og kvinner over 67 år som har problemer med et gitt transportmiddel. N=2195.

Problemer/kjønn	Mann	Kvinne	Totalt
(N=)	(991)	(1204)	(2195)
Med å gå**	19	30	25
Med å sykle**	16	28	23
Med å bruke kollektivt**	8	17	10
Med å sitte på i bil*	2	4	3
Med å kjøre bil**	6	15	4

\*P<0,01, \*\*P<0,001 (kji-kvadrattest)

## **4 Hvem er de?**

### **4.1 Forskjeller mellom de med og uten fysiske problemer med transport**

I det følgende redegjøres det for forskjeller mellom de med og uten fysiske problemer knyttet til transport når det gjelder sentrale sosiodemografiske (kjønn, alder, familietype, utdanning, inntekt, hovedbeskjeftigelse) kjennetegn og transportressurser (førerkort, tilgang til bil, tilgang til kollektivtransport).

#### **4.1.1 Sosiodemografiske kjennetegn**

Tabell 4.1 gir en oversikt over sosiodemografiske kjennetegn ved grupper med ulik grad av problemer med å bruke transportmidler.

Tabell 4.1. Oversikt over individuelle kjennetegn blant hhv de uten fysiske problemer med å bruke ulike transportmidler, de med midlertidige problemer og de med varige problemer. N=14935.

	Ingen problemer	Midlertidige problemer	Varige problem
N=	13235	350	1350
Totalt (%)	100	100	100
<b>Kjønn*</b>			
Mann	51	37	39
Kvinne	50	63	61
<b>Alder*</b>			
13-19 år	13	8	3
20-34 år	26	18	6
35-49 år	27	27	17
50-66 år	23	25	33
67+ år	12	21	42
<b>Familietype*</b>			
Enslig	18	21	36
Enslig m/barn	5	6	3
Par u/barn	29	33	38
Par m/barn	37	29	15
Flere voksne	12	12	8
<b>Utdanning*</b>			
Grunnskole	21	18	34
Videregående yrkesfaglig	24	28	29
Videregående allmennfaglig/gymnas	15	13	10
Høgskole/universitet-lavere grad	22	23	16
Høgskole/universitet-høyere grad	19	18	11
<b>Personlig inntekt*</b>			
Under 100 000 kr	18	11	7
100 000 - 199 999 kr	12	16	36
200 000 - 299 999 kr	15	22	27
300 000 - 399 999 kr	22	27	17
400 000 - 499 999 kr	16	14	7
500 000 kr og over	17	10	7
<b>Hovedbeskjeftigelse*</b>			
Yrkesaktiv, inntektsgivende arbeid	60	52	22
Husarbeid i hjemmet	1	1	2
Går på skole, studerer	18	9	3
Militærtjeneste, sivilteneste	0	0	0
Fødselspermisjon	1	1	0
Alderspensionist, AFP eller andre tidligpensjonsordninger	15	25	45
Langvarig sykmeldt eller ufør (Uførestønad eller -pensjon, rehabilitering, attføring, tiltak)	3	13	27
Arbeidsledig, uten inntektsgivende arbeid	2	1	1
Annet	0	0	1

\*P<0,001 (kji-kvadrattest)



De som har varige problemer har i snitt en langt høyere alder enn de som er funksjonsfriske (61 mot 42 år) og andelen som er alderspensjonister eller liknende er også høyere blant de førstnevnte enn i sistnevnt (45 mot 15 prosent).

Tilsvarende er det også langt færre som er yrkesaktive blant de som har varige problemer enn de som er funksjonsfriske (22 mot 60 prosent). Videre er det en klar sammenheng mellom personlig inntekt og det å ha et varig problem med transport eller ikke. Der de som har varige fysiske problemer med transport har lavere personlig inntekt enn de som ikke har slike problemer (270 268 mot 347912 kroner i gjennomsnitt). At det er færre blant de som har varige problemer som har høyere utdanning har trolig sammenheng med at den eldre generasjonen generelt har lavere utdanning enn yngre generasjoner.

Den høye andelen enslige og par uten barn i husholdningen blant dem med varige problemer skyldes trolig også den høye alderen i denne gruppen.

Analysen viser at det å være alderspensjonist e.l. og det å være langvarig sykemeldt eller ufør utgjør de største gruppene av de med varige problemer: Hele 23 prosent av de som er alderspensjonister e.l (N=2630) og 44 prosent av de som er langvarig sykemeldt/ufør (N=830) har varige fysiske problemer med å bruke transportmidler.<sup>2</sup>

De med midlertidige problemer har generelt flere likheter med de som er funksjonsfriske enn de har med de som har varige problemer når det gjelder sosiodemografiske kjennetegn. Imidlertid er det langt flere kvinner både blant de med midlertidige og de med varige problemer enn blant de som er funksjonsfriske.

Videre er de som har midlertidige problemer i snitt noe eldre enn de som er funksjonsfriske (49 mot 42 år). Forskjellen mellom dem i alder er signifikant. De med midlertidige fysiske problemer og de som er funksjonsfriske er eller mindre like når det gjelder utdanning. Det er heller ikke store forskjeller mellom disse gruppene når det gjelder inntekt, status og hovedbeskjeftigelse.

Høy alder har trolig sammenheng med andre kjennetegn, som det å være alderspensjonist, type husholdning (om man bor alene eller ikke), utdanningsnivå (generasjonsforskjeller), inntektsnivå (yrkesaktiv eller ikke) og førerkort og tilgang til bil (mange eldre vil ha innlevert sitt førerkort og kvittet seg med bilen). Selv om kjønn og det å være langvarig sykemeldt kan forklare noen forskjeller i nevnte variabler, vil ikke forklaringene være like konsekvente. Det er derfor grunn til å tro at det å ha varige problemer med transport i hovedsak er påvirket av tre dimensjoner: høy alder, det å være kvinne og det å være langvarig sykemeldt/ufør.

#### 4.1.2 Transportressurser

De som har varige problemer har noe dårligere mulighet til å bruke bil enn de som har midlertidige eller ingen problemer, se tabell 4.2. Blant de med varige problemer er det for eksempel 19 prosent som verken har førerkort eller bil mot 7 prosent blant de uten problemer med transport. Forskjellen er signifikant.

---

<sup>2</sup> Tilleggsanalyser som ikke er vist i tabellform.

Tabell 4.2. Tilgang til/mulighet til å bruke bil etter grad av fysiske problemer. \* I prosent.

Tilgang til bil/førerkort	Ingen problemer	Midlertidige problemer	Varige problemer
Ikke bil/ikke fkort	7	8	19
Ikke bil/fkort	7	4	6
Bil/ikke fkort	13	10	10
Bil/ikke igår	7	6	6
Bil igår	66	72	59
Totalt	100	100	100
N=	13125	347	1339

\*P&lt;0,001 (kji-kvadrattest)

De som ikke har fysiske problemer med å bruke transportmidler har noe bedre tilgang til kollektivtransport<sup>3</sup> enn de som varige problemer, som vist i tabell 4.3. Forskjellen er signifikant og opprettholdes også om man utelukker de som ikke kjenner tilbudet.

Tabell 4.3. Kollektivtilbud etter grad av fysiske problemer. \* Prosent.

Kollektivtilgang	Ingen problemer	Midlertidige problemer	Varige problem
Svært god	23	19	16
God	22	21	21
Middels god	15	21	15
Dårlig	16	13	19
Svært dårlig	9	11	8
Kjenner ikke tilbudet (antall avganger/avstand)	15	15	21
Sum	100	100	100
N=	12794	373	1572

\*p&lt;0,001 (kji-kvadrattest)

Denne forskjellen har sammenheng med bosted. Analyser viser at de som ikke har fysiske problemer med bruk av transportmidler i noe større grad bor i sentrale

<sup>3</sup> 1Kollektivtilbudet er klassifisert etter antall avganger i timen på hverdager og avstand til den holdeplassen som vanligvis brukes:

1) *Svært god tilgang*

Minst 4 avganger pr. time og under 1 km til holdeplassen

2) *God tilgang*

2-3 avganger pr. time og under 1 km til holdeplass, eller minst 4 avganger pr. time og 1-1,5 km til holdeplassen

3) *Middels god tilgang*

1 avgang pr. time og under 1 km til holdeplass, eller 2-3 avganger pr. time og 1-1,5 km til holdeplassen

4) *Dårlig tilgang*

Avgang hver annen time eller sjeldnere og under 1 km til holdeplass, eller 1 avgang pr. time og 1-1,5 km til holdeplassen

5) *Svært dårlig eller ikke noen tilgang til kollektivtransport*

Ikke noe kollektivtilbud innen 1,5 km fra boligen, eller avganger sjeldnere

områder (store byer eller omegnskommuner til de store byene) enn de som har varige problemer (se vedleggstabell 3). Generelt har sentrale områder et bedre utbygd kollektivtilbud enn mindre sentrale områder.

Det er imidlertid også en sammenheng mellom kjennskap til kollektivtilbudet og om man har varige problemer med transport eller ikke. Blant de som har varige problemer er det flere som ikke kjenner tilbudet enn det er blant de funksjonsfriske. Dette kan trolig forklares med at de tror de har dårligere tilgang enn det de faktisk har hvis de ikke kan benytte seg av tilbudet.

## 4.2 Kjennetegn etter hvilken type transportmiddel man har problemer med

I det følgende skal vi undersøke hva som kjennetegner de som har fysiske problemer med de enkelte transportmidlene når det gjelder sosiodemografiske kjennetegn og transportressurser. Vi har valgt å fokusere på de med varige problemer. Ved å se på om og i hvilken grad de med problemer med et gitt transportmiddel skiller seg ut fra gjennomsnittet (av de med varige problem), kan vi si noe om hva som kjennetegner de med et gitt problem. Ettersom en person vil kunne ha problemer med flere typer transportmidler, vil den samme personen kunne inngå i flere av gruppene som sammenliknes nedenfor. Bakgrunnen for disse analysene er å finne i vedleggstabell 4 og 5.

### *Problemer til fots (N=1117)*

De som har problemer som gjør det vanskelig å gå, har mer eller mindre samme profil som de med varige problemer generelt (jf. Tabell 4.1, N=1350) når det gjelder sosiodemografiske faktorer, førerkort, biltilgang og kollektivtilbud. Dette er ikke overraskende da denne gruppen omfatter de fleste av de som har varige fysiske problemer generelt (83 prosent).

### *Problemer med å sykle (N=999)*

Også denne gruppen er stor og utgjør 74 prosent av de med varige fysiske problemer med bruk av transportmidler. Og, som vi skal se nedenfor (kapittel 4.3), er det mange av dem som har problemer med å gå, som også har problemer med å sykle. Det er derfor ikke store variasjoner i sosiodemografiske faktorer og transportressurser mellom de med problemer med å sykle, de som har problemer med å gå og gjennomsnittet for de som har varige problemer.

### *De som har problemer med å bruke kollektivt (N=635)*

De som har fysiske problemer med å bruke kollektivt, skiller seg signifikant ut fra de med varige problemer generelt på følgende måter:

- det er flere kvinner (66 mot 61 prosent)
- det er flere i aldergruppen 35-49 år (22 mot 17 prosent)
- og færre av de som er over 50 år (70 mot 75)
- de er i større grad enslige (41 mot 36 prosent)

- de er i større grad langvarige sykemeldt (32 mot 27 prosent) og
- i mindre grad yrkesaktive (18 mot 22 prosent) (andelen alderspensjonister er den samme)
- det er færre som har bil i husholdningen (70 mot 75 prosent)
- det er færre som har førerkort (66 mot 71 prosent)

De er like de med varige problemer generelt når det gjelder kollektivtilbud.

At det er flere yngre i denne gruppen tyder på at de fysiske problemene de har med kollektivtransport i mindre grad skyldes alder enn for de med andre varige transportproblemer.

#### *De som har problemer med å sitte på i bil som passasjer (N=202)*

De som har problemer med å sitte på i bil som passasjer, utmerker seg i forhold til de med varige problemer med ulike transportmidler generelt på følgende måte:

- de er flere i aldergruppen 35-49 år (27 mot 17 prosent)
- og færre i aldersgruppen over 50 år (63 mot 75 prosent)
- det er flere som er langvarig sykmeldt (41 mot 27 prosent)
- og færre som er alderspensjonister (32 mot 45 prosent) (andelen yrkesaktive er mer eller mindre lik)
- de har i større grad førerkort (78 mot 71 prosent)

Alle nevnte forskjeller er signifikante. De skiller seg ikke ut fra gjennomsnittet når det gjelder kjønn, familietype, biltilgang og kollektivtilbud.

#### *De som har problemer med å kjøre bil selv (N=473)*

De som har varige fysiske problemer med å kjøre bil selv, skiller seg signifikant ut fra de som har varige problemer med transport, på følgende måte:

- andelen kvinner er langt høyere (71 mot 61 prosent)
- de er i større grad enslige (46 mot 36)
- de er i mindre grad yrkesaktive (14 mot 22 prosent)
- og i større grad langvarig sykemeldt (33 mot 27 prosent) (andelen alderspensjonister er noe høyere, 47 mot 45 prosent)
- de har i mindre grad førerkort (54 mot 71 prosent)
- og de har i mindre grad tilgang til bil i husholdningen (61 mot 75 prosent)

Denne gruppen har den laveste andelen med biltilgang og førerkort av samtlige "problemgrupper". Det er rimelig å anta at dette skyldes at de har problemer med å kjøre bil og har derfor enten måtte levere inn førerkortet eller aldri har hatt det ettersom størsteparten av gruppen omfatter alderspensjonister, langvarig sykemeldte og uføre.

De som har problemer med å kjøre bil selv, skiller seg ikke ut fra gjennomsnittet av de med varige problemer mht alder og kollektivtilbud.

Et par generelle trekk utmerker seg om man sammenlikner disse gruppene. De som har problemer med henholdsvis å bruke kollektivtransport og å sitte på i bil som passasjer er yngre enn de andre problemgruppene. Dette kan tyde på at deres fysiske problemer i mindre grad er knyttet til alder enn i de andre gruppene. De

som har problemer med å sitte på i bil har i større grad førerkort enn de som har problemer med andre transportmidler. En hypotese er at disse kan ha spesialtilpasset bil som fører i stedet. Videre har kjønn liten betydning for om man har problemer med å sitte på i bil eller ikke, mens andelen kvinner er overrepresentert i alle de andre gruppene.

### 4.3 Sammenheng mellom problemer

For å undersøke om det er en sammenheng mellom gitte problemer, har vi sett på andelen som har et gitt problem blant de som henholdsvis har problemer med å gå, å sykle, å bruke kollektivt, å sitte på i bil og å kjøre bil, som vist i tabell 4.4.

Tabell 4.4. Andel som har problemer med et gitt problem blant de som problemer med hhv å gå, å sykle, å bruke kollektivt, å sitte på i bil og å kjøre bil.

Type problemer/problem med andre transportmidler	(N)	Å gå	Å sykle	Å bruke kollektivt	Å sitte på i bil	Å kjøre bil
Å gå til fots	(1371)		81	50	16	33
Å sykle	(1254)	88		53	17	40
Å bruke kollektivt	(760)	90	88		26	51
Å sitte på i bil	(239)	91	87	83		72
Å kjøre bil	(566)	84	89	69	31	

Halvparten av de som har *problemer med å gå* har også problemer med å reise kollektivt og noen få har problemer med å reise i bil som passasjer. Det samme gjelder de som har *problemer med å sykle*, men blant disse er det i tillegg noen som har problemer med å kjøre bil selv.

Svært mange av de som har *problemer med å reise kollektivt*, har problemer med både å gå og å sykle. Få av disse har problemer med å sitte på i bil som passasjer, mens nærmere halvparten har problemer med å kjøre bil selv.

De som har *problemer med å sitte på i bil som passasjer* har problemer med flest andre transportmidler, om man sammenlikner de ulike ”problemgruppene” på tvers.

Generelt gjelder at de som har *problemer med å kjøre bil*, også har problemer med å gå, å sykle og å reise kollektivt. Noen av disse har også problemer med å sitte på i bil som passasjer.

## 5 Reiseaktivitet og transportmiddelbruk

### 5.1 Antall reiser

De som ikke har fysiske problemer med bruk av transportmidler foretar i gjennomsnitt flere reiser i løpet av en dag (3,36 reiser) enn de som har varige fysiske problemer (2,48 reiser), som vist i tabell 5.1. Forskjellen er signifikant (t-test,  $p < 0,05$ ).

Tabell 5.1. Gjennomsnittlig antall reiser pr dag blant henholdsvis de uten problemer med transportmidler, de med midlertidige problemer og de med varige problemer. T-test (95 % nivå).  $N=14937$ .

Problemer	Arbeidsreiser	Andre reiser	Gjennomsnittlig antall reiser	(N=)
Ingen problemer	0,63	2,72	3,36	13237
Midlertidige problemer	0,31	2,86	3,17	350
Varige problemer	0,19	2,28	2,48	1350
Total	0,59	2,69	3,27	14937

De som har midlertidige problemer, har ikke signifikant færre reiser enn de uten fysiske problemer.

Ettersom en større andel er pensjonister eller uføretrygdet blant de som har varige fysiske problemer enn de som er funksjonsfriske har vi skilt mellom antall arbeidsreiser og andre reiser for å se om forskjellen i reiseaktivitet opprettholdes. Som forventet har de funksjonsfriske flere arbeidsreiser enn de som har varige problemer. Imidlertid har de førstnevnte også signifikant flere andre reiser (som for eksempel skolereiser, omsorgsreiser, handlereiser eller reiser til ulike typer fritidsaktiviteter).

Det er kun små forskjeller i hvor mange reiser man har foretatt etter hvilket transportmiddel/transportform man har varige problemer med. De som har problemer med å sykle har noe færre reiser (2,38) enn de som ikke har dette problemet, men andre varige problemer (2,81). Forskjellen er signifikant (t-test). Videre skiller de som har problemer med å kjøre bil seg ut med at de har signifikant færre reiser enn de som ikke har det, men som har andre varige problemer (2,2 mot 2,65, t-test). De som har problemer med henholdsvis å gå, å bruke kollektivtransport og å sitte på i bil som passasjer skiller seg ikke signifikant ut. Omfanget av deres reiser er dermed tilnærmet lik gjennomsnittet av de med varige problemer generelt.

## 5.2 Ikke reist

Det er en klar og signifikant sammenheng mellom det å ha foretatt en reise og hvilken grad man har av problemer. Kun 12 prosent av de som er funksjonsfriske har ikke foretatt en reise i løpet av dagen mot 28 prosent av de som har varige problemer. 19 prosent av de med midlertidige problemer har ikke foretatt en reise i løpet av dagen.

Tabell 5.2 viser oversikt over ulike grunner til at man ikke har reist blant henholdsvis de uten fysiske problemer med transportmidler, de med midlertidige problemer og de med varige problemer.

Tabell 5.2. Oversikt over årsaker oppgitt som grunn til at man ikke foretok en reise den aktuelle dagen. I prosent.\*

	Ingen problemer (N=1522)	Midlertidige problemer (N=65)	Varige problemer (N=378)
Hadde ikke behov for å reise	70	43	64
Forhindret pga egen eller andres sykdom	18	54	18
Forhindret pga dårlig vær/føre	2	0	6
Kunne ikke komme ut på egenhånd	0	0	6
Hadde ikke tilgang på bil eller andre transportmidler	1	0	1
Annet	8	3	5

\* $p < 0,001$  (kji-kvadrattest)

De aller fleste har plassert seg innenfor en av de gitte årsakene i spørreundersøkelsen (dvs. få har oppgitt "annet").

Den vanligste årsaken til at man ikke reiser både blant de uten problemer og de med varige problemer, er at man ikke har behov for å reise. Det er signifikant flere blant de førstnevnte som har oppgitt denne årsaken enn de sistnevnte (t-test). Her er den tilsynelatende årsaken til at man ikke reiser knyttet til et reelt valg og ikke til en eller annen barriere. Det kan tenkes at det å ha problemer med transportmidler er en selvforsterkende prosess når så mange som 64 prosent av de med varige problemer svarer at de ikke har behov for å reise; man opplever det som problematisk å reise til aktiviteter og dermed blir det en vane ikke å delta i aktiviteter, noe som igjen vil føre til at behovet ikke vil være der. Dette er selvfølgelig kun en hypotese som vi ikke får testet ut her med utgangspunkt i dette datamaterialet. I tillegg vet vi jo at de fleste av de med varige problemer ikke er yrkesaktive, noe som igjen bidrar til at de ikke har behov for denne type reiser. Men analysene av deltakelse på andre aktiviteter, som for eksempel ulike fritidsaktiviteter, viser at de med varige problemer foretar slike i mindre grad enn de uten problemer (se kapittel 5.3, figur 5.1). Skal man tro de oppgitte årsakene til at man heller ikke har foretatt slike reiser, er det fordi man ikke har behov for å reise. Kun 12 prosent av de med varige problemer har svart at de enten er forhindret på grunn av vær/føre eller at de ikke kunne komme seg ut på egenhånd, noe som kan relateres til fysiske problemer med transport, mot 2 prosent av de med ingen fysiske problemer med transport.

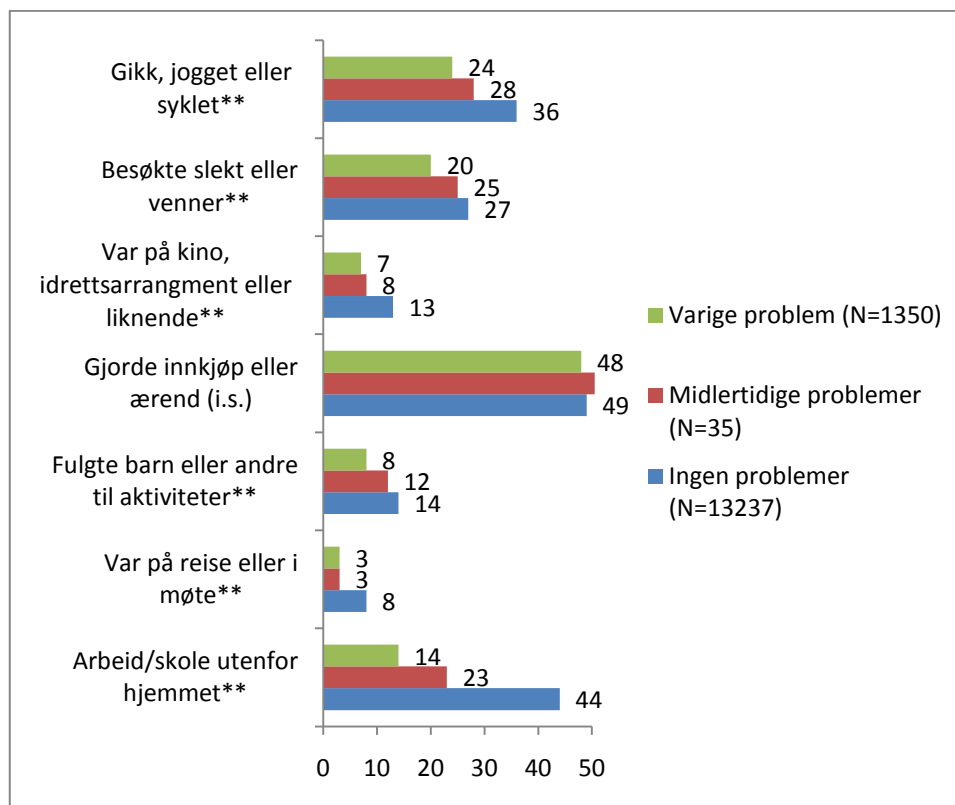
I spørsmålet om årsaker til at man ikke har reist er det kun de som *ikke* har reist i det hele tatt som er blitt stilt dette spørsmålet. Det kan tenkes at de med varige

problemer med transport som har reist gjerne skulle foretatt flere reiser. I fremtidige undersøkelser er det derfor behov for å få vite mer om man deltar i så mange reiser som man faktisk ønsker og grunner til at man ikke gjør det.

### 5.3 Type aktiviteter

Som vi har sett over (kapittel 4.1), er det langt flere som er langvarig sykmeldt/ufør og alderpensjonister som har varige fysiske problemer med transport enn blant de som er funksjonsfriske, som på sin side har en høyere andel som er yrkesaktive. Dette kan gi seg utslag i hvilke aktiviteter man deltar i, i løpet av en dag.

I RVU er det spurt om hvilke gjøremål man har foretatt på registreringsdagen. Figur 5.1 viser forskjeller i deltakelse på ulike aktiviteter mellom de uten problemer, de med midlertidige problemer og de med varige problemer.



Figur 5.1. Oversikt over andel som har utført et gitt gjøremål i løpet av dagen blant henholdsvis de uten varige fysiske problemer, de med midlertidige problemer og de med varige problemer. I prosent. \*\*  $p < 0,001$  (kji-kvadrattest).

Det er en klar sammenheng mellom det å ha foretatt en gitt aktivitet utenfor hjemmet og om man har problemer med transportmidler. Jo mindre problemer man har med bruk av transportmidler (varige – midlertidige – ingen), dess større er sannsynligheten for at man har foretatt en aktivitet.

Det er imidlertid et unntak, og det gjelder det å foreta innkjøp eller andre ærend. Her er det ingen forskjeller mellom de med og uten problemer med bruk av transportmidler. Noen innkjøp er helt nødvendige, som for eksempel innkjøp av



mat, noe man også trenger å gjøre relativt ofte. At dette blir gjennomført i like stor grad blant de som har problemer med transport som blant de som er funksjonsfriske behøver ikke å indikere at man ikke har noen problemer med transporten, men at man overkommer barrierene fordi dette er så nødvendig. Imidlertid er matbutikker ofte å finne i nærmiljøet og distansen å overkomme vil dermed ofte ikke være så stor, noe som kan bidra til å lette transporten til slike typer aktiviteter.

At det er færre som har vært på arbeid eller på skole blant de med varige og midlertidige problemer enn de uten problemer, er som forventet tatt i betraktning den tilsvarende lavere andelen yrkesaktive i de to førstnevnte gruppene. Andelen yrkesaktive er spesielt lav blant de med varige problemer, noe som også blir reflektert ved en lav andel som har vært på arbeid/skole.

Det kan være mange faktorer som gjør at de som har varige problemer generelt deltar i færre typiske fritidsaktiviteter (trim, kino, teater, besøk osv) i løpet av én dag sammenliknet med de som er funksjonsfriske. Mange er eldre, og eldre foretar generelt færre fritidsreiser enn resten av befolkningen (Hjorthol et al 2010), mange er langvarige sykemeldte og uføre, noe som gjør at økonomi kan begrense deres muligheter til å delta i ulike aktiviteter. Men at de også har dårlige fysiske forutsetninger for å bruke andre transportmidler, spiller trolig også inn. Det er grunn til å tro at det er en sammenheng mellom flere av disse faktorene som gjør at de med varige fysiske problemer knyttet til transport foretar færre typiske fritidsaktiviteter enn de som er funksjonsfriske. Om det er slik at de med varige fysiske problemer knyttet til transport på en eller annen måte er begrenset til å foreta ulike fritidsaktiviteter utenfor hjemmet eller om de ikke har samme behov for deltakelse som funksjonsfriske, er et spørsmål som det trengs mer kunnskap om.

Analysen viser at det er små forskjeller i deltakelse blant de med varige problemer etter hvilke type transportmiddel/transportform man har problemer med. Disse vil ha en tilnærmet lik fordeling med henhold til deltakelse på ulike aktiviteter som det for de med varige problemer generelt (gjennomsnittet). Unntakene er som følger:

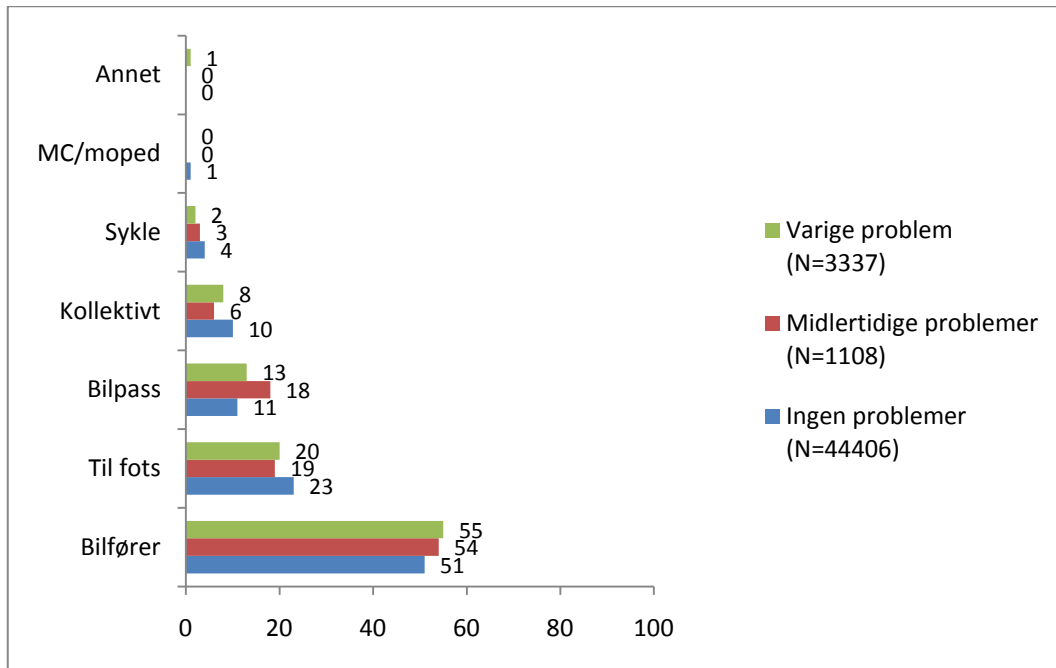
- De som har problemer med å gå har i mindre grad gjort innkjøp eller foretatt andre ærend enn andre som ikke har problemer med å gå, men som har andre varige problemer (46 mot 56 prosent).
- De som har problemer med å kjøre bil selv har i mindre grad vært på arbeid/skole enn de som ikke har problemer med å kjøre bil, men som har andre varige problemer (9 mot 17 prosent). Dette har trolig sammenheng med at andelen som er yrkesaktive blant de med problemer med å kjøre bil er lavere enn for de som har varige problemer generelt, se kapittel 4.2.

## 5.4 Transportmiddelbruk

I det følgende beskrives forskjeller i transportmiddelbruk generelt på daglige reiser mellom de med og uten fysiske problemer med transport. Forskjeller i transportmiddelbruk etter hvilket transportmiddel man har varige problemer med å bruke, blir også belyst. Videre redegjøres det for forskjeller i transportmiddelbruk etter type aktivitet/formål mellom de med og uten problemer.

### 5.4.1 Med og uten varige problemer med transportmidler

Figur 5.2 viser transportmiddelfordelingen, blant de uten fysiske problemer, de med midlertidige fysiske problemer og de med varige fysiske problemer knyttet til transport.<sup>4</sup>



Figur 5.2. Daglige reiser etter transportmiddel blant de uten fysiske problemer med transport, de med midlertidige og de med varige fysiske problemer transport. Prosent.

De aller fleste reiser foretas som bilfører, det gjelder uavhengig av om man har fysiske problemer med å bruke transportmidler eller ikke. Imidlertid er andelen reiser som foretas som bilfører signifikant høyere blant de med varige og midlertidige problemer enn blant de som er funksjonsfriske. Også andelen reiser i bil som passasjer er noe høyere blant de førstnevnte enn de sistnevnte. Til gjengjeld er andelen reiser til fots, med sykkel og med kollektivtransport signifikant lavere blant de førstnevnte enn de sistnevnte. Dette kan tyde på at bilen til en viss grad brukes som kompensasjon for eventuelle problemer man har med å bruke andre transportmidler.

Andelen reiser med kollektivtransport er noe høyere blant de funksjonsfriske enn de som har varige problemer. Forskjellen er imidlertid svært liten. Dette kan ha sammenheng med at også TT-tjeneste er inkludert i kategorien "Kollektivt".

<sup>4</sup> Transportmiddel er kategorisert som følger:

*Til fots* – til fots hele veien

*Sykkel*

*Bilfører*

*Bilpassasjer*

*Kollektivt* – drosje, buss/rutebil/ekspressbuss i rute, turbuss/chartret buss, trikk, T-bane/undergrunns-/forstadsbane, tog, rutefly, charterfly, ferge, rutebåt.

*MC/moped*

*Annet* – annen båt/fritidsbåt, traktor, snøscooter, annet transportmiddel.

De med midlertidige fysiske problemer med transport skiller seg ut ved at en høy del av deres reiser foretas som passasjer i bil. Det kan tenkes at det å sitte på i bil som passasjer ofte ansees som en god løsning på et midlertidig problem, men at det ikke er noe god løsning for de som har varige problemer.

Forskjellene i transportmiddelbruk er små, men gjelder de som faktisk har klart å gjennomføre en reise. Dette kan ha sammenheng med at transportmiddelbruken er målt i løpet av én dag og fordrer en viss grad av aktivitet blant de som sammenliknes. Det trengs mer kunnskap om transportmiddelbruk over tid for også å fange opp hvilke transportmidler de som reiser mindre, benytter seg av.

#### **5.4.2 Transportmiddelbruk etter type transportmiddel man har varige fysiske problemer med**

Det er små forskjeller i transportmiddelbruk etter hvilket transportmiddel man har varige fysiske problemer med. Generelt gjelder at man i noe mindre grad bruker det transportmiddelet som har problemer med enn om man ikke har problemer med dette transportmiddelet (men har varige fysiske problemer med andre transportmidler). Transportmiddelbruken er ellers mer eller mindre lik for alle uavhengig av hvilket problem man har og tilsvarer mer eller mindre den for de med varige fysiske problemer generelt.

Det eneste ”problemgruppen” som skiller seg ut med noe større forskjeller med henhold til transportmiddelbruk, er de som har varige fysiske problemer som gjør det vanskelig å kjøre bil selv. De skiller seg signifikant ut fra de som ikke har dette problemet (men har varige fysiske problemer med andre transportmidler) på følgende måte:

- Andelen reiser som disse har foretatt med bil som fører er mindre (40 mot 61 prosent).
- Andelen reiser som er foretatt med sykkel er noe mindre (1 mot 3 prosent)
- Til gjengjeld er andelen reiser til fots, med kollektivtransport og som passasjer i bil høyere:
  - Til fots (24 mot 18 prosent)
  - Passasjer i bil (20 mot 12 prosent)
  - Kollektivtransport (12 mot 6 prosent)

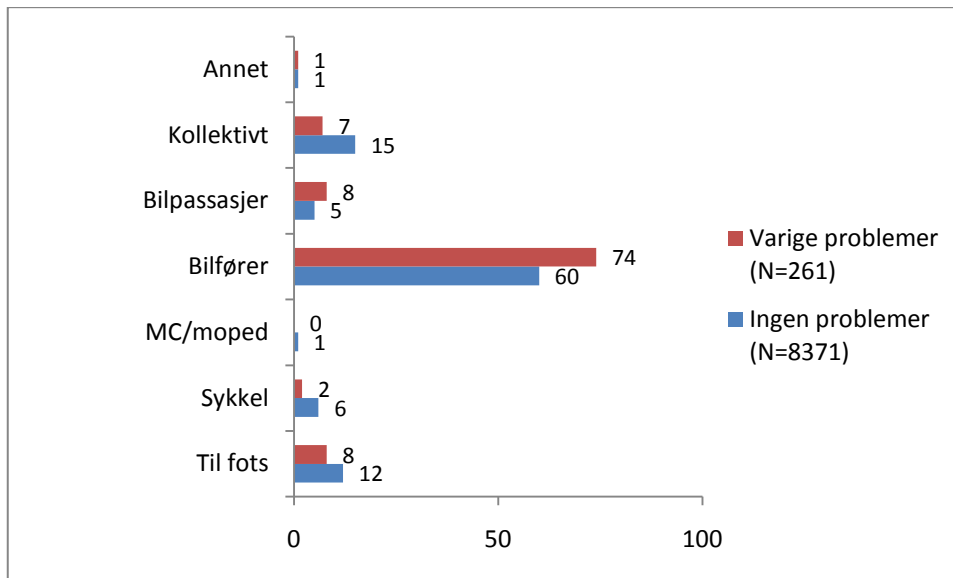
Dette tyder på at de som har problemer med å kjøre bil selv kompenserer manglende muligheter til å kjøre bil ved å bruke andre transportmidler.

Bakgrunnen for disse analysene er å finne i vedleggstabell 7.

#### **5.4.3 Transportmiddelbruk til ulike typer aktiviteter**

I det følgende redegjøres for forskjeller mellom de som er funksjonsfriske og de som har varige problemer når det gjelder transportmiddelbruk til utvalgte typer reiseformål (arbeidsreiser, handle- og servicereiser, følge- og omsorgsreiser, fritidsreiser og besøksreiser).

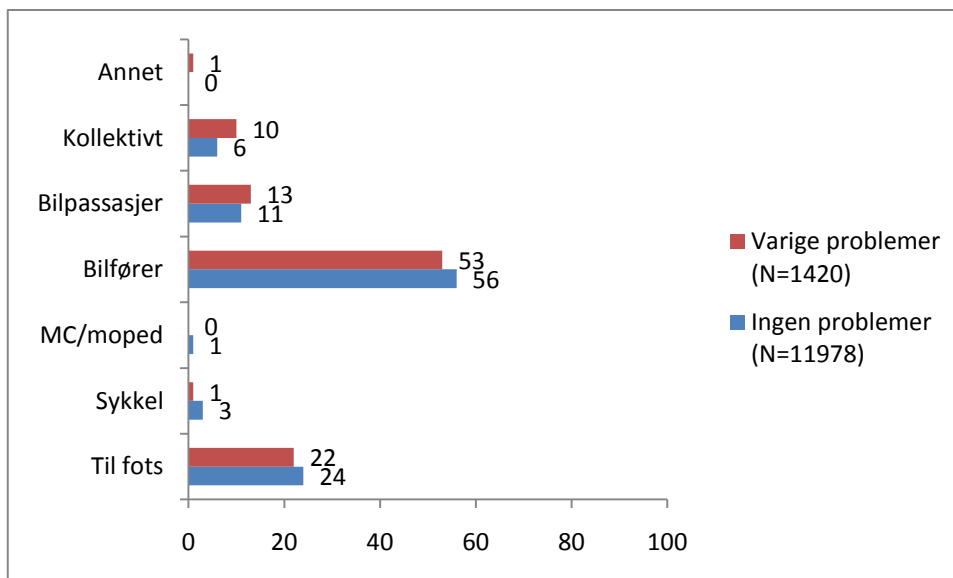
Figur 5.3 viser transportmiddelfordeling på arbeidsreiser blant henholdsvis de med og uten varige fysiske problemer med transport.



Figur 5.3. Hovedtransportmiddel på arbeidsreiser foretatt av henholdsvis de uten fysiske problemer med transport og de med varige problemer med transport. Prosent. N= antall reiser. Ubesvart utelatt.

De som har varige fysiske problemer med transport bruker i langt større grad bil (som fører, men også som passasjer) på arbeidsreiser enn de som er funksjonsfriske. Til gjengjeld reiser de sistnevnte i langt større grad til fots, med kollektivtransport eller med sykkel på arbeidsreiser enn de førstnevnte. Forskjellene er signifikante.

På handle- og servicereiser er det imidlertid mindre forskjeller mellom de som er funksjonsfriske og de som har varige fysiske problemer med transport, som vist i figur 5.4.

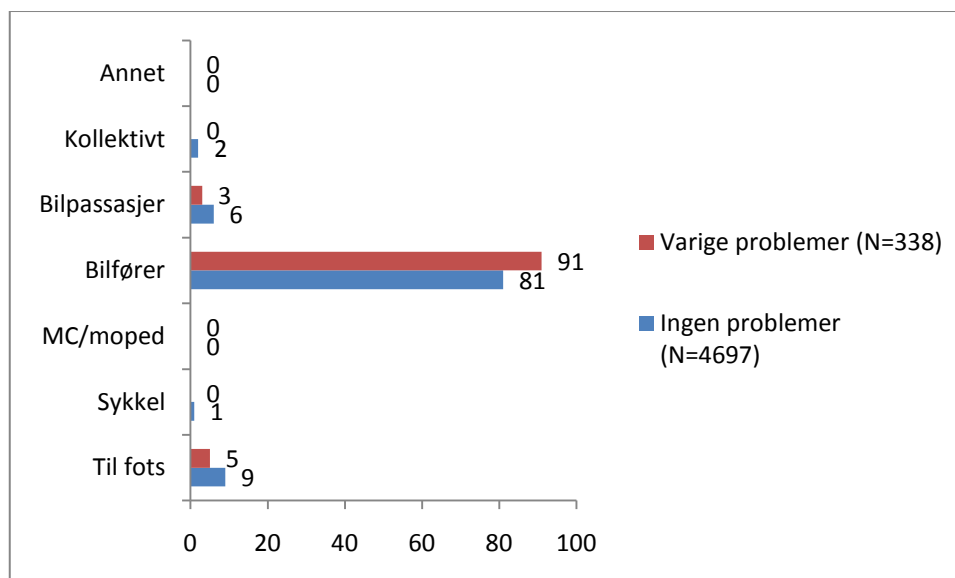


Figur 5.4. Hovedtransportmiddel på handle- og servicereiser foretatt av henholdsvis de uten fysiske problemer med transport og de med varige problemer med transport. Prosent. N= antall reiser. Ubesvart utelatt.

De som har varige fysiske problemer med å bruke transportmidler har i noe større grad reist enten som bilpassasjer eller med kollektivtransport på handle- og

servicereiser enn de som er funksjonsfriske. De sistnevnte har på sin side i noe større grad kjørt bil selv, gått til fots eller syklet enn de førstnevnte. Forskjellene er imidlertid svært små.

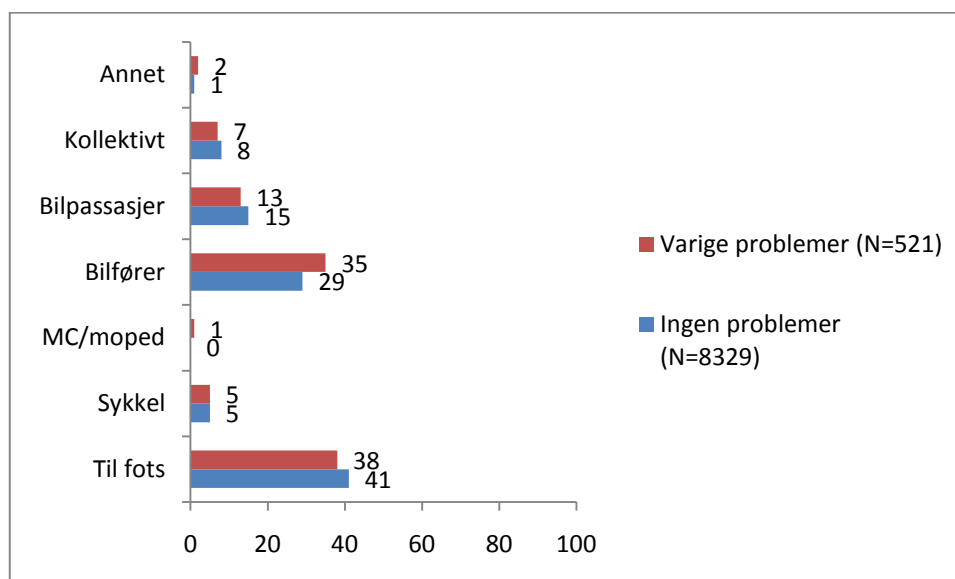
På følge- og omsorgsreiser er det bil som fører som er det viktigste transportmiddelet, både blant de funksjonsfriske og de som har varige fysiske problemer med transport, som vist i figur 5.5.



Figur 5.5. Hovedtransportmiddel på følge- og omsorgsreiser foretatt av henholdsvis de uten fysiske problemer med transport og de med varige problemer med transport. Prosent. N= antall reiser. Ubesvart utelatt.

For de som har varige fysiske problemer med transport er det å kjøre selv noe nesten den eneste transportformen på slike reiser.

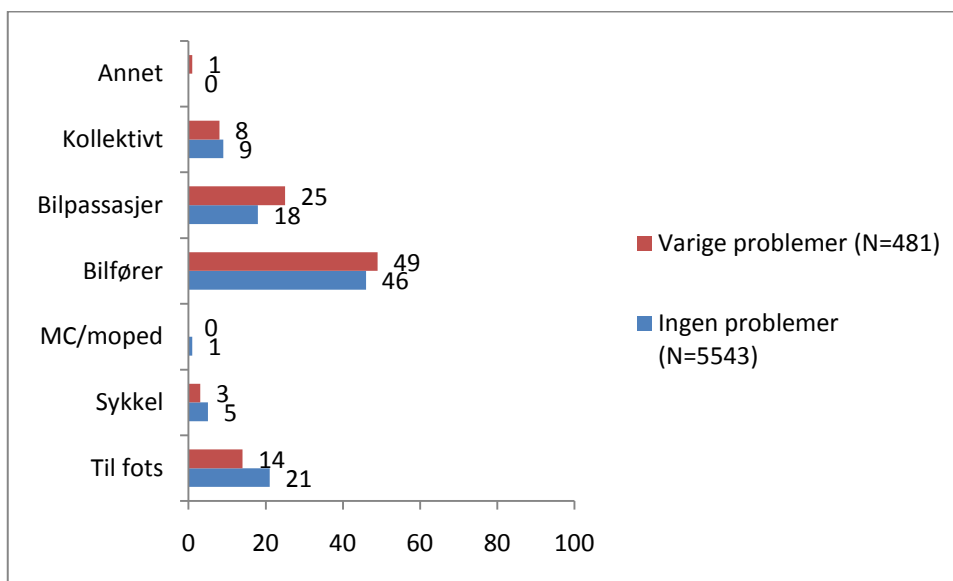
På fritidsreiser er det derimot større variasjon i hvilke transportmidler som benyttes, se figur 5.6.



Figur 5.6. Hovedtransportmiddel på fritidsreiser foretatt av henholdsvis de uten fysiske problemer med transport og de med varige problemer med transport. Prosent. N= antall reiser. Ubesvart utelatt.

Variasjonen kan trolig forklares med at aktivitetene er av ymse art og at de trolig har svært ulik lokalisering. Noen kan være lokalisert sentralt og bedre tilrettelagt med henhold til kollektivtransport, andre er det kanskje lettere å sykle til, og atter andre kan ligge i nærmiljøet og være enklere å spasere til. Selv om det ikke er store forskjeller mellom de som er funksjonsfriske og de som har varige fysiske problemer med transport, ser vi at andelen reiser som er foretatt som bilfører er noe høyere blant de sistnevnte og de førstnevnte, noe som kan indikere det å kjøre selv letter muligheten for å delta i slike aktiviteter. Forskjellen er signifikant. Andelen reiser foretatt til fots, som passasjer i bil og med kollektivtransport er sammenlagt tilsvarende lavere blant de som har varige fysiske problemer med transport.

På besøksreiser er andelen reiser foretatt med bil, enten som fører eller passasjer, langt høyere blant de som har varige fysiske problemer med transport enn de som er funksjonsfriske, som vist i figur 5.7.



Figur 5.7. Hovedtransportmiddel på besøksreiser foretatt av henholdsvis de uten fysiske problemer med transport og de med varige problemer med transport. Prosent. N= antall reiser. Ubesvart utelatt.

De som er funksjonsfriske har på sin side i større grad gått til fots, syklet eller brukt kollektivt på slike reiser.

## 6 Lange reiser

### 6.1 Lange reiser i Norge

I RVU fikk respondentene spørsmål knyttet til lange reiser, dvs. reiser som er 10 mil eller lengre én vei enten i Norge eller mellom Norge og utlandet. I det følgende undersøkes forskjellen i antall reiser mellom de som er funksjonsfriske og de som har midlertidige og varige fysiske problemer med transport og om det er forskjeller i transportmiddelbruk blant disse gruppene på lengre reiser i Norge.

#### 6.1.1 Antall lange reiser i Norge– siste måned

De som har varige fysiske problemer med transport har foretatt langt færre lange reiser innen Norge enn både de med midlertidige problemer og de uten problemer med transport, som vist i tabell 6.1. Forskjellen er signifikant.

*Tabell 6.1. Gjennomsnittlig antall lange reiser (10 mil eller mer) den siste måneden i Norge blant henholdsvis de uten problemer med transportmidler, de med midlertidige problemer og de med varige problemer. N=14937.*

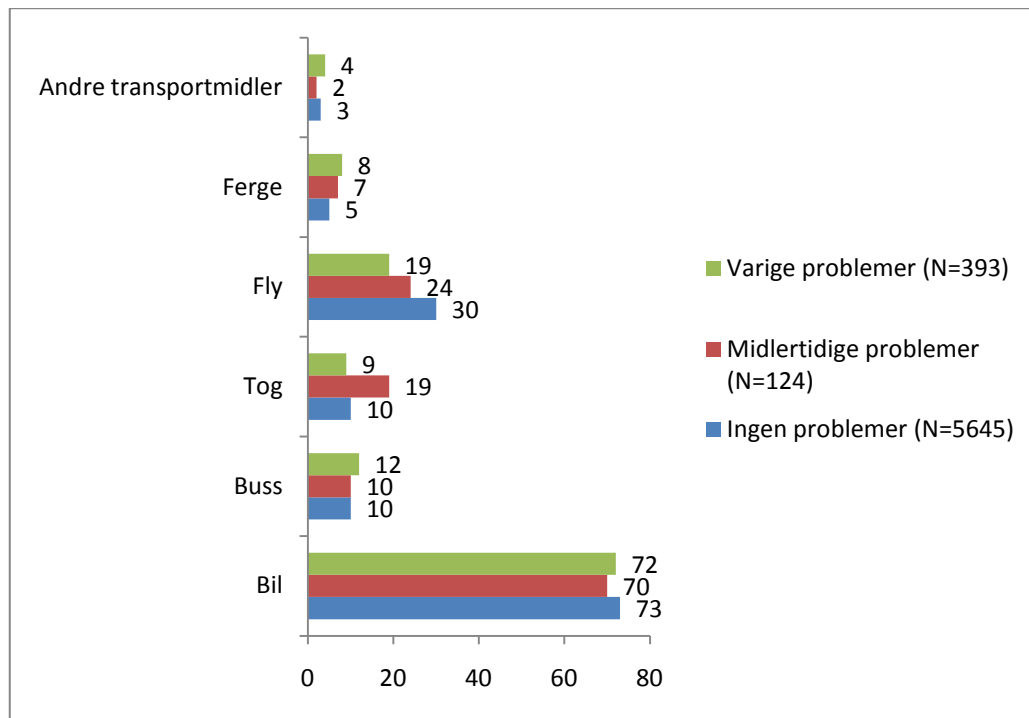
Lange reiser i Norge	Gjennomsnittlig antall reiser	N=
Ingen problemer	1,26	13213
Midlertidige problemer	1,14	349
Varige problem	0,81	1350
Total	1,21	14912

Generelt ser vi en tendens til at antall lange reiser i snitt reduseres med grad av problemer med transport. De med midlertidige problemer med transport skiller seg ikke signifikant ut fra de som er funksjonsfriske i gjennomsnittlig antall reiser i Norge, mens de skiller seg signifikant ut fra de som har varige problemer med transport.

Forskjellen i antall daglige reiser mellom de uten problemer og de med varige opprettholdes når man kontrollerer for både kjønn, alder og yrkesaktivitet.

### 6.1.2 Transportmiddelbruk på lange reiser i Norge

Figur 6.1 viser andelen som har hatt minst én reise med et gitt transportmiddel på en lang reise (10 mil eller mer) i Norge blant personer som har foretatt minst én reise.<sup>5</sup>



Figur 6.1. Andel som har foretatt minst én reise med et gitt transportmiddel på en lengre reise (10 km eller mer) i Norge, blant henholdsvis de med varige problemer, de med midlertidige problemer og de uten problemer med transport. I prosent.

Det er langt flere blant de uten problemer som har foretatt en reise med fly enn både de som har midlertidige og varige problemer. Forskjellen er signifikant.

## 6.2 Lange reiser til og fra utlandet

Respondentene i RVU fikk også spørsmål om de har foretatt reiser til og fra utlandet, inkludert kortere turer over grensen, i løpet av den siste måneden.

Tabell 6.2 gir en oversikt over gjennomsnittlig antall reiser til og fra utlandet den siste måneden etter grad av funksjonsnedsettelse. Også når det gjelder reiser til og fra utlandet er det en tendens til at gjennomsnittlig antall reiser reduseres med grad av funksjonsnedsettelse.

<sup>5</sup> Ideelt skulle vi her ha undersøkt transportmiddelbruk i prosent av antall reiser foretatt av en gitt gruppe, slik som i kapittel 5.4. Det var imidlertid ikke mulig å koble data om grad av funksjonshemming til datafilen om lange reiser på analysetidspunktet.



Tabell 6.2. Gjennomsnittlig antall lange reiser til og fra utlandet den siste måneden blant henholdsvis de uten problemer med transportmidler, de med midlertidige problemer og de med varige fysiske problemer med transport. N=14937.

Utland	Gjennomsnittlig antall reiser	N=
Ingen problemer (N=13213)	0,47	13213
Midlertidige problemer (N=349)	0,41	349
Varige problemer (N=1350)	0,36	1350

De som er funksjonsfriske skiller seg signifikant ut fra både de som har midlertidige og varige fysiske problemer med transport med flere reiser til og fra utlandet. Det er ingen signifikant forskjell mellom de med midlertidige og de med varige problemer.

Forskjellen i antall reiser til utlandet mellom de uten problemer og de med varige problemer opprettholdes når man kontrollerer for kjønn og alder, men ikke for yrkesaktivitet. Det vil si at det ikke er signifikante forskjeller mellom de uten problemer og de med varige problemer i antall reiser til utlandet blant de som er yrkesaktive og de som ikke er det. Ser man kun på alderspensjonister opprettholdes imidlertid forskjellen i antall reiser mellom de med og uten varige problemer knyttet til transport (se også vedleggstabell 8).

## 7 Funksjonshemming og helseproblem

### 7.1 Fysiske problemer med transport = funksjonshemmet?

Analysene i dette kapittelet og i de påfølgende kapitler er basert på den postale undersøkelsen rettet mot de som i RVU oppga at de har varige fysiske problemer med å bruke transportmidler (for mer om data, se kapittel 2).

I den postale undersøkelsen fikk respondentene fikk spørsmål om de har noen gitte funksjonshemminger/helseproblemer. Man kunne svare bekreftende på flere alternativer (funksjonshemmet med rullestol, uten rullestol, blind eller synshemmet, døv eller nedsatt hørsel, kombinasjoner av disse, andre typer funksjonshemminger eller helseproblem). Et alternativ var også ”Nei, ingen av disse”.

Kun 54 prosent av det totale utvalget (N=659) har svart at de har en eller annen form for funksjonshemming eller helseproblem. Disse fordeler seg på 21 prosent som har oppgitt at de har en eller flere av de gitte typene funksjonshemminger eller helseproblemer og 34 prosent har oppgitt ”Andre funksjonshemminger eller helseproblemer”. 31 prosent har svart ”Nei, ingen av disse” og 14 prosent har ikke svart på spørsmålet i det hele tatt.

At en tredjedel har svart ”Nei, ingen av disse”, og at det i tillegg er mange som ikke har svart på spørsmålet, kan tyde på at respondentene har fysiske problemer med å bruke transportmidler som de ikke anser som typiske funksjonshemminger eller helseproblemer, men som likevel gjør det vanskelig for dem å bruke ulike transportmidler.

#### 7.1.1 Antall år med funksjonshemming/helseproblem

Det er kun de som har svart bekreftende på at de har funksjonshemminger/helseproblemer, som har fått spørsmål om hvor lenge de har hatt en eller flere funksjonshemminger/helseproblemer. I snitt oppgir respondentene at de har hatt en funksjonshemming eller et helseproblem i 16,3 år, se tabell 7.1.

Tabell 7.1. Oversikt over hvor lenge (i snitt) respondenter har hatt en eller flere funksjonsnedsettelse/helseproblem. I antall år.

	Antall år	Std. Avvik	Antall (N)
Problemer med å gå	16.00	14.9	294
Problemer med å sykle	16.51	0.9	273
Problemer med å bruke kollektivt	17.64	14.8	178
Problemer med å sitte på i bil som passasjer	18.17	14.5	60
Problemer i bil som fører	15.73	13.2	124
<b>Varige fysiske problemer generelt</b>	<b>16.30</b>	<b>15.4</b>	<b>340</b>

Det er ingen signifikante forskjeller mellom lengden på funksjonshemninger/helseproblemer og type transportmiddel man har varige fysiske problemer med å bruke.

### 7.1.2 Årsak til funksjonshemming/helseproblem

Det ble også spurt om hva som forårsaket funksjonsnedsettelsen/helseproblemet eller om den/det er medfødt. Tabell 7.2 viser svarfordelingen i de ulike gruppene med problemer med gitte transportmidler og generelt.<sup>6</sup>

Tabell 7.2. Andel som oppgir at funksjonsnedsettelsen/helseproblemet er medfødt, forårsaket av alder, sykdom og/eller ulykke. I prosent. Flere svaralternativer mulig. N=450.

Varige fysiske problemer generelt	
Medfødt	6
Alder	32
Sykdom	48
Ulykke	12

Vi har sett på om type årsak til funksjonsnedsettelse er av betydning for hvilke transportmidler man har problemer med, se tabell 7.3.

Tabell 7.3. Type problem betinget av årsak til funksjonsnedsettelse. I prosent.

	Medfødt		Alder		Sykdom		Ulykke	
	Nei (N=414)	Ja (N=26)	Nei (N=29)	Ja (N=18)	Nei (N=22)	Ja (N=26)	Nei (N=38)	Ja (N=53)
Problemer med å gå	88	73*	86	89	85	89	87	91
Problemer med å sykle	78	65	79	73	69	85** *	75	89*
Problemer med kollektivtransport	48	50	51	40*	37	59** *	47	55
Problemer med å sitte på som passasjer i bil	16	15	16	14	13	18	15	21
Problemer med å kjøre bil	36	31	36	35	30	41*	36	28

\*p<0,05, \*\*p<0,01, \*\*\*p<0,001 (kji-kvadrattest)

Det er signifikant færre blant de som har funksjonsnedsettelse/helseproblem som er medfødt som har problemer med å gå enn blant de som har oppgitt andre typer årsaker. Det er noe usikkerhet knyttet til en slik sammenheng fordi antallet som har oppgitt "medfødt" som årsak er svært lavt (N=26) og det er også vanskelig å

<sup>6</sup> Her er antallet som har svart større enn for det antallet som har svart bekræftende på spørsmål om funksjonshemninger, selv om spørsmålet var rettet til de som har svart at de har en funksjonsnedsettelse/et helseproblem. At noen likevel svarer på spørsmål de egentlig skal hoppe over, forekommer ofte i spørreskjemaet på papir, men her kan det altså gi støtte til vår hypotese om at man har unnlatt å svare på spørsmålet om de har en funksjonshemming/helseproblem fordi de ikke anser sine problemer med transport som en typiske "funksjonshemming" og at de ikke ønsker å bli stigmatisert.

begrunne en slik sammenheng rent logisk. Det å ha en funksjonsnedsettelse som er medfødt eller ikke har ellers ingen betydning for hvilke type transportmidler man har problemer med.

Å ha en funksjonsnedsettelse/helseproblem forårsaket av alder heller ingen betydning for hvilke transportmidler man har problemer med å bruke, bortsett fra at det er signifikant flere blant de som ikke har alder som årsak som har problemer med å bruke kollektivtransport enn de som har oppgitt andre årsaker. Dette kan sees i sammenheng med at de som har problemer med kollektivtransport i snitt er noe yngre enn de med varige problemer generelt (se kapittel 4.2).

Når vi ser på andre årsaker, er det sykdom som gir utslag på problemer med bruk av kollektivtransport. De som har oppgitt sykdom som årsak har i større grad problemer med kollektivtransport enn de som har oppgitt andre årsaker. Av dette kan vi slutte at sannsynligheten for å ha problemer med kollektivtransport er noe mindre om årsaken er knyttet til alder, mens den er noe større om årsaken er knyttet til sykdom.

Sykdom som årsak øker også sannsynligheten for at man har problemer med å sykle og å kjøre bil selv.

Om man har en funksjonsnedsettelse/helseproblem forårsaket av en ulykke, har ingen betydning for hvilke transportmidler man har problemer med, bortsett fra at det øker sannsynligheten for at man har problemer med å sykle.

# 8 Buss, tog og trikk/t-bane – bruk og problemer

## 8.1 Innledning

I det følgende undersøkes omfanget av daglig/månedlig bruk av henholdsvis buss, trikk/t-bane, ferge, tog og fly, hvilke faktorer som spiller inn på om en person bruker eller ikke bruker disse transportmidlene, og hva problemene med bruk av disse transportmidlene består i. Analysene er først og fremst basert på den postale undersøkelsen.

I de tilfeller der det vært mulig, har data om bruken av et transportmiddel i henholdsvis den postale undersøkelsen og RVU blitt sammenliknet.

Den postale undersøkelsen er så benyttet for å undersøke mulige faktorer som påvirker bruk av et gitt kollektivtransportmiddel blant de som har varige problemer. I disse analysene har vi, der det har vært relevant, sett på problemer med bruk av et gitt transportmiddel, behov for hjelpemidler når man skal bevege seg utendørs og transportressurser. Om problemer med bruk av kollektivtransportmidler har en sammenheng med hvor ofte personer med varige problemer bruker et gitt kollektivtransportmiddel eller ikke, er også blitt undersøkt.

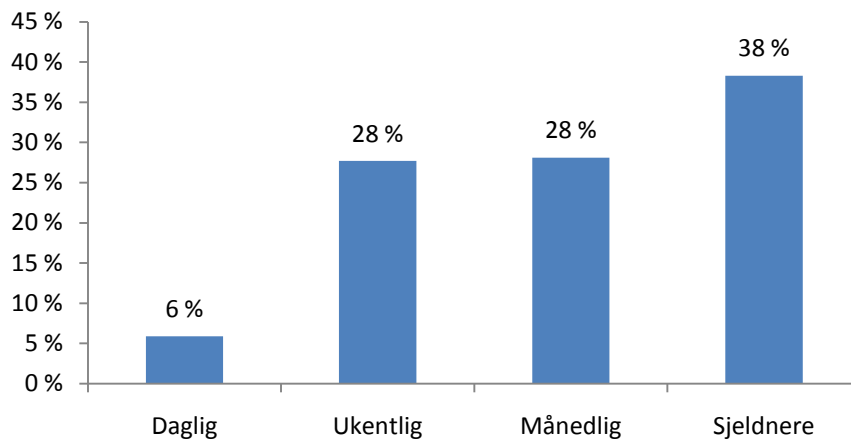
Til slutt blir det gitt en oversikt over hvilke typer barrierer de som har varige problemer opplever når det gjelder å bruke buss, trikk/t-bane, tog, rutebåt/ferje og fly. Disse spørsmålene ble stilt i den postale undersøkelsen og ble rettet mot de som bruker et gitt transportmiddel og som har problemer med å bruke det samme transportmiddelet (for mer om dette utvalget, se kapittel 2).

## 8.2 Buss

### 8.2.1 Bruk av buss

I den postale undersøkelsen har 41 prosent av de med varige problemer med å bruke transportmidler (N=629) svart at de bruker buss når de skal ut og reise.

Figur 8.1 gir en oversikt over hvor ofte disse bruker buss.



Figur 8.1. Andel som reiser med buss daglig, ukentlig, månedlig og sjeldnere blant de som har varige problemer med transportmidler og som bruker buss (N=406)

6 prosent oppgir at de reiser med buss daglig. Tilsvarende andel finner vi i RVU blant de som har varige problemer med transport (N=1351). Til sammenlikning er det 10 prosent av de uten problemer (N=13238) som reiser med buss minst én gang i løpet av en dag i RVU 2009. Forskjellen er signifikant.

Analysen viser at det er flere forhold som spiller inn på om man bruker buss når man skal ut å reise eller ikke. De som har varige problemer med å bruke kollektivtransport bruker buss langt sjeldnere enn de som ikke har dette problemet, men som har varige problemer med å bruke andre transportmidler. Mens 27 prosent av de førstnevnte oppgir at de bruker buss er det 52 prosent av de sistnevnte som oppgir det samme. Forskjellen er signifikant.

Videre er det signifikant færre som bruker buss blant de som har behov for hjelpemidler når de skal bevege seg utendørs enn de som ikke har et slikt behov (33 mot 44 prosent). Biltilgang i husholdningen er også av betydning. Mens 68 prosent av de som ikke har bil i husholdningen, bruker buss, er andelen 38 prosent blant de som har bil i husholdningen. Forskjellen er signifikant.

Hvor god kollektivtilgang man har, har ingen signifikant betydning for om man bruker buss eller ikke. Derimot har kjennskap til kollektivtilbudet (antall avganger/avstand) betydning. Mens 45 prosent av de som kjenner tilbudet bruker buss, er det 23 prosent av de som ikke kjenner tilbudet som bruker buss.<sup>7</sup> Forskjellen er signifikant.

For å oppsummere, viser analysene at de som har varige problemer med transport i mindre grad bruker buss enn de som er funksjonsfriske. Dette er som forventet både fordi de førstnevnte faktisk har problemer knyttet til transport og fordi de reiser mindre enn de sistnevnte. Videre viser analysene at både det å ha problemer

<sup>7</sup> At man ikke kjenner tilbudet, trenger ikke å bety at man ikke bruker buss i det hele tatt. Spørsmålet om bruk av buss er veldig generelt: "Hender det at du bruker buss?" og det kan dermed inkludere respondenter som har brukt buss en eller annen gang, selv om de nødvendigvis kjenner tilbudet.

med bruk av kollektivtransport (i motsetning til ikke å ha dette problemet, men andre varige problemer knyttet til transport), det å ha behov for hjelpemidler når man skal bevege seg utendørs, tilgang til bil i husholdningen og mangel på kjennskap til kollektivtilbudet øker sannsynligheten for at man ikke bruker buss.

### 8.2.2 Problembeskrivelse - buss

Av de som bruker buss, er det 28 prosent som har oppgitt at de har noen (24 prosent) eller store problemer (4 prosent) med å bruke buss. I den postale undersøkelsen er spurt om hva disse problemene består i. Det skilles mellom problemer før påstigning, om bord og andre forhold som kan være problematiske med å bruke buss.

Tabell 8.1 gir en oversikt over hvordan gitte typer problemer med buss rangeres.

Tabell 8.1. Oversikt over andel som oppgir et gitt type problem med buss. Flere svaralternativer mulig. Prosent. N=70.

Problemer med buss	%
<b>Problemer før påstigning</b>	
Holdeplassen er for langt unna	33
Det er vanskelig å komme seg til holdeplassen	26
Det er for dårlig informasjon om avganger og rutetilbud	16
Jeg bruker for lang tid på å komme meg om bord	14
Det er for dårlig informasjon på holdeplassen	13
Jeg trenger hjelpemidler for å komme meg om bord/gå av	11
Jeg har andre vanskeligheter med å komme meg om bord	10
Det mangler ledelinjer og klare markeringer av inngang	1
Jeg vet ikke hvor holdeplassene er	0
Ingen av disse	23
<b>Problemer om bord</b>	
Det er for stor glipe mellom fortau og buss	31
Jeg bruker for lang tid til å gå av	19
Det er for mange folk	17
Det er ikke sitteplasser nok	14
Det er vanskelig å få kjøpt billett	9
Det er vanskelig å betjene stoppknapper og lignende	7
Informasjonen som gis er ikke tilpasset meg	3
Ingen av disse	37
<b>Andre typer problemer knyttet til bruk av buss</b>	
Rutetilbudet er for dårlig der jeg bor	44
Det er for dyrt	20
Det er for mange innstilte avganger og uforutsette hendelser	11
Ingen av disse	33

Problemene synes først og fremst å være knyttet til tilgjengelighet og fremkommelighet: At rutetilbudet er for dårlig, at holdeplassen er for langt unna,

at det vanskelig å komme seg til holdeplassen, at det er for stor glippe mellom fortau og buss og at man bruker for lang tid til å gå av bussen. Noen vektlegger også problemer knyttet til informasjon, problemer med for mange folk og for få sitteplasser om bord.

Om man ser på svarene totalt sett, kan de tyde på at respondentene i liten grad opplever problemer når de først har kommet seg om bord og at problemene først og fremst er knyttet til det å komme seg til og fra holdeplass, å komme seg av og på bussen og at selve tilbudet er for dårlig.

## 8.3 Tog

### 8.3.1 Bruk av tog

40 prosent svarer at de bruker tog når de er ute og reiser (N=626). Dette kan gjelde både daglige og lengre reiser. Ingen oppgir at de bruker tog daglig, men henholdsvis 4 og 14 prosent oppgir at de bruker tog henholdsvis ukentlig og månedlig.

Til sammenlikning er det 1,9 prosent av befolkningen som i RVU 2009 oppgir at de reiser med tog minst én gang i løpet av en dag. Det er imidlertid forskjeller mellom de med og uten varige problemer i spørsmålet om daglig bruk av tog i RVU. Blant de som er funksjonsfriske (N=13237) er det 2,1 prosent som bruker dette minst én gang i løpet av en dag mot 0,2 prosent blant de som har varige problemer med transportmidler (N=1351). At det er forskjeller mellom de med og uten problemer i bruken av tog er som forventet.

I den postale undersøkelsen finner vi noen forhold som virker inn på hvorvidt man bruker tog eller ikke om man har varige fysiske problemer med transport. Blant annet er det noen flere av de som ikke har fysiske problemer med å bruke kollektivtransport (men som har andre varige problemer med transport) som bruker tog enn blant de som har problemer med kollektivtransport (44 mot 36 prosent). Videre er det noen flere av de som ikke har behov for hjelpemidler når de skal bevege seg utendørs som bruker tog enn blant de som ikke har behov for hjelpemidler (43 mot 38 prosent). Forskjellene er signifikant ( $p < 0,05$ ). Om man har bil i husholdet eller ikke, har ingen signifikant betydning på om de med varige fysiske problemer med transport bruker tog eller ikke.

Hvor god kollektivtilgang man har (se definisjon i fotnote 2, kapittel 4.1) er derimot av betydning for om personer med varige fysiske problemer med transport bruker tog eller ikke, se tabell 8.2.



Tabell 8.2. Bruk av buss etter hvor godt kollektivtilbud man har. Prosent. N=607.

	Svært god	Godt	Middels god	Dårlig	Svært dårlig	Kjenner ikke tilbudet
Ja	45	49	41	32	26	41
Nei	55	51	59	68	74	59
Sum	100	100	100	100	100	100
N=	85	156	93	111	57	105

Jo dårligere kollektivtilbudet en respondent mener å ha, jo mindre bruker denne tog. Dette kan bety de som bruker tog enten har jernbane i nærheten eller at de har god tilgang til kollektivtilgang i nærmiljøet som gjør det lettere å komme seg til jernbanestasjonen.

For å oppsummere kan vi si at det å ha problemer med kollektivtransport, det å ha behov for hjelpemidler og dårlig tilgang til kollektivtransport øker sannsynligheten at en person med varige problemer med transport ikke bruker tog.

### 8.3.2 Problembeskrivelse - tog

Av de som har oppgitt at de bruker tog, er det 4 prosent som sier de har store problemer og 22 prosent som har noen problemer med å reise med tog. Disse ble bedt om å krysse av for hvilke typer problemer de opplever, henholdsvis før påstigning, mens de er om bord og med andre forhold ved en togreise. Tabell 8.3 viser hva slags problemer disse opplever med en togreise før påstigning, om bord og med andre forhold knyttet til å bruke buss.

Tabell 8.3. Oversikt over andel som har gitte type problemer med å bruke tog. Flere svaralternativer mulig. Prosent. N=65.

<b>Problemer før påstigning</b>	<b>%</b>
Stasjonen er for langt unna	38
Det er for stor glipe eller høydeforskjell mellom perrong og tog	34
Jeg har vansker med å komme meg til stasjonen	32
Jeg bruker for lang tid til å komme meg om bord	26
Jeg har andre vanskeligheter med å komme om bord	17
Det er for dårlig informasjon på stasjonen	12
Det er for dårlig informasjon om avganger	9
Jeg trenger hjelpemidler for å komme meg om bord/gå av	9
Det mangler ledelinjer og markeringer av inngang	5
Jeg vet ikke hvor stasjonen er	0
Ingen av disse	19
<b>Problemer om bord</b>	
Jeg bruker for lang tid på å gå av	29
Det er vanskelig for meg å benytte fasilitetene om bord (kiosk, WC)	20
Det er for mange folk	15
Det er ikke sitteplasser nok	11
Informasjonen som gis er ikke tilpasset meg	6
Ingen av disse	39
<b>Andre forhold</b>	
Rutetilbudet er for dårlig der jeg bor	22
Det er for mange innstilte avganger	22
Det er for dyrt	19
Ingen av disse	40

Som i tilfelle for buss, er det igjen avstander og tilgjengelighet som synes å være det største problemet før påstigning, inkludert at rutetilbudet er for dårlig, mens informasjon synes å være av mindre aktuelt.

De største problemene med å være om bord er knyttet til at man bruker for lang tid på å gå av og at det er vanskelig å benyttes seg av fasiliteter om bord, som kiosk og WC.

## 8.4 Trikk eller t-bane

### 8.4.1 Bruk av trikk/t-bane

Om man kan bruke trikk/t-bane er selvfølgelig avhengig av om et slikt tilbud er tilgjengelig på bostedet. Spørsmålet om man bruker slike transportmidler er dermed kun rettet mot de som har tilgang til slike på sitt hjemsted.

Av de som har tilgang til t-bane eller trikk på hjemstedet (N=455), er det 22 prosent som svarer at de bruker slike transportmidler når de skal ut å reise. Av

disse (N=98) er det kun 3 prosent som reiser med slike transportmidler daglig. Henholdsvis 18 og 17 prosent oppgir at de reiser med slike transportmidler ukentlig og månedlig (61 prosent reiser sjeldnere enn én gang i måneden).

I RVU 2009 er det 3 prosent av befolkningen generelt som oppgir at de benytter trikk eller t-bane minst én gang daglig, men bruken varierer med om man har fysiske problemer med transportmidler eller ikke. Mens 1,3 prosent av de som har fysiske problemer med transportmidler har benyttet trikk/t-bane minst én gang i løpet av dagen, er den tilsvarende andelen for de uten slike problemer 3,4 prosent. Forskjellen er signifikant.

Videre viser analyser basert på den postale undersøkelsen at de som ikke har problemer med kollektivtransport i noe større grad benytter seg av trikk eller t-bane (26 mot 14 prosent). Forskjellen er signifikant.

Andre forhold spiller også inn. Tabell 8.4 viser at bruker av trikk eller t-bane er avhengig av hvor godt kollektivtilbudet er (for definisjon av ”tilgang til kollektivtilbud”, se fotnote 2, kapittel 4.1).

Tabell 8.4. Bruk av trikk og t-bane etter hvor godt/dårlig kollektivtilbud man har. Prosent. N=440.\*

	Svært god	God	Middels god	Dårlig	Svært dårlig	Kjenner ikke tilbudet	Alle
Ja	36	26	17	19	10	12	21
Nei	64	74	83	81	90	88	79
Totalt	100	100	100	100	100	100	100
N=	64	119	70	78	41	68	440

\* $p < 0,05$

Når det gjelder behov for hjelpemidler for å bevege seg utendørs, viser analyser at dette har ingen signifikant betydning for om man bruker trikk/t-bane når man har varige fysiske problemer med transport. Det samme gjelder tilgang til bil i husholdningen.

For å oppsummere kan vi si sannsynligheten for at de med varige problemer bruker trikk/t-bane reduseres om man har problemer med kollektivtransport og om man har dårlig tilgang til kollektivtransport.

#### 8.4.2 Problembeskrivelse – trikk/t-bane

Ettersom tilgangen til trikk/t-bane er begrenset til kun Osloområdet (på undersøkelsestidspunktet) er det relativt få som har svart at de bruker slike transportmidler sammenliknet med henholdsvis buss og tog. Av de som bruker trikk/t-bane er det videre kun 20 respondenter som oppgir at de har problemer med slike transportmidler og det er disse som er blitt bedt om å vurdere ulike problemer med trikk/t-bane når det gjelder påstigninger, det å være om bord og andre forhold knyttet til bruk av trikk/t-bane. Det er derfor ikke mulig å generalisere hva som er det viktigste utfordringene når det gjelder trikk/t-bane,

men vi kan undersøke om vi gjenfinder noen av de samme tendensene som i for buss og tog.

I det følgende vises likevel hvordan de har svart på spørsmålene om problemer med trikk/t-bane, se tabell 8.5.

Tabell 8.5. Oversikt over andel som oppgir et gitt type problem med trikk/t-bane. Flere svaralternativer mulig. Prosent. N=20.

Problemer med trikk og t-bane	%
<b>Før påstigning</b>	
Det er for stor glipe mellom perrong og vogn	25
Jeg har vansker med å komme til stasjonen	20
Stasjonen er for langt unna	20
Jeg bruker for lang tid til å komme meg om bord	20
Jeg har andre vanskeligheter med å komme meg om bord	20
Det er for dårlig informasjon på stasjonen	15
Det er for dårlig informasjon om avganger og rutetilbud	10
Jeg vet ikke hvor stasjonen er	5
Jeg trenger hjelpemidler for å komme meg om bord/gå av	5
Det mangler ledelinjer og klare markeringer	5
Ingen av disse	15
<b>Om bord</b>	
Jeg bruker for lang tid på å gå av	40
Det er for mange folk	20
Det er ikke sitteplasser nok	20
Det er vanskelig å betjene stoppknapper og lignende	20
Informasjonen som gis er ikke tilpasset meg	0
Ingen av disse	30
<b>Andre forhold</b>	
Rutetilbudet er for dårlig der jeg bor	15
Det er for dyrt	5
Det er for mange innstilte avganger og uforutsette hendelser	0
Ingen av disse	70

Igjen er det problemer knyttet til tilgjengelighet og fremkommelighet som gjelder før påstigning (at det er for stor glipe, at det er vanskelig å komme seg til stasjonen, at stasjonen er for langt unna, at man bruker for lang tid på å komme seg om bord eller andre vanskeligheter med å komme seg om bord). Problemer knyttet til informasjon synes å være av mindre betydning.

Det største problemet med å være om bord, er det at man bruker for lang tid på å gå av. En del opplever problemer med at det er for mange folk, at det er for få sitteplasser eller at det er vanskelig å betjene stoppknapper eller liknende, men dette synes å være av mindre betydning.

Selv om det ikke lar seg gjøre å generalisere ut i fra disse resultatene, ser vi den samme tendensen som i problembeskrivelsene av henholdsvis buss og tog. Det er problemer knyttet til tilgjengelighet og fremkommelighet som gjelder, mens problemer knyttet til informasjon er av mindre betydning.

## 8.5 Fly

### 8.5.1 Bruk av fly

Som vist tidligere, er det flere av de som er funksjonsfriske som reiser med fly i løpet av én måned på reiser innen Norge enn blant de som har varige fysiske problemer knyttet til transport, se kapittel 6.1.

I den postale undersøkelsen er det blitt spurt om det hender man reiser med fly. Analyser basert på denne undersøkelsen viser at bruken av fly avhenger flere forhold, når man har et varig fysisk problem knyttet til transport.<sup>8</sup> Mens 86 prosent av de som ikke har problemer med kollektivtransport (men som har andre varige problemer med transport) reiser med fly er andelen 71 prosent blant de som har problemer med kollektivtransport. Videre er det langt flere som reiser med fly blant de som ikke har behov hjelpemidler når de skal bevege seg utendørs enn blant de som har et slikt behov (86 mot 67 prosent). Det er også en sammenheng mellom tilgang til bil i husholdet og bruken av fly. Mens 84 prosent av de som har bil i husholdet reiser med fly, er andelen 61 prosent blant de som ikke har bil i husholdet. Ettersom vi vet lite om hvordan biltilgang generelt påvirker lange reiser med fly, er det vanskelig å tolke denne sammenhengene.<sup>9</sup> En hypotese er at de som har bil er generelt mer aktive og at de dermed også bruker mer fly. Alle sammenhengene beskrevet over er signifikante.

Tilgang til kollektivtilbud (i nærmiljøet) har ingen signifikant betydning for om man bruker fly eller ikke om man har varige fysiske problemer med transport.

For å oppsummere kan vi si at både det å ha problemer med kollektivtransport og behov for hjelpemidler reduserer sannsynligheten for at man bruker fly, om man har varige fysiske problemer med transport, mens tilgang til bil øker denne sannsynligheten.

### 8.5.2 Problembeskrivelse - fly

Av de som bruker fly, er det 28 prosent som har noen problemer (25 prosent) og store problemer (3 prosent) med dette transportmiddelet. Det er imidlertid ingen signifikant sammenheng mellom hvor ofte man bruker fly og i hvilken grad man sier at man har problemer med å fly.

De som har svart at de har problemer med å fly (og som bruker fly), ble bedt om å oppgi hva slags type problemer de har med å bruke dette transportmiddelet, se tabell 8.6.

---

<sup>8</sup> Ikke alle i den postale undersøkelsen har fått spørsmålene knyttet til det å fly og bruke ferge/rutebåt, derfor er det færre som har svart på disse spørsmålene enn på de andre spørsmålene i undersøkelsen, se kapittel 2.

<sup>9</sup> Spørsmålet om biltilgang i husholdningen er blitt analysert først og fremst fordi det også er tatt opp for de andre kollektive transportmidlene.

Tabell 8.6. Oversikt over andel som oppgir et gitt type problem med å fly. Flere svaralternativ mulig. Prosent. N=80.

Problemer med å fly	%
<b>Før påstigning</b>	
Jeg har vanskeligheter med å få med meg bagasje	51
Jeg har vanskeligheter med å komme meg rundt på flyplassen	26
Jeg trenger hjelpemidler for å komme meg om bord/gå av	20
Jeg har vansker med å komme til flyplassen	19
Det er vanskelig for meg å sjekke inn	19
Flyplassen er for langt unna	16
Jeg bruker for lang tid til å komme meg om bord	16
Jeg har andre vanskeligheter med å komme om bord	15
Det er vanskelig for meg å bestille billetter	10
Det er for dårlig informasjon på flyplassen	8
Det er for dårlig informasjon om avganger og rutetilbud	3
Det mangler ledelinjer og klare markeringer	1
Ingen av disse	28
<b>Om bord</b>	
Det er vanskelig å bruke toalettet om bord	31
Det er vanskelig for meg å komme meg rundt i flyet	23
Det er for mange folk	14
Jeg bruker for lang tid på å komme meg av flyet	14
Informasjonen som gis er ikke tilpasset meg	3
Ingen av disse	46
<b>Andre forhold</b>	
Det er for dyrt	23
Rutetilbudet er for dårlig der jeg bor	10
Det er for mange innstilte avganger og uforutsette hendelser	4
Ingen av disse	53

Vanskeligheter med å få med seg bagasje, er det aller største problemet med å fly. Hele 51 prosent sier seg enig i dette. Ellers er det problemer knyttet til fremkommelighet både på flyplassen og i flyet som mange sier seg enig i ("Jeg har vanskeligheter med å komme meg rundt på flyplassen", det er vanskelig å bruke toalettet om bord" og "det er vanskelig for meg å komme meg rundt i flyet"). En del opplever også problemer med å sjekke inn og en del opplever også problemer knyttet til tilgjengelighet ("Jeg trenger hjelp for å komme meg om bord/gå av" og "Flyplassen er for langt unna"), men dette er altså ikke de viktigste problemene. Svært få opplever problemer knyttet til informasjon.

## **8.6 Båt**

### **8.6.1 Bruk av rutebåt eller ferge**

Svært få benytter rutebåt/ferge i daglige. I RVU er det 0,6 prosent som har oppgitt at de bruker slike transportmidler minst én gang i løpet av dagen, og det er ingen forskjeller mellom de med og uten fysiske problemer. Som tidligere vist, er det imidlertid flere blant de som har varige problemer som har brukt ferge i løpet av den siste måneden på lange reiser enn blant de som er funksjonsfriske (se kapittel 6.2).

Ettersom bruk av båt i stor grad avhenger av geografi, har vi ikke gjort noen analyser av forskjeller mellom de som bruker båt og de som ikke gjør det for å undersøke faktorer som kan påvirke bruk av dette transportmiddelet.

### **8.6.2 Problembeskrivelse – rutebåt og ferge**

16 prosent av de som bruker rutebåt eller ferge svarer at de har noen problemer (9 prosent) og store problemer/kan ikke bruke båt/ferge (7 prosent).

De som har svart at de har problemer med å bruke rutebåt eller ferge (og som bruker rutebåt/ferge), ble bedt om å oppgi hva slags type problemer de har med å bruke dette transportmiddelet, se tabell 8.7.

Tabell 8.7. Oversikt over andel som oppgir et gitt type problem med å bruke rutebåt/ferge. Flere svaralternativ mulig. Prosent. N=20.

Problemer med båt	%
<b>Før påstigning</b>	
Jeg har vanskeligheter med å få med meg bagasje	54
Jeg har vansker med å komme til fergeleie/kaia	30
Fergeleiet/kaia er for langt unna	25
Jeg bruker for lang tid til å komme meg om bord	21
Jeg trenger hjelpemidler for å komme meg om bord/gå av	21
Jeg har vanskeligheter med å komme meg rundt på fergeleiet/kaia	17
Jeg har andre vanskeligheter med å komme om bord	17
Det mangler ledelinjer og klare markeringer	4
Det er vanskelig for meg å bestille billetter	0
Det er for dårlig informasjon om avganger og rutetilbud	0
Det er for dårlig informasjon på fergeleiet/kaia	0
Ingen av disse	17
<b>Om bord</b>	
Det er vanskelig for meg å komme meg rundt på fergen	30
Det er for mange folk	25
Det er vanskelig å bruke toalettet om bord	21
Jeg bruker for lang tid på å gå/komme meg av	21
Det er ikke sitteplasser nok	13
Informasjonen som gis er ikke tilpasset meg	8
Ingen av disse	13
<b>Andre forhold</b>	
Rutetilbudet er for dårlig der jeg bor	21
Det er for dyrt	21
Det er for mange innstilte avganger og uforutsette hendelser	0
Ingen av disse	46

Det største problemet knyttet til bruk av båt eller ferge er at man har vanskeligheter med å få med seg bagasjen. 54 prosent oppgir dette som et problem. Etter dette er det problemer knyttet til tilgjengelighet som gjelder ("Jeg har vansker med å komme meg til fergeleie/kaia", "Fergeleiet/kaia er for langt unna"), men problemet knyttet til fremkommelighet er av betydning både før påstigning og mens man er om bord ("Jeg bruker for lang tid til å komme meg om bord", "Jeg trenger hjelpemidler for å komme meg om bord/gå av", "Jeg har vanskeligheter med å komme meg rundt på fergeleiet/kaia", "Det er vanskelig for meg å komme meg rundt på fergen", "Det er vanskelig å bruke toalettet"). En del opplever også at det er for mange folk mens man er om bord.

Når man ser svarene under ett, er det først og fremst problemer før påstigning og det å være om bord som er de viktigste barrierene.

Utvalget er for lite som grunnlag for generalisering. Imidlertid er det noen av de samme problemene som går igjen for båt som for fly: At problemene er knyttet til bagasje, det å komme seg rundt på kaia/flyplassen og det å bevege seg rundt om bord.



## 9 Tiltak

Respondentene ble spurt om holdninger til nåværende kollektivtilbud, hvilke tiltak som trengs for at de skulle bruke kollektivtransport mer og hvilken kollektivtransport de ville brukt mer hvis den ble bedre tilrettelagt.

69 prosent av de med varige problemer med bruk av transportmidler mener at kollektivtransporten slik den er i dag er helt eller delvis godt nok tilrettelagt for deres fysiske forutsetninger. I hvilken grad man mener kollektivtransporten er godt nok tilrettelagt, varierer imidlertid med om man har problemer med kollektivtransport eller om man har problemer med andre transportmidler, som vist i tabell 9.1.

*Tabell 9.1. Oversikt over i hvilken grad man mener at kollektivtransporten er godt nok tilrettelagt for ens fysiske forutsetninger, blant henholdsvis de med og uten problemer med kollektivtransport (men som har problemer med å bruke andre transportmidler)\*. N=602.*

Kollektivtransport godt nok tilrettelagt?	Har problemer med kollektivtransport	Har problemer med andre transportmidler	Totalt (varige problemer)
Ja	21	51	39
Ja, delvis	31	28	30
Nei, i mindre grad	26	9	16
Nei, ikke i det hele tatt	22	12	15
Totalt	100	100	100
N=	250	356	606

\* $p < 0,001$  (kji-kvadrattest)

De som ikke har varige problemer knyttet til kollektivtransport (men har andre varige problemer) er i større grad enig i at kollektivtransporten er tilrettelagt for deres fysiske forutsetninger enn de med varige problemer med kollektivtransport. Bare halvparten av de som har problemer med å bruke kollektivtransport mener den er helt eller delvis godt nok tilrettelagt i dag.

På spørsmål om hva som ville være de viktigste tiltakene for at en respondent skulle kunne bruke kollektivtransport mer, har respondentene svart som vist i tabell 9.2.

Tabell 9.2. Oversikt over hva som blir vurdert som de viktigste tiltakene for at man skulle kunne bruke kollektivtransport blant henholdsvis de med og uten problemer med å bruke kollektivtransport. Kun personer som har varige fysiske problemer knyttet til transport. Flere svaralternativ mulig. I prosent. N=644.

	Har problemer med kollektivtransport	Har problemer med andre transportmidler	Totalt (varige problemer)
Flere og nærmere holdeplasser og stasjoner	31	27	29
Flere avganger	27	33	30
Reduksjon av priser	27	28	28
Lettere å kjøpe billett	18	19	19
Lettere å komme om bord og å gå av*	27	10	17
Flere rekkverk og håndtak på holdeplass og i kjøretøy*	22	13	17
Informasjonen som presenteres må både kunne ses og høres	17	14	15
Bedre plass om bord*	20	12	15
Annet	17	14	15
Mindre hektisk ombordstigning*	18	9	13
Mer hjelpsomt personale*	15	8	11
Bedre TT-ordning for å komme til stasjon/holdeplass*	12	7	10
Tilleggsinformasjon ved uventede innstillinger, bytte og lignende	8	10	9
Bedre skilting og markering på stasjoner og holdeplasser	9	7	8
Bedre informasjon før reisen	4	6	5
Bedre informasjon underveis på reisen	6	4	5
Alle kjøretøy har identisk utforming	3	1	2
N=	267	377	644

\*p<0,05 (kji-kvadrattest)

De viktigste tiltakene for de med varige fysiske problemer, uavhengig av om man har problemer med kollektivtransport eller ikke, er knyttet til selve tilbudet, det vil si antallet avganger, tilgjengelighet og bruk av tilbudet (flere og nærmere holdeplasser og stasjoner, lettere å komme om bord og å gå av, flere rekkverk og håndtak på holdeplass og i kjøretøy, lettere å kjøpe billett). Generelt er det få som etterlyser bedre informasjon og skilting. Svært få synes å ha behov for identisk utforming av kollektivtransportkjøretøy.

De som har oppgitt at de har problemer med å bruke kollektivtransport har i noe større grad vektlagt ”mindre hektisk ombordstigning”, ”lettere å komme om bord og å gå av” og ”flere rekkverk og håndtak på holdeplass og i kjøretøy” enn de som ikke har slike problemer (men som har varige problemer med andre transportmidler). Forskjellene er signifikante.

Det er også forskjeller mellom de som er avhengig av hjelpemidler for å kunne forflytte seg utendørs (N=176) og de som ikke er de (N=481). De som er avhengig av hjelpemidler legger større vekt på følgende tiltak:

- Mindre hektisk ombordstigning (21 mot 10 prosent)
- Lettere å komme om bord og å gå av (36 mot 10 prosent)
- Mer hjelpsomt personale (19 mot 7 prosent)
- Bedre TT-ordning for å komme til stasjon/holdeplass (18 mot 6 prosent)

De som har behov for hjelpemidler legger imidlertid mindre vekt på "flere avganger" (15 mot 36 prosent) og "reduksjon av priser" (17 mot 31 prosent). Alle forskjellene er signifikante.

Analysen av sammenhengen mellom alder og vurdering av ulike tiltak, viser at oppslutningen om "flere rekkverk og håndtak på holdeplass og i kjøretøy" stiger med økende alder, mens oppslutningen om "flere avganger" og "reduksjon av priser" stiger med synkende alder. For de andre tiltakene finner vi ingen signifikante forskjeller i alder.

På spørsmål om hvilken kollektivtransport respondentene tror de ville brukt oftere hvis den ble bedre tilrettelagt for deres fysiske forutsetninger, svarte respondentene som vist i tabell 9.3.

Tabell 9.3. Andel som ville brukt et gitt kollektivtransportmiddel oftere. I prosent. N=659. Flere svaralternativer mulig.

Ville brukt oftere	%
Buss	51
Tog	15
T-bane	3
Trikk	2
Rutebåt/ferge	2
Fly	7
Ville ikke benyttet oftere	23
Vet ikke	17
N=	659

Det er helt klart buss respondentene ville brukt oftere. Ettersom trikk og t-bane kun er tilgjengelig i begrensede områder av landet, er det ikke mange som har denne muligheten, noe som trolig forklarer en del av den lave oppslutningen om slike kollektivtransportmidler. Det samme gjelder rutebåt og ferge. Fly er oftere brukt på lange reiser og den relativt lavere oppslutningen om dette transportmiddel, kan trolig forklares med at det generelle behovet er mindre.. Nærmere en fjerdedel ville ikke brukt kollektivtransport oftere, men en del er også usikre (17 prosent).

Av de som har oppgitt at de har problemer med kollektivtransport er det imidlertid flere som ville brukt tog oftere enn de som ikke har problemer med å bruke kollektivtransport (20 mot 11 prosent). Forskjellen er signifikant. Ellers er det ingen signifikante forskjeller mellom de som har problemer med kollektivtransport og de som har andre typer varige fysiske transportproblemer.

## 10 Oppsummering

Nærmere en av ti i befolkningen har varige fysiske problemer som begrenser deres muligheter til å bevege seg utendørs eller bruke transportmidler. Har man problemer med å bruke ett transportmiddel, har man gjerne vanskeligheter med andre transportmidler også. De fleste av de med varige fysiske problemer knyttet til transport har problemer med å gå og å sykle. Nærmere halvparten har problemer med å bruke kollektive transportmidler, mens en tredjedel har problemer med å kjøre bil selv. Noen få har problemer med å sitte på i bil som passasjer. De som har varige fysiske problemer knyttet til transport skiller seg ut fra personer uten slike problemer, også omtalt som funksjonsfriske, på følgende måte:

- De er i større grad kvinner
- De er eldre
- De er i større grad enslige
- De har i mindre grad høyere utdanning
- De har lavere personlig inntekt
- De er i langt mindre grad yrkesaktive
- De er i større grad alderspensjonister
- De er i større grad langvarig sykmeldt/ufør
- De har i mindre grad tilgang til bil

Mange av disse kjennetegnene påvirker hverandre. De tre viktigste enkeltstående faktorene er kjønn, høy alder og det å være langvarig sykmeldt/ufør.

De som har varige problemer med å bruke kollektive transportmidler og de som har problemer med å sitte på i bil som passasjer skiller seg ut fra de med varige problemer generelt ved at de er i større grad er langvarig sykemeldt/ufør og at de er noe yngre. Dette er altså grupper som i noe mindre grad er dominert av alderspensjonister enn de med varige problemer generelt.

De som har varige fysiske problemer knyttet til transport foretar færre reiser i løpet av en dag enn de som ikke har problemer knyttet til transport, også når man kontrollerer for arbeidsreiser. I løpet av en dag er det færre som deltar i typiske fritidsaktiviteter (trim, kino, teater, besøk osv), mens det ikke er forskjeller i andelen som foretar innkjøp eller som gjør ulike ærend. Innkjøp og ærend er gjerne av en nødvendig karakter og det behøver derfor ikke bety at man ikke har problemer med transporten, men at man har overkommet barrierene for å få gjennomført slike aktiviteter. På den annen side, muligheten til å kjøpe inn dagligvarer er også gjerne å finne i nabolaget og innebærer dermed en kortere transportdistanse (man slipper å gå langt eller å bruke kollektive transportmidler), noe som kan bidra til å lette gjennomførelsen av slike reiser. De som har varige problemer med å gå har imidlertid i mindre grad gjennomført slike reiser (innkjøp og andre ærend) enn de som har varige problemer med å bruke andre transportmidler, men som ikke har problemer med å gå.

Om det er slik at de med varige fysiske problemer på en eller annen måte er begrenset (alder, økonomi, fysiske begrensinger) til å foreta ulike fritidsaktiviteter utenfor hjemmet, eller om de ikke har samme behov for deltakelse som funksjonsfriske, er et spørsmål som det trengs mer kunnskap om.

Andelen reiser til fots, med sykkel og med kollektivtransport er lavere blant de med varige problemer enn de funksjonsfriske. Til gjengjeld bruker de førstnevnte bilen mer enn de sistnevnte når de faktisk reiser. Dette kan tyde på at bilen brukes som kompensasjon for problemer man har med å bruke andre transportmidler.

De som har varige fysiske problemer har imidlertid dårligere tilgang til bil og førerkort enn de funksjonsfriske, men bruker altså bilen mer når de faktisk reiser. Dette får oss til å stille spørsmål ved om det også finnes systematiske forskjeller mellom de som reiser og de som ikke reiser blant de som har varige problemer.

I den postale undersøkelsen, rettet mot de med varige fysiske problemer, fikk respondentene spørsmål om det hender de bruker gitte kollektive transportmidler. Bruken avhenger blant annet med om man har problemer med å reise kollektivt eller ikke (men har andre problemer med andre transportmidler), om man har behov for hjelpemidler når man skal bevege seg utendørs og også ofte med hvor godt kollektivtilbud man har eller om hvor god kjennskap man har til tilbudet.

De vanligste opplevde barrierene for bruk av buss, tog og trikk/t-bane blant de med varige fysiske problemer og som faktisk bruker slike transportmidler, er knyttet til avstander, tilgjengelighet til holdeplass/stasjon og til på- og avstigning. Selv om utvalgene er små, ser man at det er de samme problemene som går igjen både for buss, tog og trikk/t-bane. I tillegg blir ”flere og nærmere holdeplasser og stasjoner” og ”lettere å komme om bord og å gå av” vurdert som noen av de viktigste tiltakene rettet mot kollektivtransport blant de som har problemer med slike transportmidler, i tillegg til flere avganger og reduksjon av priser.

Når det gjelder opplevde problemer med å reise med henholdsvis fly og rutebåt/ferje, er det vanskeligere konkludere. Utvalgene er igjen små, spesielt det for rutebåt/ferje. Det viktigste opplevde problemet med å fly er at ”jeg har vanskeligheter med å få med meg bagasje”. Dette er et bredt svaralternativ som kan omfatte alt fra det å få med seg bagasje helt hjemmefra til å det få den sjekket inn på flyplassen. Andre viktige problemer med å fly er knyttet til å komme seg rundt på flyplassen og til å bruke fasilitetene om bord i flyet. Selv om også problemer knyttet til avstander, tilgjengelighet til flyplass og til av- og påstigning er viktige, synes de å være av mindre betydning enn for bruk av buss, tog og trikk/t-bane. De samme typene problemer som for fly går igjen for rutebåt/ferje. Dette kan tyde på problemer av en annen art når det gjelder fly og båt, men det er vanskelig å si noe med sikkerhet hva som er de viktigste problemene knyttet til disse transportmidlene.

## Referanser

- Bjerkan, K. Y. 2009. *Funksjonshemmedes kollektivtransport? Transportbruk og transportvansker blant personer med nedsatt funksjonsevne*. Nova notat 2/2009. Norsk institutt for forskning om oppvekst, velferd og aldring. Oslo.
- Hjorthol, R., Levin, L., og A. Siren 2010. "Mobility in different generations of older persons. The development of daily travel in different cohorts in Denmark, Norway and Sweden." *Journal of Transport Geography*. 18: 624-633.
- Vågane, L, Brechan, I. og R. Hjorthol 2011. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 - nøkkelrapport. Rapport 1130/2011. Transportøkonomisk institutt.

## Vedleggstabeller

Vedleggstabell 1. Problemer etter kjønn. Prosent. N=14934.

	Mann	Kvinne	Total
Ingen problemer	91	86	89
Midlertidige problemer	2	3	2
Midl/varige problemer	1	1	1
Varige problemer	7	10	8
Totalt	100	100	100
N=	7346	7588	14934

\*p<0,001 (kji-kvadrattest)

Det er flere kvinner som har fysiske problemer som begrenser deres mulighet til å bevege seg utendørs eller bruke transportmidler enn menn. Forskjellene er signifikante. Selv om forskjellene er små, er det også signifikant flere kvinner som har midlertidige problemer enn menn (t-test).

Vedleggstabell 2. Biltilgang blant de uten fysiske problemer med bruk av transportmidler, de med midlertidige problemer og de med varige problemer. Prosent. N=14811.

	Ingen problemer	Midlertidige problemer	Varige problemer
Ikke bil/ikke fkort	6.5	7.8	18.8
Ikke bil/fkort	7.3	4.3	6.3
Bil/ikke fkort	12.9	9.5	10.2
Bil/ikke igår	7.2	5.8	6.0
Bil igår	66	72.6	58.6
N=	13125	347	1339

Sammenhengen mellom biltilgang og varige problemer og de med midlertidige/fravær av problemer er signifikant (p<0,001, kji-kvadrattest). Det er ingen signifikante forskjeller mellom de med midlertidige problemer og de uten problemer.

Vedleggstabell 3. Sammenheng mellom bosted og type problem/fravær av fysiske problemer med bruk av transportmidler\*. Prosent. N=12542.

	Ingen problemer	Midlertidige problemer	Varige problem
Oslo/Berg/Trh/Sta			
v	26		25
22			
Omengskomm	16		11
15			
Rest 6 største byer	13		12
14			
Mindre byer	20		25
22			
Resten av landet	25		27
27			
Totalt	100		100
100			
N=	13238		349
1351			

\*p<0,001 (kji-kvadrattest)

Vedleggstabell 4. Sosiodemografiske profiler for de som har varige problemer med gitte transportmidler og generelt. I prosent.

	Å gå	Å sykle	Å bruke kollektivt	Å sitte på i bil	Å kjøre bil	Varige problem
<b>Kjønn</b>						
Mann	39	36	34	38	29	40
Kvinne	61	64	66	62	71	61
N=	1117	999	635	202	473	
<b>Alder_gjennomsnitt</b>						
	62,48	62,65	61,38	56,61	62,62	61,35
N=	1117	999	635	200	473	1350
<b>Alders grupper</b>						
13-19 år	1	2	1	1	1	3
20-34 år	6	6	7	10	8	6
35-49 år	17	17	22	27	18	17
50-66 år	32	31	29	34	27	33
67+ år	44	45	41	29	46	42
N=	1118	998	636	200	473	
<b>Familietype</b>						
Enslig	37	39	41	32	46	36
Enslig m/barn	3	3	4	2	2	3
Par u/barn	38	36	31	35	30	38
Par m/barn	14	14	16	19	15	15
Flere voksne	8	9	9	12	7	8
N=	1106	989	627	198	469	
<b>Inntekt (gjennomsnitt)</b>						
	269690	263258	259306	246347	249030	270268
N=	781	693	429	134	312	952
<b>Hovedbeskjeftigelse</b>						
Yrkesaktiv, inntektsgivende arbeid	21	19	18	21	14	22
Husarbeid i hjemmet	2	1	3	3	2	2
Går på skole, studerer	2	2	2	0	2	3
Militærtjeneste, siviltjeneste	0	0	0	0	0	0
Fødselspermisjon	0	0	0	0	0	0
Alderspensjonist, AFP eller andre tidligpensjonsordninger	47	47	44	32	47	45
Langvarig sykmeldt eller ufør (Uførestønad eller -pensjon, rehabilitering, attføring, tiltak)	27	30	32	41	33	27
Arbeidsledig, uten inntektsgivende arbeid	1	1	1	3	1	1
Annet	1	1	1	1	1	1
Vil ikke svare	0	0	0	0	0	0
N=	1117	999	635	201	473	1350



Vedleggstabell 5. Tilgang til førerkort og bil og kollektivtilbud blant de grupper med varige problemer med gitte transportmidler og generelt. I prosent.

	Å gå	Å sykle	Å bruke kollektivt	Å sitte på i bil	Å kjøre bil	Varige problemer generelt
Biltilgang	74	72	70	77	61	75
N=	1117	999	636	201	473	1350
Førerkort	71	69	66	78	54	71
	1116	998	634	201	472	1349
<b>Kollektivtilgang</b>						
Svært god	21	21	21	23	23	20
God	26	26	28	25	24	26
Middels						
god	17	18	18	14	19	19
Dårlig	25	24	25	29	25	24
Svært dårlig	11	11	8	10	8	11
N=	853	762	455	146	358	1052

Vedleggstabell 6. Korrelasjon mellom ulike typer transportproblemer. N=1350.

Type problem/type problem	Problemer				
	Problemer med å gå	Problemer med å sykle	Problemer med å reise kollektivt	Problemer med å reise i bil som passasjer	Problemer med å kjøre bil selv
Problemer med å gå	1	.333*	.194*	.098*	.040 i.s.
Problemer med å sykle	.333*	1	.278*	.118*	.241*
Problemer med å reise kollektivt	.194*	.278*	1	.304*	.332*
Problemer med å reise i bil som passasjer	.098*	.118*	.304*	1	.308*
Problemer med å kjøre bil selv	.040 i.s.	.241*	.332*	.308*	1

\*Korrelasjonstest (Parsons r), tosidig: p&lt;0,001, i.s.= ikke signifikant.

Vedleggstabell 7. Daglige reiser etter transportmiddelbruk i ulike grupper med et gitt varig fysisk problem med transport. Prosent.

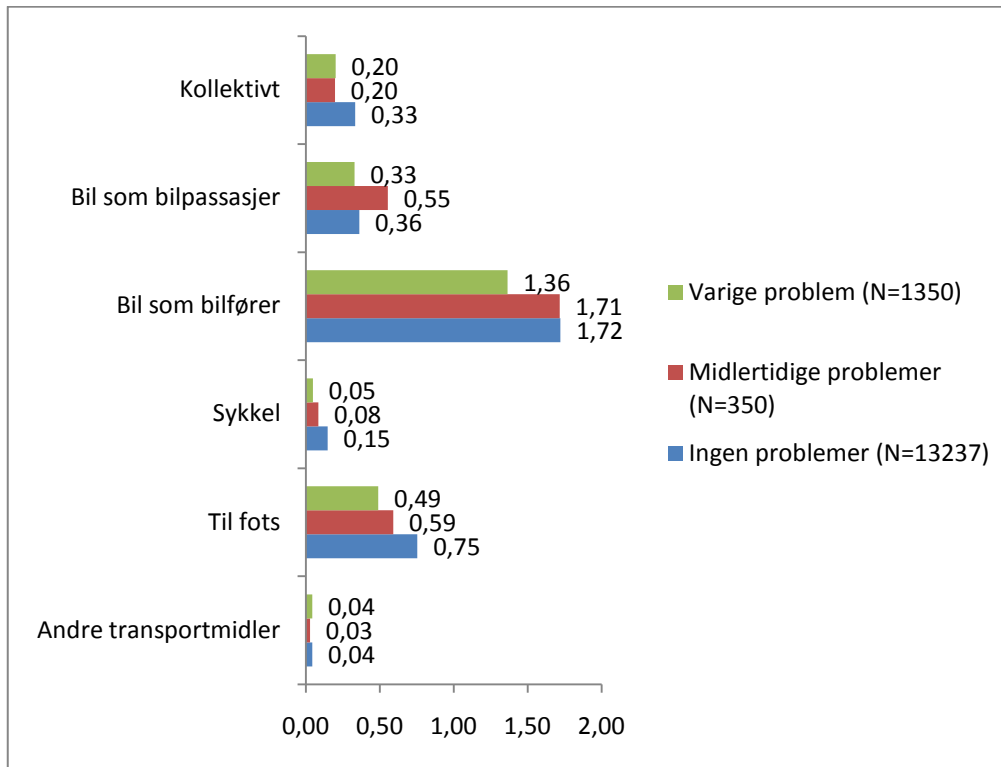
	Til fots	Sykle	MC/moped	Bilfører	Bilpas s	Kollekti vt	Ann et	Su m	Antall (N)
Gjør disse problemene det vanskelig for deg å gå til fots? i.s.									
Ja	20	2	0	56	14	8	0	100	3465
Nei	22	2	1	51	16	8	0	100	978
Gjør disse problemene det vanskelig for deg å sykle?***									
Ja	20	1	0	53	16	8	1	99	3099
Nei	18	4	1	59	10	7	1	100	1346
Gjør disse problemene det vanskelig for deg å bruke kollektivt?***									
Ja	19	1	1	56	16	6	2	101	1824
Nei	20	3	0	54	13	9	1	100	2621
Gjør disse problemene det vanskelig for deg å reise i bil som passasjer?***									
Ja	21	2	1	57	11	7	2	101	630
Nei	19	2	0	55	15	8	1	100	3814
Gjør disse problemene det vanskelig for deg å kjøre bil selv?***									
Ja	24	1	1	40	20	12	2	100	1248
Nei	18	3	0	61	12	6	1	101	3198

i.s.= ikke signifikant , \*p<0,05, \*\*p<0,01, \*\*\*p<0,001 (kji-kvadrattest)

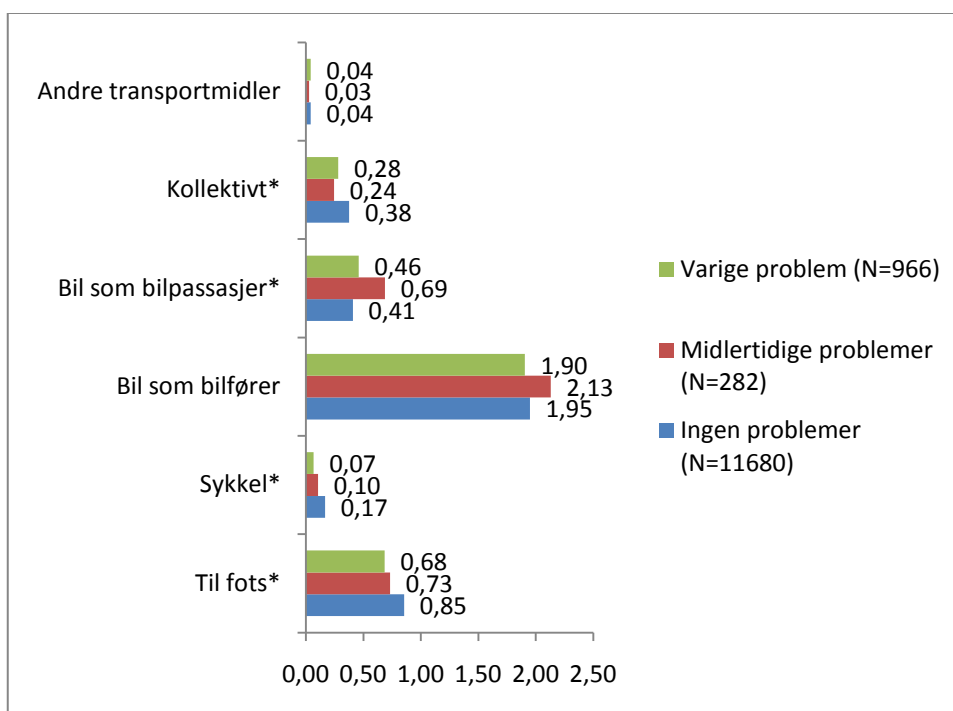
Vedleggstabell 8. Antall reiser til utlandet siste måned etter hovedbeskjeftigelse.

Hovedbeskjeftigelse?	3 kategorier	Mean	N	Std. Deviation
Yrkesaktiv, inntektsgivende arbeid	Ingen problemer	.5294	7963	1.07532
	Midlertidige problemer	.5001	180	1.26616
	Varige problem	.5013	293	.97741
	Total	.5278	8436	1.07638
Husarbeid i hjemmet	Ingen problemer	.4002	149	.86871
	Midlertidige problemer	.5262	3	1.60417
	Varige problem	.3650	24	.77640
	Total	.3980	176	.86740
Går på skole, studerer	Ingen problemer	.3674	2305	.89221
	Midlertidige problemer	.0227	30	.21530
	Varige problem	.6933	39	1.30791
	Total	.3684	2374	.89673
Militærtjeneste, siviltjeneste	Ingen problemer	.3036	47	.69615
	Total	.3036	47	.69615
Fødselspermisjon	Ingen problemer	.4632	119	1.08220
	Midlertidige problemer	.7975	2	1.40052
	Varige problem	.0000	1	.00000
	Total	.4645	122	1.07755
Alderspensjonist, AFP eller andre tidligpensjonsordninger	Ingen problemer	.3556	1928	.85273
	Midlertidige problemer	.1555	88	.54014
	Varige problem	.2506	612	.77364
	Total	.3245	2627	.82781
Langvarig sykmeldt eller ufør (Uførestønad eller -pensjon, rehabilitering, attføring, tiltak)	Ingen problemer	.3634	418	.94541
	Midlertidige problemer	.7154	44	1.65501
	Varige problem	.3733	367	.86044
	Total	.3865	829	.96216
Arbeidsledig, uten inntektsgivende arbeid	Ingen problemer	.3697	220	.87778
	Midlertidige problemer	1.4179	2	1.26000
	Varige problem	.2832	7	.75429
	Total	.3766	229	.87900
Annet	Ingen problemer	.4878	55	.99161
	Varige problem	.7105	8	1.02753
	Total	.5146	63	.99016
Vil ikke svare	Ingen problemer	1.8781	6	1.26100
	Varige problem	.0000	0	.00000
	Total	1.8144	6	1.29013
Vet ikke	Ingen problemer	.0000	2	.00000
	Total	.0000	2	.00000

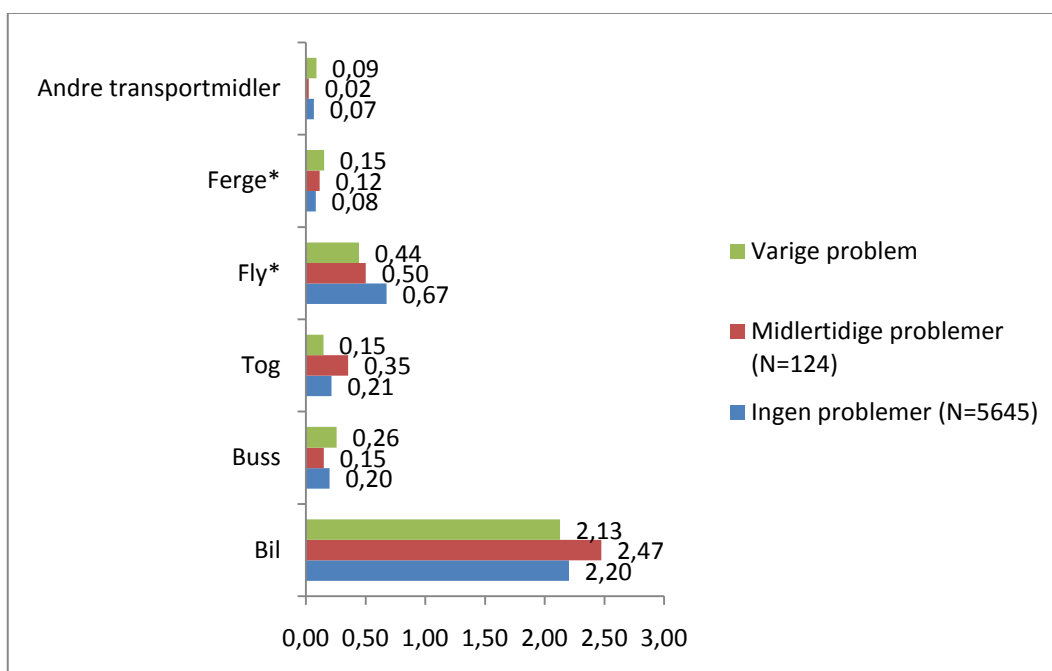
## Vedleggsfigurer



Vedleggsfigur 1. Antall reiser med ulike transportmidler blant henholdsvis de med varige fysiske problemer med transport, de med midlertidige problemer og de uten problemer med transport.



Vedleggsfigur 2. Antall daglige reiser med ulike transportmidler blant henholdsvis de med varige fysiske problemer med transport, de med midlertidige problemer og de uten problemer med transport. N= Kun de som har foretatt minst én reise. \*Indikerer at forskjellen mellom de med varige problemer og de uten problemer er signifikant.



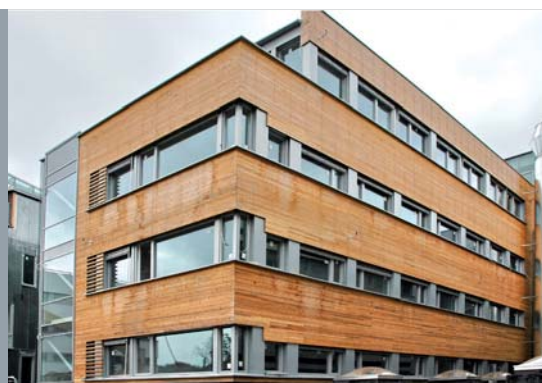
Vedleggsfigur 3. Antall lange reiser med ulike transportmidler blant henholdsvis de med varige fysiske problemer med transport, de med midlertidige problemer og de uten problemer med transport. N= Kun de som har foretatt minst én reise. \*Indikerer at forskjellen mellom de med varige problemer og de uten problemer er signifikant.

**Besøks- og postadresse:**

Transportøkonomisk institutt  
Gaustadalléen 21  
NO 0349 Oslo

Telefon: 22 57 38 00  
Telefaks: 22 60 92 00  
E-post: [toi@toi.no](mailto:toi@toi.no)

[www.toi.no](http://www.toi.no)

**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](http://www.toi.no).

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se [www.ciens.no](http://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 trafikk sikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transporter 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.