

Rapport

Transport til arbeid og livet

Transport og arbeidsdeltakelse blant personer med nedsatt funksjonsevne

Kristin Ystmark Bjerkå, Marianne Elvsåas Nordtømme og An-Magritt Kummeneje



Rapport

Transport til arbeid og livet

Transport og arbeidsdeltakelse blant personer med nedsatt funksjonsevne

EMNEORD:
Funksjonshemming
Transport
ArbeidVERSJON
2011.1DATO
2011-10-25FORFATTERE
Kristin Ystmark Bjerkan
Marianne Elvsåas Nordtømme
An-Magritt KummenejeOPPDRAAGSGIVER(E)
NAVOPPDRAAGSGIVERS REF.
NAV FarvePROSJEKTNR
60R096ANTALL SIDER OG VEDLEGG:
62+ vedlegg

SAMMENDRAG

Personer med nedsatt funksjonsevne har i lang tid hatt lavere sysselsetting enn befolkningen for øvrig. Forskning foreslår en rekke årsaker til dette, blant annet utilstrekkelig tilrettelegging, fordommer og utdanningsforskjeller. For mange utgjør også utilgjengelig transport en vesentlig barriere mot yrkesdeltakelse. Dette prosjektet har rettet fokus mot hvordan transport påvirker personer med nedsatt funksjonsevne sin yrkesdeltakelse. Prosjektet har hatt utgangspunkt i to forskningsspørsmål:

- i) *Hvordan påvirker transportbarrierer ulike faser av yrkeskarrieren?*
- ii) *Hvilken rolle spiller offentlige støtteordninger for transport i funksjonshemmedes arbeidsliv?*

Gjennom intervjuer med voksne personer med nedsatt funksjonsevne finner dette prosjektet for det første at transport utgjør en reell utfordring både på veien inn i arbeidslivet, og i arbeidshverdagen, samtidig som transport kan bidra til å skyve personer ut av arbeidslivet. Utfordringene er knyttet til reelle reisealternativer, parkeringsmuligheter, forståelse og tilrettelegging hos kolleger og arbeidsgivere, samt de begrensninger dette legger på den enkeltes muligheter i jobbsøkerprosessen. Videre finner prosjektet at de aller fleste informantene kjører egen bil, og derfor opplever bilstøtaden og grunnstøtaden som de viktigste offentlige støtteordningene. TT-ordningen benyttes som en beredskapsordning når man ikke kan kjøre selv. En informant disponerer førerhund fra NAV, mens andre avhenger av assistenter for å dekke noen av sine transportbehov. Selv om informantene er fornøyde med de offentlige støtteordningene, er ikke ordningene tilstrekkelige for å dekke deres behov.

UTARBEIDET AV
Kristin Ystmark BjerkanKONTROLLERT AV
Liv ØvstedalGODKJENT AV
Per J. LillestølRAPPORTNR
SINTEF A20434ISBN
978-82-14-05187-2GRADERING
ÅpenSIGNATUR
*Kristin Y. Bjerkan*SIGNATUR
*Liv Øvstedal*SIGNATUR
*Per J. Lillestøl*GRADERING DENNE SIDE
Åpen

Forord

Denne rapporten presenterer resultatene fra prosjektet *Tilgjengelig arbeid*. Prosjektet er gjennomført av SINTEF Teknologi og samfunns avdeling for Transportforskning, og er finansiert av NAV gjennom programmet FARVE – forsøksmidler arbeid og velferd. Programmet skal gjennom forsøks-, forsknings- og analyseprosjekter øke kunnskapen og bidra med kunnskapsformidling om hvordan målene innen arbeids- og velferdspolitikken kan nås på en bedre måte

Målsettingen med prosjektet har vært å vurdere hvordan transport for personer med nedsatt funksjonsevne kan fremstå som en barriere mot arbeid i ulike faser av yrkeskarrieren, samt vurdere hvilken betydning offentlige støtteordninger for transport kan ha for sysselsettingen til personer med nedsatt funksjonsevne.

I prosjektgruppen ved SINTEF har Kristin Ystmark Bjerkan vært prosjektleder, mens Marianne Elvsaa Nordtømme og An-Magritt Kummeneje har vært prosjektmedarbeidere. Liv Øvstedal har vært kvalitetssikrer i prosjektet.

I tillegg har representanter fra interesseorganisasjoner, offentlig forvaltning og forskningsinstitusjoner inngått i en referansegruppe. Referansegruppens funksjon har vært å gi kritiske innspill og vurderinger av arbeidsprosess og resultater. Referansegruppen har bestått av Vigdis Endal (Norges Handikapforbund), Leif Foss (NAV), Eva Magnus (NTNU Samfunnsforskning), Eirin Ryeng (NTNU Bygg, anlegg og transport) og Magne Skjetne (Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon). Videre har prosjektet nytt godt av samarbeid med Norges Handikapforbund Trøndelag, ved Ragnhild Urdshals Høyem og Kristian Lian.

Trondheim, oktober 2011



Per J. Lillestøl
Forskningssjef

Innholdsfortegnelse

Sammendrag	5
Summary	7
1 Innledning	9
1.1 Forskningsspørsmål	9
1.2 Fremgangsmåte	10
1.3 Rapportens oppbygging	10
2 Transport og arbeidsliv	11
2.1 Forståelser av funksjonsnedsettelse	11
2.2 Personer med nedsatt funksjonsevne på arbeidsmarkedet	12
2.3 Mobilitet og målsettinger om et universelt utformet transportsystem	13
2.4 Kunnskapsstatus: Transport som barriere	14
2.4.1 Bilen	14
2.4.2 Kollektivtransport	15
2.5 Transport og arbeid	16
3 Transportordninger for funksjonshemmede	18
3.1 Tilrettelagt transport (TT-ordningen)	18
3.1.1 Formål og utforming	18
3.1.2 Omfang og kjernebrukere	20
3.2 Arbeids og utdanningsreiser (AU-ordningen)	21
3.2.1 Formål og utforming	21
3.2.2 Omfang og kjernebrukere	22
3.3 Bilstønad	22
3.3.1 Formål og utforming	22
3.3.2 Omfang og kjernebrukere	23
3.4 Grunnstønad	24
3.4.1 Formål og utforming	24
3.4.2 Omfang og kjernebrukere	24
3.5 Førerhund	24
3.6 Reisetilskudd som alternativ til sykepenger/ rehabiliteringspenger	25
3.7 Dekning av reiseutgifter ved aktiv sykmelding med rehabiliteringspenger	25
3.8 Hjelpemidler til forflytning	26
3.9 Oppsummering	26
4 Dybdeintervjuer	28
5 Barrierer i yrkeskarrieren	30

5.1	Inn i arbeidslivet	30
5.1.1	Utdanning.....	30
5.1.2	Søke jobb	31
5.1.3	Vurdere jobbtilbud	33
5.2	I arbeid.....	34
5.2.1	Reiser til og fra jobb	34
5.2.2	Parkering	36
5.2.3	I løpet av arbeidsdagen	38
5.2.4	Arbeidsgiver og kolleger	39
5.2.5	Hjelp fra andre.....	41
5.3	Ut av arbeidslivet.....	44
5.4	Oppsummering barrierer i yrkeskarrieren.....	46
6	Støtteordninger	49
6.1	Bilstønød.....	49
6.2	Grunnstønød	50
6.3	TT-ordningen	51
6.4	Førerhund	53
6.5	Assistenter	53
6.6	Informanternes forslag	53
6.7	Oppsummering offentlige støtteordninger	55
8	Oppsummerende diskusjon	57
	Referanser	60

Tabeller

<i>Tabell 1: Transportordninger for funksjonshemmede - godkjenningskriterier og bruksområde</i>	<i>26</i>
<i>Tabell 2: Transportordninger for funksjonshemmede - offentlige utgifter og antall brukere. Tall fra 2008. .</i>	<i>27</i>
<i>Tabell 3 Funksjonsnedsettelse blant informantene</i>	<i>29</i>
<i>Tabell 4 Oversikt identifiserte barrierer og konsekvenser i ulike faser av yrkeskarrieren</i>	<i>46</i>
<i>Tabell 5 Informanternes vurderinger av offentlige støtteordninger for transport</i>	<i>55</i>
<i>Tabell 6 Kategorisering av identifiserte transportrelaterte barrierer</i>	<i>57</i>

BILAG/VEDLEGG

- A. Intervjuguide
- B. Informasjonsskriv og samtykke informanter
- C. Tekst NHF Siste Nytt
- D. Tekst nettsiden til SINTEF

Sammendrag

Personer med nedsatt funksjonsevne har i lang tid hatt lavere sysselsetting enn befolkningen for øvrig. Forskning foreslår en rekke årsaker til dette, blant annet utilstrekkelig tilrettelegging, fordommer og utdanningsforskjeller. For mange utgjør også utilgjengelig transport en vesentlig barriere mot yrkesdeltakelse. Dette prosjektet har rettet fokus mot hvordan transport påvirker personer med nedsatt funksjonsevne sin yrkesdeltakelse. Prosjektet har i all hovedsak hatt to forskningsspørsmål:

- i) *Hvordan påvirker transportbarrierer ulike faser av yrkeskarrieren?*
- ii) *Hvilken rolle spiller offentlige støtteordninger for transport i funksjonshemmedes arbeidsliv?*

Gjennom intervjuer med voksne personer med nedsatt funksjonsevne finner dette prosjektet at transport utgjør en reell utfordring både på veien inn i arbeidslivet og i arbeidshverdagen, samtidig som transport kan bidra til å skyve personer ut av arbeidslivet.

For det første har informantene i varierende grad opplevd transport som en barriere på veg inn i arbeidslivet. Flere av informantene forteller at de opplevde liten grad av tilrettelegging da de var studenter, og enkelte måtte avslutte studiene på grunn av vansker med å komme seg til studiestedet. Videre forteller informantene om en kritisk prosess knyttet til jobbsøking og bevisste refleksjoner rundt hvilke transportmuligheter ulike jobbtillbud ga.

Transport utgjør for det andre en utfordring når man står i arbeid. De aller fleste bruker egen bil til og fra jobb, og betrakter bilen som det eneste alternativet. Dette gjør at informantene i stor grad vektlegger parkering som en viktig del av reisekjeden. Transport spiller også en viktig rolle i utførelsen av egne arbeidsoppgaver, og kan gjøre det slitsomt å delta på møter og arrangementer.

Videre legger vansker knyttet til transport visse føringer på forholdet til arbeidsgiver og kolleger. De fleste informantene gir i liten grad inntrykk av at arbeidsgivere har bidratt til å legge til rette for deres arbeidsdeltakelse, og tror dette skyldes at arbeidsgiver ikke evner å sette seg inn i deres situasjon. Flere informanter forteller videre at de opplever mer støtte og større forståelse blant kolleger enn hos arbeidsgiver. Kolleger er én gruppe av gode hjelpere som flere av informantene avhenger av i sin arbeidshverdag.

For det tredje kan utfordringer knyttet til transport påvirke muligheten til å forbli i arbeid. Flere informanter understreker hvor viktig arbeidsdeltakelsen er for deres livskvalitet, samtidig som de forteller at de har sluttet i tidligere jobber fordi det har blitt for krevende. Transport er en ekstrabelastning som stjeler energi i arbeidsdagen. Informantene bruker mye tid og energi på å få dagen til å gå rundt, og er ofte avhengige av at alt skal klaffe for at arbeidsdagen og dagen for øvrig skal fungere.

Fordi de aller fleste informantene kjører bil til jobb og ikke betrakter andre alternativer som reelle, utgjør bilstønad og grunnstønad de viktigste støtteordningene for transport blant informantene. Den tilpassede bilen gir disse personene større fleksibilitet i en krevende hverdag, og gjør at de kan bruke mindre energi på transport og mer på jobb og andre ting. Grunnstønad som skal dekke utgifter knyttet til bilholdet betraktes som kjærkommen, men utilstrekkelig.

Samtlige av informantene har TT-kuponger, som de delvis bruker til og fra jobb hvis de ikke kan kjøre bil, og delvis i fritidssammenheng. Disse kupongene beskrives som beredskapskuponger som benyttes som alternativ løsning. Fordi informantene i forholdsvis liten grad benytter seg av TT-ordningen, er det også litt forvirring knyttet til hvordan ordningen fungerer, hvilke rettigheter man har og til hvilke formål den kan benyttes.

En av informantene disponerer førerhund fra NAV, og betrakter ordningen som avlastende i arbeidshverdagen. Noen informanter drar også nytte av sine personlige assistenter for å få dekket sine transportbehov. Sist beskriver enkelte informanter ordninger de kjenner til fra andre steder i landet som de anser som hensiktsmessige for å øke egen mobilitet.

Denne studien har vist at transport legger tydelige føringer på funksjonshemmedes muligheter for arbeidsdeltakelse. Samtidig viser studien at transport ikke bare har betydning for funksjonshemmedes sysselsetting i seg selv, men også for muligheten til å gjøre karriere på lik linje med andre arbeidstakere.

Summary

For decades the employment of people with disabilities has been significantly lower than among the rest of the population. Research suggests that this is the result of inadequate accommodation, prejudice and educational differences. To many, inaccessible transportation also poses a pronounced barrier towards employment. This project explores how transportation affects the employment of people with disabilities. The project is mainly centred on two research questions:

- i) *How do barriers in transportation affect different stages of the occupational career?*
- ii) *What role do public support schemes for transport play in the employment of people with disabilities?*

Through interviews with adults with disabilities, this project finds that transportation constitutes a real challenge both in the beginning of the occupational career, while employed and at the end of the occupational career.

Firstly, the informants participating in this study have experienced transportation problems to a varying degree in the beginning of their occupational careers. Several informants experienced little accommodation in terms of transportation as students, and some were forced to terminate their education due to transportation barriers. Further, the informants describe a cautious job seeking process with conscious and subconscious reflections around transport alternatives related to job options.

Secondly, transportation has become a challenge when the informants got employed. Most of the informants in this study use their own car to get to and from work, and consider the car to be the only real option. This causes the informants to stress accessible parking as a prominent part of the transport chain. Accessible transportation is also necessary for the informants to perform their work and participate in meetings and events.

Further, transportation barriers influence the employee's relation to her employer and her colleagues. Most informants give impression that their employers have made little effort to accommodate their employment and transportation needs, and explain this with a lack of understanding among employers. Several informants also report that they experience more support and understanding among colleagues than employers, and describe colleagues as valued assistants in daily work.

Thirdly, challenges related to transportation might affect possibilities for staying employed. The informants emphasize the importance of employment for their quality of life, but also report that they have given up positions because they were too demanding. In these situations, transportation becomes an energy depriving burden. It takes a lot of time and energy for the informants to organize their daily routines, and they depend on everything going according to plan for the work day to function properly.

Since most informants use their own car to get to and from work, the informants consider the car support and basic benefits as the most important support schemes. An accommodated car provides more flexibility in a demanding work day, and enables the informants to use less energy on transportation and more energy on

work. The basic benefit that is supposed to cover expenses related to the accommodated car are valued, but considered inadequate.

All of the informants have coupons for accommodated transportation (TT-scheme). These coupons are used whenever the informants cannot drive to work, and are described as emergency coupons. Because of the heavy reliance on the car, the informants appear somewhat confused about how the TT-scheme works, what services it provides and to what purposes it should be used.

One of the informants has a guide dog administered through the labour and welfare organization, which helps relieve some of the burden during work days. Other informants depend on the personal assistant scheme to satisfy transportation needs. Finally, some informants describe local schemes in other parts of the country that they perceive as beneficial for increasing own mobility.

This study has shown that transportation pose evident challenges for the employment of people with disabilities. Further, it suggests that transportation not only influences their employment per se, but also the opportunity for making a career on par with other employees.

1 Innledning

Sysselsettingen blant personer med nedsatt funksjonsevne har i lang tid vært lavere enn i befolkningen for øvrig. Mens under halvparten av personer med nedsatt funksjonsevne er i arbeid, gjelder dette tre fjerdedeler i befolkningen sett under ett. Funksjonshemmedes svake tilknytning til arbeidslivet kommer også til syne i deres overrepresentasjon blant deltidsarbeidende, og særlig kort deltid (under 20 timer per uke).

Den lave arbeidsdeltakelsen blant personer med nedsatt funksjonsevne kan forklares av en rekke forhold. Typiske forklaringer er utdanningsforskjeller, et ensidig fokus på individuelle forklaringer, for lite fokus på etterspørselssiden, svake reguleringer av arbeidsgivers ansvar, fordommer og utilstrekkelig tilrettelegging. Mangelfull tilrettelegging gjelder imidlertid ikke bare tilpasning med tanke på arbeidsoppgaver, arbeidsmetoder og tilrettelegging på arbeidsplass, men spiller også inn med tanke på forflytning i arbeidstiden og forflytning til og fra arbeidsstedet.

Nasjonal Transportplan for perioden 2005-2012 påpekte at *god tilgjengelighet til transport er en forutsetning for et aktivt liv og deltakelse i fellesskap med andre mennesker*. Tidligere forskning har vist at personer med nedsatt funksjonsevne i mindre grad enn andre har førerkort og tilgang på egen bil, samtidig som omtrent 1 av 4 funksjonshemmede har rapportert om vansker med å reise kollektivt. Fordi bilen og kollektivtransport står for en stor del av arbeidsreisene i den norske befolkning kan dette ha stor betydning for sysselsettingen blant personer med nedsatt funksjonsevne. Denne rapporten presenterer resultatene fra et prosjekt som har omhandlet transport som barriere mot arbeidsdeltakelse blant personer med nedsatt funksjonsevne.

1.1 Forskningsspørsmål

Dette prosjektet retter fokus mot arbeidsekskluderende mekanismer knyttet til transport, og således barrierer mot oppnåelsen av et inkluderende arbeidsliv for personer med nedsatt funksjonsevne. Det overordnede forskningsspørsmålet for prosjektet har vært:

Hvordan bidrar utilgjengelig transport til utilgjengeliggjøring av arbeid for personer med nedsatt funksjonsevne?

Forskningsspørsmålet besvares i all hovedsak ved å belyse spørsmål knyttet til to temaområder:

Hvordan påvirker transportbarrierer ulike faser av yrkeskarrieren?

Transportrelaterte barrierer for yrkesdeltakelse kan tre inn på ulike stadier av karrieren, og kan samlet sett redusere personer med nedsatt funksjonsevne sine muligheter for et aktivt yrkesliv. Utilgjengelig transport kan for det første utgjøre en barriere på veien inn i arbeidslivet, for eksempel under utdanning, i søkeprosessen og i vurderingen av ulike jobbtilbud. Transport kan for det andre ha stor betydning for den enkeltes arbeidshverdag, og slik legge føringer på evnen og muligheten til å stå i jobb. Her kan det være snakk om barriere knyttet til transport til og fra jobb, parkering, og reiser i jobbsammenheng, samt den

betydningen som bistand fra andre og arbeidsgiver og kolleger har. Sist kan opplevde barrierer knyttet til transport legge føringer på den enkeltes karrierevalg og forutsetninger for å forbli i arbeid.

Hvilken rolle spiller offentlige støtteordninger for transport i funksjonshemmedes arbeidsliv?

En rekke offentlige støtteordninger skal bidra til å øke mobiliteten til personer med nedsatt funksjonsevne. Noen av ordningene er direkte rettet mot arbeidsdeltakelse, men også andre ordninger kan ha betydning for hvordan den enkelte opplever egne muligheter for arbeidsdeltakelse. Dette prosjektet har utforsket hvordan disse støtteordningene er utformet, hvordan de fungerer og i hvilken grad de påvirker yrkesaktiviteten til personer med nedsatt funksjonsevne.

1.2 Fremgangsmåte

Forskningsspørsmålene som inngår i dette prosjektet er for det første belyst gjennom en kort litteraturstudie knyttet til transport, funksjonsnedsettelse og arbeidsliv, samt en kartlegging av offentlige støtteordninger for transport. Dette har fungert som bakteppe for den egenhendige datainnsamlingen i prosjektet. Det er videre gjennomført dybdeintervjuer med personer med nedsatt funksjonsevne. Samtlige informanter er eller har vært yrkesaktive, og det ble gjennomført 7 individuelle intervjuer samt ett gruppeintervju.

Ved oppstart av prosjektet ble også aktuelle aktører invitert til å inngå i en referansegruppe. Referansegruppens funksjon var å gi kritiske innspill og tilbakemeldinger underveis i prosjektperioden. Referansegruppen bestod av representanter fra interesseorganisasjoner (Norges Handikapforbund, Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon), forskningsinstitusjoner (NTNU Samfunnsforskning, NTNU Bygg, anlegg og transport) og offentlig forvaltning (NAV).

1.3 Rapportens oppbygging

Første del av denne rapporten er viet foreliggende kunnskap og tidligere kunnskap knyttet til funksjonsnedsettelse, tilgjengelighet i transport, arbeidsdeltakelse og offentlige støtteordninger. Kapittel 2 gir først en introduksjon til forståelser av funksjonsnedsettelse og en kort beskrivelse av funksjonshemmede på arbeidsmarkedet, før kapittelet presenterer betydningen av transport og mobilitet. Kapittel 3 viser så en oversikt over offentlige støtteordninger for transport som kan ha betydning for funksjonshemmedes mobilitet. Kapittelet presenterer formål, utforming, omfang og kjernebrukere i de ulike ordningene.

Det fjerde kapittelet i denne rapporten gir en redegjørelse for datainnsamlingen som inngikk i dette prosjektet. Kapittelet beskriver fremgangsmåte og hensikten bak valgt metodikk.

Kapittel 5 viser hvordan transport kan utgjøre en barriere på ulike stadier av yrkeskarrieren, på bakgrunn av informasjon fremkommet i dybdeintervjuene. Kapittelet viser hvordan informantene opplever betydningen av transport på vegen inn i arbeidslivet, mens de er i arbeid og på vegen ut av arbeidslivet. I kapittel 6 rettes fokus mot informantenes bruk av og opplevelse av offentlige støtteordninger for transport. Rapporten avsluttes med oppsummerende diskusjon i kapittel 7.

2 Transport og arbeidsliv

2.1 Forståelser av funksjonsnedsettelse

Funksjonsnedsettelse har historisk sett vært betraktet som en individuell anormalitet; et lyte eller en kroppslig mangel ved den enkelte. Dette har ligget til grunn for en medisinsk forståelse av funksjonshemming der funksjonsnedsettelsen var et problem som leger kunne diagnostisere og medisiner (Shakespeare 2006:15). Funksjonsnedsettelse ble sett på som funksjonelle og psykologiske avvik fra normalen, og målsettingen var så langt det var mulig å korrigere disse avvikene. En slik tilnærming til funksjonsnedsettelse fikk sykeliggjøring av store deler av befolkningen og miskjennelse av deres faktiske kapasitet som konsekvens.

Med oppblomstringen av bevegelser for funksjonshemmedes rettigheter i England og USA ble den medisinske forståelsen av funksjonshemming utfordret og satt på prøve. Den såkalte medisinske modellen er i dag erstattet av sosiale modeller og relasjonelle tolkninger av funksjonsnedsettelse. I relasjonelle tilnærminger til funksjonshemming er det ikke egenskaper ved individet, men egenskaper ved omgivelsene som legger føringer på den enkeltes mulighet for deltakelse. Det er derfor omgivelsene som legger premissene for definisjoner av funksjonshemming. På 60-tallet fastslo stortingsmeldingen “Om utviklingen av omsorgen for funksjonshemmede” at man ikke ensidig kunne forvente at personer med nedsatt funksjonsevne skulle tilpasse seg samfunnet, men at også omgivelsene burde tilpasses personer med nedsatt funksjonsevne. Dette ledet frem til en særnordisk forståelse av funksjonshemming, der funksjonshemming oppstår når omgivelsene ikke er utformet slik at de imøtekommer personer på tvers av individuelle forskjeller (Tøssebro 2004). Funksjonshemming er slik situasjonsbetinget: En person med nedsatt syn er ikke funksjonshemmet når hun eller han prater i telefonen, og en person med nedsatt bevegelse er ikke funksjonshemmet når hun eller han ser på tv. Det er omgivelsene som legger føringer på og avgjør den enkeltes funksjonsdyktighet.

Mens segregering og institusjonalisering spilte en vesentlig rolle i den praktiske politikken ovenfor personer med nedsatt funksjonsevne frem til 1960-tallet, sto integrasjon og normalisering sentralt i siste halvdel av forrige århundre. Stortingsmelding 88 (1966-67) beskrev normalisering på følgende måte:

[Normalisering] vil si at en ikke skal trekke unødvendige skillelinjer mellom funksjonshemmede og andre når det gjelder medisinsk og sosial behandling, oppdragelse, utdanning, sysselsetting og velferd.

Dette ble fulgt opp i stortingsmeldingen “Funksjonshemmede i samfunnet” (nr. 23 1977-78).

Den enkelte funksjonshemmede kan etablere den livssituasjon han ville ha hatt hvis han ikke hadde hatt sin funksjonshemming, dvs. leve, arbeide og bo i sitt naturlige miljø, side om side med andre mennesker.

Samtidig har rettighetstenkningen i større grad satt sitt preg på diskursen. Med innføringen av Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven av 2009 ble diskriminering på grunnlag av funksjonsnedsettelse forbudt ved lov. Ett av formålene med loven var å sikre personer med nedsatt funksjonsevne like rettigheter på arbeidsmarkedet. Med utgangspunkt i den nye lovgivningen kan det for eksempel anses som

diskriminering dersom arbeidsgivere ikke tilrettelegger slik at personer med nedsatt funksjonsevne får lik mulighet til å utføre eget arbeid som andre (LDO 2007). Arbeidsgiver har plikt til å tilrettelegge arbeidsplassen og arbeidsoppgavene til arbeidstakere med nedsatt funksjonsevne. Plikten innebærer at arbeidsgiveren, så langt som mulig, skal iverksette nødvendige tiltak for at arbeidstakere med nedsatt funksjonsevne skal kunne få eller beholde arbeid, utføre og ha fremgang i arbeidet og ha tilgang til opplæring og annen kompetanseutvikling (ibid.). Med innføringen av avtalen om et inkluderende arbeidsliv (IA-avtalen) benyttes tilrettelegging og arbeidstilpasning som bevisste virkemidler for å fremme sysselsetting blant personer med nedsatt funksjonsevne.

2.2 Personer med nedsatt funksjonsevne på arbeidsmarkedet

Sysselsettingen av personer med nedsatt funksjonsevne har holdt seg uendret de siste 20 årene. På tross av større fokus på inkluderende arbeidsliv generelt og inklusjon av personer med nedsatt funksjonsevne spesielt, vedvarer personer med nedsatt funksjonsevne sin uforholdsmessig svake tilknytning til arbeidslivet. Avstanden mellom denne gruppen og befolkningen forøvrig er i dag like stor som for tjue år siden, og personer med nedsatt funksjonsevne har fremdeles lavere yrkesdeltakelse enn den øvrige befolkningen. I andre kvartal 2010 var 74,6 % av den norske befolkning sett under ett i arbeid, sammenlignet med 43,6 % av personer med nedsatt funksjonsevne (Bø m.fl. 2010:26). Forskning foreslår flere årsaker til denne gruppens lave yrkesaktivitet: Ensidig fokus på individuelle forklaringer (Anvik m.fl. 2007 , Grue 2006), for lite fokus på etterspørselssiden (Vedeler og Mossige 2009), svake reguleringer av arbeidsgivers ansvar (Hvinden 2004), utilstrekkelig tilrettelegging (Hansen og Svalund 2007), fordommer (Gundersen 2008) og utdanningsforskjeller (Bliksvær og Hansen 2006).

Funksjonshemmedes svake tilknytning til arbeidslivet kommer ikke bare til syne i den lave sysselsettingsraten, men er også fremtredende i den store andelen deltidsarbeidende blant personer med nedsatt funksjonsevne. Personer med nedsatt funksjonsevne er særlig overrepresentert når det gjelder kort deltid (under 20 timer per uke) (Hansen og Svalund 2007). I 2010 jobbet 44 % av yrkesaktive med nedsatt funksjonsevne deltid, mot 26 % av yrkesaktive sett under ett (Bø m.fl. 2010:14). Fordi disse 26 % også inkluderer personer med nedsatt funksjonsevne vil forskjellen i realiteten være enda større.

Noe av deltidsarbeidet henger sammen med visse nærings- og yrkesforskjeller mellom personer med og uten nedsatt funksjonsevne. Studier har vist at utdanning har større betydning for yrkesdeltakelse blant personer med nedsatt funksjonsevne (Borg 2008), samtidig som denne gruppen i mindre grad enn andre fullfører høyere utdanning. Dette legger visse føringer på hvor i arbeidsmarkedet personer med nedsatt funksjonsevne har mulighet for arbeid. Som følge av blant annet utdanningsforskjeller er personer med nedsatt funksjonsevne underrepresentert i akademiske yrker og lederyrker, men overrepresentert i salg- og serviceyrker, særlig knyttet til pleie- og omsorgsarbeid (Bø m.fl. 2010:15, Hansen og Svalund 2007).

Utdanning og yrkestilhørighet legger ikke bare føringer på mulighetene for arbeidsdeltakelse, men kan også påvirke i hvor stor grad den enkelte evner å forbli yrkesaktiv i møtet med funksjonsnedsettelse. Personer hvis arbeid tillater stor grad av selvstendighet og kontroll over eget arbeid, vil ha bedre forutsetninger for å mestre egen yrkesaktivitet dersom de blir rammet av sykdom eller funksjonsnedsettelse (Bjerkan 2010a). Slik mestring vil også henge sammen med tilrettelegging på arbeidsplassen. I 2010 hadde 55 % av yrkesaktive

med nedsatt funksjonsevne tilpasset arbeidssituasjonen med tanke på arbeidsoppgaver, arbeidstid eller fysisk tilrettelegging (Bø m.fl. 2010:16). Denne andelen har holdt seg stabil etter innføringen av IA-avtalen, men likevel oppgir omtrent 1 av 5 et udekket behov for arbeidstilpasning (ibid.). Tilpasning handler imidlertid ikke bare om hva som skjer på arbeidsplassen, for manglende tilrettelegging og tilgjengelighet på arenaer utenfor arbeidssituasjonen kan også ha stor betydning for den enkeltes yrkesaktivitet. For mange utgjør utilgjengelig transport en vesentlig barriere.

2.3 Mobilitet og målsettinger om et universelt utformet transportsystem

Likestillings- og diskrimineringsloven definerer universell utforming som utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen slik at den kan benyttes av flest mulig. Denne tilnærmingen til transportsystemet henger sammen med utviklinger knyttet til forståelsen av funksjonshemming. Fortolkningen av funksjonsnedsettelse som relativ og relasjonell medfører at funksjonsnedsettelsen er situasjonsavhengig, og at man ved tilpasningen av omgivelsene i noen grad kan eliminere eller redusere forhold som virker funksjonshemmende (NOU 2005:276). Utforminger som tillater alle å benytte normalløsningen vil i stor grad prinsippet gjøre funksjonsevne irrelevant. Universell utforming kan bidra til likeverdig bruk av transport, men vil ikke nødvendigvis fjerne andre ulemper personer med nedsatt funksjonsevne kan ha i form av mer smerte, mer tidsbruk, mer tid til egenpleie osv. Gjennom lovgivningen om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (Likestillings- og diskrimineringsloven) stilles krav til universell utforming av nye bygninger. Dette inkluderer blant annet stasjoner og terminaler som inngår i transportsystemet. Videre omfattes nye transportmidler som settes i drift av krav til universell utforming i regelverket for transport (ibid.).

Nasjonal transportplan for perioden 2010-2019 fremholder at transportsystemet skal utvikles og tilrettelegges slik at *flest mulig sikres en god mobilitet og at man i størst mulig grad unngår spesialløsninger* (SD 2008:311). Planen understreker at tilgjengelighet *ikke handler om særinteresser, men om prinsippet om antidiskriminering og om at transportsystemet skal bli enklere og tryggere å bruke for alle*. Tilgjengeliggjøring av transportsystemet forutsetter imidlertid tilgjengelighet i alle redd av reisekjeden. Dette innbefatter ikke bare tilgjengeliggjøring av transportmidler i seg selv, men også infrastrukturen som transportmiddelet inngår i. Dette vil for eksempel være utformingen av stasjoner og holdeplasser, adkomsten til og oppholdet på stasjoner og holdeplasser, reisen til og fra stasjoner og holdeplasser, og informasjonstjenester om transportalternativer og under reisen.

I følge Nasjonal transportplan finnes ingen samlet tilstandsvurdering av det norske kollektivtransportsystemet, og man må derfor anta at det er behov for oppgradering til universell utforming på alle holdeplasser og stasjoner (SD 2008:312). For å imøtekomme de store kostnadskravene som dette medfører, skiller planen mellom oppgradering til *universell utforming* og oppgradering til *tilgjengelighet for alle* (SD 2008:314). I NOU-rapporten *Likeverd og tilgjengelighet* gjøres også dette skillet. Her presiseres at universell utforming innebærer en utforming som vil være en forbedring for alle, mens løsninger som innebærer tilgjengelighet for alle ikke gir noen forbedret utnyttelse for mennesker som ikke har særskilte tilretteleggingsbehov (NOU 2005:279). En studie fra 2009 viste at tiltak for universell utforming oppfattes mer som en generell kvalitetsheving enn tiltak rettet mot spesielle grupper, og at slike tiltak bidrar til større bruk av kollektivtransport (Fearnley m.fl. 2009).

2.4 Kunnskapsstatus: Transport som barriere

I følge Nasjonal transportplan for perioden 2010-2019 er muligheten til enkelt, effektivt og trygt å bevege seg rundt, avgjørende for å delta i arbeidsliv og sosiale aktiviteter (SD 2008-2009:311). Dette er en oppfølging av transportplanen for 2002-2010 som påpekte at *god tilgjengelighet til transport er en forutsetning for et aktivt liv og deltakelse i fellesskap med andre mennesker, og dermed for menneskelig livskvalitet* (NOU 2001:127). Det påpekes imidlertid at *det er et stort udekket behov for forskning og kunnskapsinnsamling innenfor fagfeltet universell utforming i transport*, og at det er behov for mer kunnskap om trafikantenes opplevelser (SD 2008-2009).

I tråd med intensjonene bak universell utforming og tilgjengeliggjøring av transportsystemet, er det viktig å tydeliggjøre de sosiale konsekvensene av utilgjengelighet. Et velfungerende transporttilbud er en forutsetning for at man skal kunne utføre daglige gjøremål (Molden m.fl. 2009:55), og er ikke minst viktig når det kommer til arbeidsdeltakelse. Mobilitet er for de fleste en grunnleggende forutsetning for yrkesaktivitet og avhenger av en eller annen form for tilgjengelig transport.

2.4.1 Bilen

For mange dekker bilen de viktigste transportbehovene. Bilen utgjør det mest brukte transportmiddelet når det gjelder arbeidsreiser (Denstadli m.fl. 2006a), og reisevaneundersøkelsen fra 2005 viste at 70 % av arbeidsreisene ble foretatt med bil (Engebretsen 2006:13). Med andre ord fremmer privatbilen en mobilitet som har stor betydning for den enkeltes yrkesaktivitet. Nordbakke og Hansson (2009:17-19) identifiserer i sin studie av mobilitet og velferd blant bevegelseshemmede i Sverige syv fordeler ved privatbilen:

- i) Spontanitet, trenger ikke planlegge
- ii) Frihet til å dra hvor man vil og stoppe når man vil
- iii) Frakte ting og kjøre andre
- iv) Frihet og uavhengighet
- v) Viktig for selvfølelsen
- vi) Trygghet og moro
- vii) Økte muligheter og større valgfrihet

For mange vil bilen altså ha stor betydning for arbeidshverdagen. Personer med nedsatt funksjonsevne disponerer imidlertid sjeldnere bil enn andre, og har i mindre grad enn andre førerkort. Begge deler kan fungere som barrierer mot arbeidsdeltakelse. Reisevaneundersøkelsen fra 2005 viste at 87 % av den voksne befolkningen i Norge har førerkort, og en like stor andel bor i husholdninger med minst én bil (Denstadli m.fl. 2006b:10). Andelen med nedsatt funksjonsevne som disponerer bil fra egen husholdning er omtrent lik som i befolkningen totalt sett (85 %, Molden m.fl. 2009:61). Personer med nedsatt funksjonsevne har imidlertid noe sjeldnere tilgang på både bil og førerkort, og én studie har vist at 71 % av svensker med nedsatt bevegelsesevne har førerkort (Nordbakke og Hansson 2009).

2.4.2 Kollektivtransport

Reisevaneundersøkelsen viser at omlag 57 % av yrkesaktive har mulighet for å reise kollektivt til jobb (Engebretsen 2006:15). Manneråkutvalget antydte i "Fra bruker til Borger" at omlag 10-12 % av befolkningen i varierende grad har vansker med å benytte kollektivtransport (NOU 2001). Regjeringen påpeker i sin *Jobbstrategi for personer med nedsatt funksjonsevne* at et universelt utformet kollektivtransportsystem vil ha stor betydning for mulighetene for økt yrkesdeltakelse.

Med levekårsundersøkelsen blant personer med nedsatt funksjonsevne kom det første forsøket på å kartlegge omfanget av transportvansker knyttet til kollektivtransport blant personer med nedsatt funksjonsevne. Undersøkelsen viste at 27 % av personer med nedsatt funksjonsevne opplever vansker med å benytte kollektivtransport (Bjerkan 2009, Molden m.fl. 2009). I Levekårsundersøkelsen om helse fra 2008 rapporterte nesten 5 % av befolkningen sett under ett og 9 % av personer med noen eller høy grad av funksjonsnedsettelse at de hadde vansker med å benytte kollektivtransport (Bjerkan 2010b)¹. Man kan imidlertid anta at begge disse studiene lider under en underrapportering av barrierer i kollektivtransporten. For mange vil det å unngå forhold som vanskeliggjør reising være en naturlig måte å håndtere utilgjengelighet på. Ved bevisst å unngå eller omgå barrierene i kollektivtransport, vil man heller ikke kunne rapportere om dem (Molden m.fl. 2009:55).

Lodden (2001) identifiserer fem typer barrierer i kollektivtransporten. Dette er for det første informative barrierer, hvilket omfatter manglende eller uriktig kunnskap om kollektivtilbudet. For det andre kan fysiske barrierer spille inn. Dette kan for eksempel være gangavstand til holdeplassen, tunge dører eller høye ramper. Psykologiske barrierer viser til opplevd utrygghet eller redsel i forbindelse med reisen og i forhold til egen mestringsevne. Slike barrierer henger blant annet sammen med forventninger om hvilke utfordringer man vil møte på (Nordbakke og Hansson 2009:24-26). Dersom man har lite erfaring med kollektivtransport generelt, et spesielt transportmiddel eller en bestemt reisestrekning, skaper dette en usikkerhet som i seg selv kan redusere mobilitet. Usikkerhet knyttet til hvordan kollektivtransporten fungerer (selv den som er tilgjengelig), dårlige erfaringer og usikkerhet knyttet til regelmessigheter kan fungere som sterke disincativer mot å benytte kollektivtransporten.

For det fjerde peker Lodden på kulturelle barrierer i forbindelse med bruk av kollektivtransport. Disse oppstår når negative holdninger til kollektivtransporten dominerer og når trafikantene ikke identifiserer seg med kollektivtransport. Sist påpekes praktiske barrierer, som omhandler muligheter og begrensninger knyttet til tid, kostnader, venting, bytte, og fleksibilitet.

¹ Den store forskjellen mellom Levekårsundersøkelsen blant personer med nedsatt funksjonsevne fra 2007 og Levekårsundersøkelsen Helse fra 2008 skyldes trolig at førstnevnte var spesielt rettet mot personer med nedsatt funksjonsevne og brukte mer tid og ressurser på å inkludere personer som vanligvis utelates fra levekårsundersøkelser og som det er vanskelig å rekruttere fordi de bor på institusjoner eller har en sykdom eller funksjonsnedsettelse som gjør det vanskelig å delta. Det vil antakeligvis også være disse gruppene som i størst grad opplever vansker med kollektivtransport, hvilket medfører potensiell underrapportering av transportvansker i Levekårsundersøkelsen Helse fra 2008.

Levekårsundersøkelsene finner både informative og fysiske barrierer mot bruk av kollektivtransport. Forhold inne på reisemiddelet ser ut til å skape størst vansker, og viser til blant annet luftkvalitet, plass og toalettfasiliteter. Vansker oppstår videre i det man skal komme seg av eller på transportmiddelet, eller komme seg til eller fra avreisested. Dette er problemstillinger som særlig personer med nedsatt funksjonsevne står ovenfor. I tillegg utgjør vansker som følge av rutetilbud og manglende informasjon om avganger og stoppesteder en særlig barriere for personer med nedsatt syn, men utgjør også en reell barriere for personer uten nedsatt funksjonsevne (Bjerkan 2010b).

2.5 Transport og arbeid

Som nevnt har både forskningsfeltet og det politiske feltet vært preget av et noe ensidig fokus på individuelle forklaringer på funksjonshemmedes arbeidsdeltakelse. Det betyr at de overordnede og strukturelle føringene som påvirker funksjonshemmedes muligheter for et aktivt yrkesliv i liten grad vies oppmerksomhet. Transport er ett eksempel på en overordnet barriere som kan bidra til å ekskludere personer med nedsatt funksjonsevne.

Personer med nedsatt funksjonsevne opplever større vansker med transport enn andre. Samtidig er yrkesdeltakelsen i denne gruppen lavere enn i befolkningen forøvrig. Disse fenomenene eksisterer ikke uavhengig av hverandre. Personer med nedsatt funksjonsevne som opplever vansker med å reise kollektivt er sjeldnere i arbeid enn andre (Bjerkan 2009:38). Det er også en tendens til at det er sysselsettingen blant personer med ellers gode forutsetninger for yrkesaktivitet (høy utdanning, god helse) som i størst grad påvirkes av utilgjengelig transport. For disse vil transport være en av hovedårsakene til inaktivitet.

Man kan anta at transport utgjør en barriere mot arbeid på flere måter. Personer med nedsatt funksjonsevne opplever for det første vansker med å komme seg inn på arbeidsmarkedet. Særlig personer med visse funksjonsnedsettelse har mindre sannsynlighet for å bli kalt inn til intervju hos en potensiell arbeidsgiver enn andre. Tronstad (2010) påpeker at å være blind eller rullestolbruker er kjennetegn som i enda større grad enn innvandrerbakgrunn reduserer sjansene for å bli innkalt til intervju. Lav yrkesdeltakelse blant personer med nedsatt funksjonsevne skyldes imidlertid også lavere utdanningsnivå i denne gruppen enn i befolkningen for øvrig (Borg 2008). Forskjellen i yrkesdeltakelse er minst i grupper med høy utdanning, og Grue (2006) argumenterer for at lang utdanning og høy kompetanse kompenserer for reduserte valgmuligheter i arbeidsmarkedet. Samtidig står unge med nedsatt funksjonsevne overfor visse barrierer når det gjelder høyere utdanning. Utdanning fremstår derfor som særlig viktig for yrkesaktiviteten til personer med nedsatt funksjonsevne.

Transport er imidlertid en fremtredende utfordring i studenttilværelsen. Én av fire studenter med nedsatt funksjonsevne har på grunn av sykdom eller funksjonsnedsettelse valgt et annet studium enn de ellers ville ha valgt, og dette skyldes i stor grad manglende tilrettelegging (Bjerkan og Veenstra 2008). Personer med nedsatt funksjonsevne bruker mye tid på å administrere egen transport (NOU 2001:532), og halvparten av studenter med nedsatt funksjonsevne oppgir at organisering av hverdagen gjør det utfordrende å skulle studere (Bjerkan og Veenstra 2008). Samtidig peker omtrent én av ti studenter på nettopp transport som en særlig utfordring i studiehverdagen.

Transport kan også utgjøre en barriere i overgangen til arbeid. Mobilitet er en forutsetning for å være i yrkesaktivitet, og en studie fra New Jersey viser at én av tre personer med nedsatt funksjonsevne har latt være å søke på en jobb på grunn av vansker med transport (Voorhees og Bloustein 2005). I Levekårsundersøkelsen blant personer med nedsatt funksjonsevne (LKF) fra 2007 oppga fem prosent av de yrkesaktive at de hadde transportvansker til og fra arbeidsstedet (Molden m.fl. 2009:61). Omtrent halvparten av disse mente dette skyldtes uforutsigbarhet og uregelmessigheter, mens én av fire viste til mangelfull tilrettelegging. Arbeidsreisen kan være et hinder for yrkesaktivitet og medføre store praktiske barrierer mot arbeidsdeltakelse. Utredningen *Fra bruker til borger* forteller eksempelvis om Ole, som er avhengig av å ha opparbeidet mertid fordi upålitelige transporttjenester (TT-transport) gjør at han ofte kommer for sent på jobb (NOU 2001).

For noen innebærer transportbarrierer at de velger å bo nært arbeidsstedet slik at de kan gå imellom og derfor slipper å forholde seg til transporttilbudet (Anvik 2006). Dette kan antas å være en særlig aktuell strategi i distriktet der transporttilbudet er mindre utbygd, samtidig som manglende mobilitet vil ha enda større konsekvenser fordi arbeidsmarkedet kan antas å være mindre.

Selv for personer med nedsatt funksjonsevne som er i arbeid kan utilgjengelig transport bidra til å vanskeliggjøre hverdagen. Transport kan for noen også gjøre det vanskeligere å utføre arbeidet sitt. For mange innebærer arbeidet en viss grad av reising, og aktiviteter kan foregå på ulike steder. Utilgjengelig transport kan derfor hindre yrkesaktive i å komme seg rundt i embets medfør (Anvik 2006:79). I tillegg opplever noen vansker knyttet til anskaffelse av spesialbil, parkeringstillatelse og tilgjengelig parkeringsplass (NOU 2001, Voorhees og Bloustein 2005).

Arbeidsgiver kan også legge føringer på den enkeltes arbeidshverdag. Siden 1. januar 2009 har arbeidsgivere hatt plikt til å arbeide aktivt, målrettet og planmessig for å fremme likestilling og hindre diskriminering. I 2010 hadde kun omlag 40 % av offentlig og 15 % av private arbeidsgivere en likestillingsplan som omfatter personer med nedsatt funksjonsevne (Tronstad 2010:56).

3 Transportordninger for funksjonshemmede

For å imøtekomme behov for mobilitet som ikke dekkes gjennom ordinær transport, er en rekke offentlige støtteordninger for transport opprettet. Nasjonal transportplan 2010-2019, Stortingsmelding nr. 16 (2008-2009) fremholder at

Regjeringa vil leggje til rette for at transportsystemet så langt som mogeleg skal kunne brukast av alle, utan behov for tilpassing eller spesiell tilrettelegging. Eit universelt utforma transportsystem vil til dels kunne avhjelpe behovet for individuell tilrettelegging eller særordningar, og samstundes betre tilgangen til viktige arenaer. Universell utforming er difor viktig for å oppnå likeverd og deltaking i samfunnet, uavhengig av funksjonsevne.

Satsing på universell utforming gjør at mange personer med nedsatt funksjonsevne kan benytte kollektivtransport, men ikke alle kan benytte ordinære løsninger selv om de er universelt utformet. Disse har et behov for særskilt tilrettelegging. Det finnes i dag følgende støtteordninger for transport for personer med nedsatt funksjonsevne:

- Tilrettelagt transport (TT-ordningen)
- Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser (AU-ordningen)
- Grunnstønad
- Bilstønad
- Reisetilskudd
- Hjelpemidler til forflytning
- Honnørrabatt – en ordning for eldre og uførepensjonerte, blinde og sterkt svaksynte
- Ledsagerbevis – en ordning for at funksjonshemmede med behov for ledsager på offentlige transportmidler kun skal betale for seg selv

Ansaret for disse ordningene ligger dels hos fylkeskommunene, og dels hos trygdeetaten (NAV). Det vil i det følgende gis en mer utfyllende oversikt over de seks første ordningene, med hovedfokus på deres formål, utforming, omfang og kjernebrukere.

3.1 Tilrettelagt transport (TT-ordningen)²

3.1.1 Formål og utforming

TT-ordningen er et tilbud til personer som på grunn av nedsatt funksjonsevne ikke kan bruke allerede eksisterende kollektive transportmidler. Ordningen administreres av fylkeskommunene, og omfanget og organiseringen av tilbudet varierer derfor mellom fylkene. I de fleste fylkeskommunene fungerer ordningen som en individuell, taxibasert dør-til-dør-transport, mens den i andre fylker samordnes, slik at flere brukere kjører sammen.

² Alle tall og faktaopplysninger i om TT-ordningen bygger på Solvoll's statusrapporter om TT-ordningen (2006 , 2008 , 2010).

Brukerne av TT-ordningen betaler med verdikort eller kuponger de har fått tildelt. I tillegg må de betale en egenandel. Størrelsen på egenandelen varierer fra fylke til fylke. Mens egenandelen i Oslo tilsvarer en billett med kollektivtrafikk, slipper TT-brukere i enkelte andre fylker å betale egenandel. De senere årene er verdikortene og kupongene i stor grad blitt skiftet ut med elektroniske kort.

Godkjenningen av TT-brukere er i all hovedsak et kommunalt ansvar. Unntaket er Akershus og Rogaland, der brukerne godkjennes av en fylkeskommunal nemnd. Selve fordelingen av midler mellom godkjente brukere avgjøres av fylkeskommunene (med unntak av Sogn og Fjordane, hvor dette er kommunenes ansvar). Midlene prioriteres ut fra lokale forhold og innenfor den enkelte fylkeskommunes budsjetter, men skal for øvrig skje i henhold til gjeldende retningslinjer. Hvor mange turer eller hvor stort reisebeløp den enkelte har til rådighet varierer mellom fylkene.

Kriteriene for å bli godkjent som TT-bruker varierer mellom fylkene. Noen fylker opererer med en nedre aldersgrense på mellom 8 og 14 år. I noen fylker er det videre slik at brukerne blir prioritert lavt dersom de har en funksjonsfrisk ektefelle med bil. Det varierer også hvor lenge funksjonsnedsettelsen må vare for å bli godkjent som TT-bruker i de ulike fylkene. I 7 fylker må den vare i minimum ett år, i 10 fylker 2 eller 3 år, mens den i to fylker må være permanent.

I hvilken grad man mottar øvrige velferdsgoder kan også ha betydning for godkjenningen. Alle fylkene, unntatt Nordland, godkjenner personer som mottar grunnstønad til transport fra NAV. I enkelte fylker vil man imidlertid kunne få et redusert TT-tilbud dersom man mottar slik stønad. Det samme gjelder brukere som har fått bilstønad fra NAV.

I 7 av fylkene må godkjente brukere søke på nytt etter 2-4 år, mens to fylker har en varighet på kun ett år. I de øvrige fylkene betraktes godkjenningen som varig.

Opprinnelig var ikke TT-ordningen ment å skulle brukes til arbeidsreiser, men flere fylkeskommuner har siden 2001 gjennomført en prøveordning med arbeids- eller utdanningsreiser, organisert på samme måte som TT-transporten. Dette omtales som AU-ordningen, og vil beskrives nærmere under.

Det finnes ikke noe felles, nasjonalt regelverk for TT-ordningen, men Samferdselsdepartementet har utarbeidet veiledende kriterier for brukergodkjenning, tilbudets innhold og saksbehandling. Det er ikke et politisk mål for Regjeringen å etablere bindende nasjonale retningslinjer for denne transportordningen, da dette vil bryte med prinsippet om at det er fylkeskommunene som bestemmer omfanget og kvaliteten på kollektivtransporttilbudet (Nasjonal transportplan 2010-2019). Dette er én av årsakene til at Norge mangler en nasjonal ordning for at man skal kunne benytte TT-ordningen i andre fylker enn sitt eget, og studenter har ikke automatisk rett på TT-transport på studiestedet.

I 2009 startet Samferdselsdepartementet et prøveprosjekt med samordning av såkalt bestillingstransport og TT-tjenesten i sju fylker.³ Bestillingstransport innebærer en etterspørselsstyrt kollektivtransport, der brukeren

³ Østfold, Telemark, Vest-Agder, Rogaland, Sogn- og Fjordane og Nord-Trøndelag og Oslo kommune

melder inn sine reiseønsker til en sentral, hvor de individuelle transportønskene samordnes. I prøveordningen tilpasses regelverket for TT-ordningen slik at flest mulig av TT-brukerne kan benytte denne transporten. Hovedmålet med prøveordningen er å se om dette kan gi personer med nedsatt funksjonsevne bedre tilgjengelighet, og om det gir en bedre ressursbruk. Prøveprosjektet skal etter planen ha en varighet på tre år (Samferdselsdepartementet, pressemelding nr. 48/09).

3.1.2 Omfang og kjernebrukere

Per 2010 var det ca. 115 400 godkjente TT-brukere i Norge. Dette er i underkant av 1000 flere personer enn i 2008. Det har vært en stor økning i antall brukere siden 1988, da antallet var drøye 66 000.

Fylkene har i gjennomsnitt en brukerandel⁴ på 2,3 %. Hedmark og Sogn og Fjordane er de to fylkene som har flest TT-brukere, med brukerandeler på henholdsvis 4,4 og 3,8 % i 2010. Østfold og Telemark har færrest brukere, med brukerandeler på henholdsvis 0,9 og 1 %.

Hvor stort beløp hver bruker får å reise for varierer mye mellom de ulike fylkene. I 2010 varierte ytelsene fra 1384 kr i Vestfold, til 6091 kr i Nord-Trøndelag. I Oslo, som er i en særstilling, mottok hver bruker 10 800 kr. I gjennomsnitt mottok hver bruker i 2010 en ytelse på 2631 kr (Oslo er ikke inkludert i dette gjennomsnittet).

I 2010 beløp de samlede offentlige utgiftene til TT-ordningen seg til ca. 444 mill. kr.⁵ Dette tilsvarer en økning på 79 % siden 1988. I snitt reiste hver aktive TT-bruker⁶ 22 turer (én vei) med TT dette året (ekskl. Oslo, her var gjennomsnittet 65 turer).

Prioriterte brukergrupper i TT-ordningen er vanligvis blinde og svaksynte, varige rullestolbrukere og psykisk utviklingshemmede. I noen fylker er også unge prioritert foran eldre. Likevel er 72 % av brukerne over 70 år, mens 42 % er over 80 år. Til sammen 75 % av brukerne er kvinner. I følge Solvoll (2008) er den typiske TT-brukeren en enslig kvinne på over 70 år, som lider av aldersrelaterte forflytningsvansker. Selv om hovedtyngden av brukerne har nedsatt bevegelsesevne, utgjør brukerne en sammensatt gruppe, både i alder og type funksjonsnedsettelse. Brukere under 70 år er i stor grad rullestolbrukere, mens andelen bevegelseshemmede som lider av aldersbetingede forflytningsvansker tiltar med økende alder.

⁴ Andel brukere av folketall

⁵ Dette inkluderer ikke utgifter til administrering av ordningen

⁶ Ikke inkludert godkjente TT-brukere som ikke benytter seg av ordningen

3.2 Arbeids og utdanningsreiser (AU-ordningen)

3.2.1 Formål og utforming

AU-ordningen er en prøveordning som ble satt i gang av Samferdselsdepartementet og Sosial- og helsedepartementet i 2001, og er et tilbud om transport mellom hjem og skole/ arbeidsplass for personer med varig funksjonsnedsettelse. De første årene var ordningen todelt – i noen fylker organisert under fylkeskommunene som del av TT-ordningen, og i de øvrige under trygdestaten (NAV). Siden 2008 har den i sin helhet vært lagt under NAV. AU-ordningen har fortsatt status som et prøveprosjekt som skal vare ut 2011. I Oslo har godkjente TT-brukere i alderen 16-67 år automatisk rett til transport til og fra arbeid eller studiested, hovedstaden er derfor ikke med i prøveordningen.

Hensikten med AU-ordningen er å gi et tilbud til personer som faller utenfor eksisterende ordninger, og å motvirke at disse blir stående uten arbeid eller studietilbud pga. manglende transportmuligheter. Ordningen skal altså være et supplement til andre støtteordninger. Ordningen kan også være et alternativ selv om man har andre ordninger.

Brukerne av AU-ordningen må betale en egenandel som tilsvarer den rimeligste transporten med offentlig kommunikasjon på bostedet. Kriteriene for å bli godkjent som bruker er et dokumentert arbeids- eller utdanningsforhold, samt forflytningsvansker (i forhold til ordinært kollektivtilbud) av minst ett års varighet. Man blir ikke godkjent dersom man allerede mottar en annen form for transportstønad, f.eks. bilstønad eller grunnstønad til transport (omtalt nedenfor). NAV opplyser imidlertid på sine nettsider at dersom grunnstønaden ikke dekker de reelle utgiftene til transport, kan brukere søke om å få dekket det resterende transportbehovet gjennom AU-ordningen. Alternativt kan brukere si fra seg grunnstønaden og få full dekning gjennom prøveordningen med arbeids og utdanningsreiser. Sist kan personer med bilstønad benytte AU-ordningen ved særskilte situasjoner, som vanskelige værforhold eller hvis bilen er på reparasjon, selv om de i utgangspunktet ikke omfattes av ordningen.

Ordningen ble evaluert i 2003, etter å ha vært i drift i ca. 2,5 år (Amundsveen og Solvoll 2003). Konklusjonen i denne evalueringen var at prøveordningen ikke hadde bidratt like mye som forventet i forhold til å få flere funksjonshemmede ut i arbeid. Ordningen hadde da langt færre brukere enn forventet. Dette ble blant annet begrunnet med liten kunnskap om ordningen blant både potensielle brukere og saksbehandlere i trygdestaten. Evalueringen inneholdt en spørreundersøkelse blant brukere av ordningen, som viste at ordningen hadde stor betydning for de aller fleste av de spurte (86 %), i forhold til om de fikk dekket sitt transportbehov til og fra studie- eller arbeidssted. Nesten 40 % av de spurte sa videre at de måtte avslutte sitt studie- eller arbeidsforhold dersom ordningen skulle opphøre.

Regjeringen er i ferd med å legge en strategi for å få flere funksjonshemmede i arbeid, og høsten 2010 ble det satt ned et brukerpanel for å bidra med innspill til en slik strategi. Deres rapport forelå i slutten av januar 2011, og inneholder følgende avsnitt om forsøksordningen med arbeids- og utdanningsreiser (Arbeidsdepartementet, 20.01.2011):

Forsøksordninger i seg selv, skaper stor grad av usikkerhet og kan i seg selv være en hindring mht muligheter for å få en fast jobb. Ordningen med arbeids- og utdanningsreiser må derfor gjøres permanent, lovfestes i folketrygdloven, og finansieres gjennom overslagsbevilgning. Ordningen utgjør et avgjørende virkemiddel for de som har behov for transport til og fra jobb for å kunne komme i og holde seg i arbeid. Ordningen må være utformet med tilstrekkelig grad av fleksibilitet, og kunne kombineres med andre transportordninger ved behov.

Også i en offentlig utredning fra 2010 anbefales det at denne ordningen følges opp og at det bør vurderes å gjøre den permanent/ lovfestes (NOU 2005). Arbeidsdepartementet opplyser i regjeringens *Jobbstrategi for personer med nedsatt funksjonsevne* at en evaluering av ordningen med arbeids- og utdanningsreiser vil foreligge i 2012, og at de på grunnlag av dette vil vurdere ordningen. Nåværende forsøksordning vil bli videreført i 2012.

AU-ordningen gir godkjente brukere et tilrettelagt transporttilbud som ikke koster mer enn vanlig kollektivtrafikk. Selv med reduserte billettpriser utgjør imidlertid dette en ikke ubetydelig utgift for mange med nedsatt funksjonsevne. I følge Olsen (2006) er reiseutgifter i forhold til månedslønn et tema som går igjen blant informantene han benyttet i en studie om utviklingshemmede i arbeid. En av informantene uttrykte selv at “*det går omtrent opp i opp*” med transportutgifter i forhold til utbetalt lønn (Olsen 2006:123). AU-ordningen dekker videre ikke transportbehov i jobben. Dersom man har merutgifter i forhold til andre for å komme seg til og fra jobbrelaterte aktiviteter utenfor arbeidsplassen, må altså dette dekkes av arbeidsgiver eller arbeidstakeren selv.

3.2.2 Omfang og kjernebrukere

Per november 2010 var 429 personer aktive brukere av AU-ordningen. Dette tilsvarer en økning på 28 brukere fra 2008. Den offentlige utgiften per bruker lå i gjennomsnitt på ca. 52 000 kr i 2010. Samlet beløp de offentlige utgiftene til denne ordningen seg til 22,4 mill. kr i 2010 (Solvoll 2010).⁷

Akershus og Hordaland er fylkene med flest AU-brukere (henholdsvis 71 og 72 personer i 2010), mens det er færrest i Sogn og Fjordane, Nord-Trøndelag og Finnmark (hhv. 2, 5 og 4 brukere) (Solvoll, 2010).

3.3 Bilstønadordningen

3.3.1 Formål og utforming

I St.prp. 1 fra 2005-2006 heter det at *stønad til bil er et viktig tiltak for at funksjonshemmede skal kunne delta i samfunnslivet på samme premisser som funksjonsfriske*. For mange mennesker med nedsatt funksjonsevne finnes det ikke noe reelt alternativ til bil dersom man ønsker å delta i arbeidslivet. Det kan derfor gis stønad til egen bil til funksjonshemmede, hjemlet i folketrygdlovens § 10 – 7h. Bilstønaden ytes til varig funksjonshemmede som trenger bil for å:

⁷ Inkluderer ikke administrative utgifter

- Reise til og fra arbeids-/ opplæringssted
- Utføre sin funksjon som hjemmearbeidende
- Forhindre eller bryte en isolert tilværelse
- Avlaste familier i tilfeller hvor funksjonshemningen medfører en særlig stor pleiebyrde, og derved bidra til å forhindre innleggelse i helseinstitusjon e.l.

Søkeren må ha et reelt og tydelig behov for transport som ikke kan dekkes på annen måte enn med egen bil. Funksjonsnedsettelsen må være varig og oppstått før søkeren fylte 70 år. Stønad til bil ytes til den rimeligste bilen som er hensiktsmessig for brukeren. Avhengig av hva slags bil det søkes tilskudd om, kan søknaden bli behovsprøvd etter inntekt. Stønad til ombygging og utstyr, som er nødvendig på grunn av brukerens funksjonshemning, ytes som tilskudd uten økonomisk behovsvurdering (NOU 2001).

Ordningen med bilstønad ble i 2006 revidert av Riksrevisjonen (Riksrevisjonen 2007). I følge revisjonen er ventetiden fra søknad om bilstønad er levert til bilen eventuelt er bruksklar forholdsvis lang. Behandlingstiden på søknaden om støtte var gjennomsnittlig fem måneder, og en ombygging i forhold til brukerens behov varierte fra tre måneder til to år. Riksrevisjonen påpekte også at det var store variasjoner i søknadens utfall, etter hvor i landet søkeren bodde. Dette gjaldt både hvorvidt stønad ble innvilget, og hvor stor en evt. stønad var.

Disse ulikhetene får store konsekvenser for den enkelte, som i mange tilfeller er avgjørende for om de kan delta i arbeidslivet eller ikke. Ordningen har siden ikke vært evaluert, og det er derfor ukjent hvorvidt denne ventetiden nå er kortere.

Organiseringen av bilområdet i NAV er under endring. Det skal opprettes fem bilsentre på landsbasis, som skal samle og håndtere både vedtaks- og formidlingssiden i forhold til stønad til bil. Det vil bli opprettet bilsentre i Oslo, Trondheim, Stavanger, Bergen og Tromsø. Bilsentrene skal legges i tilknytning til hjelpemiddelsentralen i disse fylkene. Hensikten med endringen er å oppnå større og mer robuste kompetansemiljøer, som kan gi brukerne et bedre og mer likeverdig tilbud (St.prp. 1, 2010-2011).¹

3.3.2 Omfang og kjernebrukere

I 2008 utgjorde Folketrygdens utgifter til bilstønadsordningen 913 millioner kr, mens utgiftene i 2009 beløp seg til 850 mill. kr (St.prp. 1S, 2010-2011). NAV har anslått at det i 2005 ble behandlet i underkant av 12 000 bilstønadssaker, og det ble gitt stønad til ca. 2600 biler. Dette antallet er svakt nedadgående – i 2008 var det 2320 brukere av bilstønad, mens i 2009 var antallet 2070.

Blant mottakerne av bilstønadsordningen i 2003 var litt over halvparten kvinner, mens omkring 60 % av brukerne var i aldersgruppen 18-59 år (Solvoll 2004).

3.4 Grunnstønad

3.4.1 Formål og utforming

Formålet med grunnstønaden er å gi økonomisk kompensasjon for ekstraavgifter på grunn av varig sykdom eller skade. For å bli godkjent må man dokumentere nødvendige ekstraavgifter som funksjonsfriske i ellers samme situasjon ikke har. Disse ekstraavgiftene kan blant annet knytte seg til drift av tekniske hjelpemidler (f.eks. rullestol), transport, eller meravgifter til førerhund. Det gis ikke stønad til personer som først får behov for dette etter fylte 70 år. Den som har fått stønad til kjøp av bil gjennom bilstønadsordningen har også rett til grunnstønad for å dekke avgifter til drift av bilen.

Grunnstønaden administreres av NAV. Den ytes etter fem satser, fastsatt av Stortinget. Laveste sats (sats 1) utgjør 7 452 kr per år, mens høyeste sats (sats 6) er på 37 260 kr per år. Størrelsen på ekstraavgiftene søkeren har, er avgjørende for hvor høy stønad han eller hun får. Gjennomsnittlig saksbehandlingstid for grunnstønad var i 2010 på 4,2 måneder (St.prp. 1S, 2010-2011).

3.4.2 Omfang og kjernebrukere

I følge tall mottatt fra NAV utgjorde antall grunnstønadmottakere med formålkode "transport" i 2008 43 843 personer. Det antas at antallet mottakere i realiteten er høyere, fordi mange registreres uten noen formålkode. NAV estimerer at det totalt er 67 800 mottakere av grunnstønad for dekning av transportrelaterte avgifter.

De offentlige ytelsene til grunnstønad med formålkode "transport" utgjorde i 2008 om lag 530 mill. kroner. NAV anslår at de totale kostnadene til grunnstønad for transport, inkludert de som har uoppgitt formålkode, utgjorde ca. 808 mill. kroner.

I følge Solvoll (2004) er 61 % av personer som mottok grunnstønad til transport i 2003 kvinner, mens om lag halvparten av mottakerne var 60 år eller eldre. Solvoll har videre beregnet at om lag 30 % av mottakere av grunnstønad for transport også benytter seg av TT-ordningen, og motsatt at 20 % av de som er TT-brukere også mottar grunnstønad for transport. Dette medfører ikke nødvendigvis at disse får doble ytelser, da det i mange tilfeller foretas en samordning mellom grunnstønad for transport og TT-ytelser mellom NAV og fylkeskommunene slik at de samlede ytelsene ikke overstiger de meravgifter til transport som mottakeren faktisk har (ibid.).

3.5 Førerhund

Blinde og svaksynte kan søke NAV om førerhund. Man må da dokumentere at man har tilstrekkelig synsnedsettelse, og at man er i en livssituasjon som er forenlig med hundehold. NAV gjennomfører intervjuer og kartlegging av søker, for å se om vedkommende er skikket til å holde hund.

En godkjent søker får dekket utgifter til innkjøp av førerhund (som NAV formelt vil eie), opplæring og reise til og fra førerhundsolen. Bruker får ved tildeling av førerhund rett til grunnstønads sats 3 til hold av førerhund (nav.no). Førerhunden reiser gratis med kollektive transportmidler når den er i arbeid.

Totalt antall brukere av førerhund har holdt seg jevnt på ca. 300 de siste årene. Utgiftene til førerhund har økt fra om lag 9 mill. kr i 1996 til om lag 14 mill. kr i 2008 (NOU 2010).

3.6 Reisetilskudd som alternativ til sykepenger/ rehabiliteringspenger

Reisetilskudd er et virkemiddel for å holde yrkesaktive i arbeid når de på grunn av sykdom eller skade får et ekstraordinært behov for transport til og fra arbeidsstedet. Reisetilskudd gis i stedet for sykepenger, og ytes tidligst fra og med 17. dag etter at arbeidsuførheten oppsto. For å kvalifisere til å få reisetilskudd må en lege attestere at man har behov for mer tilrettelagt transport enn vanlig, og at man uten en slik tilrettelegging ville vært sykmeldt.

Stønaden dekker merutgifter til transport som overstiger utgifter man normalt ville hatt til transport som funksjonsfrisk. Den tilsvarer utgifter med billigste reisemåte med offentlig transportmiddel. I tilfeller der mottakeren ikke har mulighet til å bruke offentlig transportmiddel, kan bruk av egen bil godkjennes (Forskrift om tilleggstønader etter Folketrygdloven, kap. 11). Reisetilskuddet begrenses til det beløp medlemmet ville ha fått utbetalt i sykepenger for samme tidsrom. Reisetilskuddet kan ikke gis samtidig med aktiv sykmelding.

Så lenge transportbehovet er midlertidig, er det ingen begrensning på antall dager det kan ytes reisetilskudd. Det er transportbehovet som må være midlertidig, ikke sykdommen eller skaden. En varig sykdom vil kunne gi grunnlag for reisetilskudd dersom den i kortere perioder medfører et ekstraordinært transportbehov.

Man kan også få reisetilskudd som et alternativ til arbeidsavklaringspenger, dersom man på grunn av sykdom eller skade har problemer med å komme seg til og fra arbeids- eller utdanningssted i en avgrenset periode.

De offentlige kostnadene til reisetilskudd utgjorde 7 mill. kr i 2008, og 7,7 mill. kr i 2009. Eksakte brukertall har ikke vært tilgjengelig fra NAV.

3.7 Dekning av reiseutgifter ved aktiv sykmelding med rehabiliteringspenger

Det kan også gis tilskudd til dekning av daglige reiseutgifter i forbindelse med tidsbegrenset arbeidstrening hos egen eller annen arbeidsgiver. Tilskudd ytes på grunnlag av billigste reisemåte med rutegående transport. Det er ikke satt noen øvre grense for reisetilskudd, men utgiftene må stå i rimelig forhold til formålet med aktiviseringen/arbeidstreningen.

3.8 Hjelpemidler til forflytning

Personer med varige funksjonsnedsettelse (over to år) kan få stønad til hjelpemidler fra folketrygden når disse er nødvendige og hensiktsmessige for å skaffe eller beholde arbeid, bedre funksjonsevnen i dagliglivet eller kunne motta pleie i hjemmet. Stønadene kan gis i form av produkter som f.eks. rullestoler (elektriske, bensindrevne eller manuelle), høreapparater og ortopediske hjelpemidler (St.prp. 1, 2010).

Tjenesten forvaltes av NAVs hjelpemiddelsentraler. De fleste søknadene behandles i løpet av en måned, maksimal behandlingstid er seks måneder. Leveringstiden på selve hjelpemiddelet er 2-5 uker, avhengig av om det fins på lager eller må bestilles (NAVs nettsider). Personer som har midlertidige behov for hjelpemidler må søke støtte andre steder, vanligvis gjennom kommunen.

3.9 Oppsummering

Personer med nedsatt funksjonsevne utgjør en mangfoldig gruppe med mange ulike muligheter og behov i forhold til transport. I den ene enden av skalaen finner vi de med store behov for individuell tilrettelegging av transport, i motsatt ende de som kan bruke alminnelig kollektivtransport. Noen kan kjøre egen bil eller gå, andre er avhengig av å bli transportert.

Det store spennet i transportbehov gjør at det trengs flere typer transportstøtteordninger. I dette kapitlet har vi sett at det fins flere ulike slike ordninger som kan hjelpe personer med nedsatt funksjonsevne med å komme seg til og fra studier og arbeid. Om tilbudet er stort nok, er et overordnet tema i denne rapporten. I dette kapitlet nøyer vi oss med å gi en kartlegging av transportordningene. For oversiktens skyld er ordningene sammenstilt i tabell 1.

Tabell 1: Transportordninger for funksjonshemmede - godkjenningskriterier og bruksområde

Ordning	Godkjenningskriterier	Bruksområde
TT-ordningen	Funksjonshemming av min. 1 års varighet.	Fritidsreiser. Også reiser til og fra arbeids- eller studiested for brukere i Oslo.
AU-ordningen (ekskl. Oslo)	Funksjonshemming av min. 1 års varighet. Dokumentert arbeids- eller studieforhold.	Reiser til og fra arbeids- eller studiested.
Bilstønad	Søker må ha et reelt og tydelig behov for transport, som ikke kan dekkes på annen måte enn med egen bil. Funksjonsnedsettelsen må være varig og oppstått før søkeren fylte 70 år.	Behov for bil, uavhengig av reisemål.
Grunnstønad	Dokumenterte ekstraavgifter pga. varig sykdom eller skade. Må ha oppstått før fylte 70 år.	Spesielle transportbehov, uavhengig av reisemål.
Førerhund	Dokumentert tilstrekkelig synsnedsettelse. Må være skikket til å ha hund.	For blinde/ svaksynte som med hjelp fra hunden kan komme seg rundt på egen hånd. Uavhengig av reisemål.

Reisetilskudd	Gis til yrkesaktive som har et midlertidig behov for transport til/fra arbeidsstedet på grunn av helseplager.	Midlertidig transportbehov til/ fra jobb.
Hjelpemidler forflytning	Gis til personer med varig funksjonsnedsettelse (over 2 år).	Alle typer hjelpemidler, f.eks. rullestol. Uavhengig av reiseformål.

Et hovedskille går mellom TT-ordningen, hvor tildelingen er styrt av fylkeskommunene og deres budsjetter, og de øvrige ordningene som er rettighetsbaserte og som forvaltes av NAV. Ordningene er delvis overlappende, noe som kan være komplisert å forholde seg til for både saksbehandlere og søkere/ brukere.

Tabell 2 viser omfanget av hver ordning, i forhold til offentlige utgifter og antall brukere. Vi har her brukt tall fra 2008, som er det siste året med kjente opplysninger for alle ordningene.

Tabell 2: Transportordninger for funksjonshemmede - offentlige utgifter og antall brukere. Tall fra 2008.⁸

Ordning	Ytelser totalt (i mill kr)	Andel ytelser	Antall brukere
TT-ordningen	435,1	20 %	114 500
AU-ordningen	16,6	1 %	401
Grunnstønad transport	808	37 %	67 800
Grunnstønad førerhund	14	1 %	300*
Bilstønad	913	42 %	2320**
Reisetilskudd	7	0 %	-
Totalt	2 194	100 %	185 321

* Gjelder både kjøp og underhold av hund

** Gjelder antall nyinnkjøpte biler i 2008

Vi ser av tabellen at TT-ordningen har flest brukere, mens bilstønadsordningen er den mest utgiftskrevende. Totalt er 185 321 personer brukere eller mottakere av de ulike transportordningene omtalt her, men fordi én person kan være mottaker av flere ytelser vil det faktiske antallet være noe lavere.

Alle disse ordningene er av stor betydning for de personene som bruker dem, og kan være avgjørende for om de har mulighet til å delta i arbeidslivet eller ikke. Særlig AU-ordningen er av viktighet for de som fra før har falt utenfor de andre stønadsordningene, selv om det foreløpig er relativt få brukere av denne ordningen.

⁸ Tall for hjelpemidler til forflytning er ikke tilgjengelig

4 Dybdeintervjuer

For å belyse forskningsspørsmålene er det gjennomført dybdeintervjuintervjuer. Kvalitativ metode med intervju av respondenter er spesielt egnet for å få en forståelse av forskningsspørsmålet ut fra informantenes eget perspektiv. I intervjuene har det vært mulig å gå i dybden og få innsikt i hver enkelt informants erfaringer i forhold til hvordan transportbarrierer oppstår i ulike faser av funksjonshemmedes yrkeskarriere, og hvilken rolle offentlige støtteordninger for transport spiller i funksjonshemmedes arbeidsliv.

I alt ble det gjennomført 7 individuelle intervjuer med personer med nedsatt funksjonsevne, som er eller har vært i arbeid. De er 3 menn og 4 kvinner i yrkesaktiv alder (40-65 år). I utgangspunktet skulle prosjektet ta for seg betydningen av transport for yrkesaktivitet kun blant unge funksjonshemmede, men gjennom samtale med referansegruppen ble det enighet om at det opprinnelige alderskriteriet skulle fjernes. Selv om det ble sett på som fordelaktig å inkludere unge informanter som var tidlig i yrkeskarrieren, viste rekrutteringen at denne gruppen var noen vanskeligere å komme i kontakt med. Samtidig ble det vektlagt at informanter som har vært lenge i arbeidslivet har mer erfaring i forhold til temaene som ønskes belyst, og at man ved å sette en lavere aldersbegrensning kunne miste mye viktig kunnskap. Det viste seg også å være lettere å rekruttere informanter som har vært i arbeidslivet en stund. Informantene i denne studien er derfor voksne med dels lang arbeidserfaring. Informantene er anonymisert og er tildelt de fiktive navnene Anton, Bodil, Camilla, Dora, Else, Fredrik og Gunnar. Det ble også gjennomført ett uformelt gruppeintervju hvor det deltok tre personer, hvorav én hadde nedsatt funksjonsevne og de to andre hadde erfaringer i forhold til problematikken gjennom venner og familie. Alle som deltok i individuelle intervjuer mottok et gavekort som takk for deres deltakelse i prosjektet.

Det er benyttet strategisk utvalgstrekning i valget av disse informantene. Strategisk utvalg vil si at informantene velges ut fra egenskaper eller kvalifikasjoner som er hensiktsmessige i forhold til fenomenet som studeres, og basert på den tilgjengeligheten de har til forskeren (Thaagard 2003). De viktigste forutsetningene for å få svar på forskningsspørsmålene er selvfølgelig å rekruttere informanter med nedsatt funksjonsevne, og som er eller har vært i arbeid. For å speile gruppen best mulig ble det ansett som hensiktsmessig med en lik fordeling mellom kjønn og alder, samt spredning i hvilken type funksjonsnedsettelse personene har. Til sammen 5 informanter har 5 en form for bevegelseshemming, én person har nedsatt syn, og én informant har både nedsatt syn og bevegelseshemming. Når det gjelder utdanning har alle gått på høyskole eller universitet. Dette er tilfeldig og har ikke vært et bevisst utvalgsriterium. På grunn av tilgjengelighet for forsker er informantene bosatt i Trøndelag.

Interesseorganisasjoner for personer med nedsatt funksjonsevne har vært en viktig rekrutteringskilde. I rekrutteringen av informanter har prosjektgruppen deltatt på kveldsseminar hos Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon og seminar om arbeid og funksjonshemming hos Norges Handikapforbund. I tillegg er informanter rekruttert gjennom Norges Handikapforbundets nettsider, e-postliste og Ukenytt. Informasjon om prosjektet ble også lagt ut på SINTEF sine nettsider.

Under intervjuene ble det benyttet en semistrukturert intervjuguide som ble utarbeidet med bakgrunn i teori og forståelse av tema (Kvale 2001). Det var dermed på forhånd bestemt hvilke tema og hvilke spørsmål som skulle tas opp i samtaler med informantene, men intervjueren kunne selv avgjøre i hvilken rekkefølge.

Referansegruppen som ble opprettet for prosjektet, fikk komme med kommentarer underveis i prosjektet. Dette bidro til en bedre utarbeidelse av intervjuguiden, samtidig som det ga nyttig tilleggsinformasjon om tema for studien. Intervjuguiden inneholdt spørsmål om egen utdanning, jobbsøking, arbeidsliv og offentlige transportordninger. Under intervjuene ble informantene oppfordret til å fortelle relativt fritt om episoder og opplevelser, i forhold til de ulike temaene. Det var viktig å få med både forhold som oppleves som bra og mindre bra, for å få en mest mulig helhetlig forståelse av informantens erfaringer. Fleksibilitet er et viktig stikkord for god flyt i intervjuet, samtidig som det er viktig at intervjuene ikke sporer helt av da de utgjør grunnlag for en temaanalyse, hvor informasjon fra alle informantene skulle sammenliknes for hvert tema (Thaagard 2003). Intervjuguiden ble revidert etter hvert intervju ettersom det dukket opp ny informasjon. Den siste intervjuguiden som ble benyttet er presentert i vedlegg A.

Hvert intervju varte i mellom 30 og 60 minutter, og foregikk på steder informantene selv hadde foreslått. Tre av intervjuene foregikk hjemme hos informanten, tre på informantens arbeidssted, mens ett ble foretatt over telefon. Det var viktig at informantene selv kunne velge sted for gjennomføring av intervju for at framkommelighet og transport ikke skulle bli en barriere. Samtidig skaper kjente omgivelser en naturlig og trygg ramme rundt intervjuet. Intervjuene ble tatt opp på en mp3-spiller og transkribert. Det ble også gjort notater under intervjuene.

Tabell 3 Funksjonsnedsettelse blant informantene

Nedsatt bevegelsesevne	Albert, Bodil, Else, Fredrik, Gunnar
Nedsatt syn	Dora
Nedsatt syn og bevegelsesevne	Camilla

Fordi det ble antatt at intervjuene ville inneholde personsensitive opplysninger, ble prosjektet meldt til personvernombudet ved Norsk Samfunnsvitenskapelig Datatjeneste. Personvernombudet tilrådet at prosjektet ble gjennomført.

Analyse av kvalitative data er en omfattende prosess som foregår gjennom hele forskningsprosessen. Mesteparten av analysen er imidlertid gjennomført etter at intervjuene er transkriberte. Forskningsspørsmål, intervjuguide og utvalg er laget ut fra teoretisk bakgrunn og ståsted, og med en forforståelse. I analyse av intervjuene var det viktig å sørge for at forutinntatte synspunkter ikke overskygget viktige nye synsvinkler og ny uventet informasjon (Thaagard 2003). Analysen av intervjuene er som nevnt basert på en temasentrert tilnærming. Det innebærer at det er temaene som er i fokus, og man går i dybden på de enkelte temaene og sammenligner informasjon fra alle informantene for hvert enkelt tema (Thaagard 2003). Etter at alle intervjuene var transkribert ble de lest gjennom for å få en oversikt over materialet. Materialet ble så kodet og delt inn i kategorier ut fra tema informantene snakket om, og sortert i en matrise. Videre ble informasjon fra alle informantene sammenliknet for hvert tema.

I de to neste kapitlene presenteres resultater fra analysen av dybdeintervjuene. Kapittel 5 tar for seg transport som barriere i ulike stadier av informantenes arbeidsliv, mens kapittel 6 omhandler offentlige støtteordninger og deres betydning for informantenes arbeidsdeltakelse.

5 Barrierer i yrkeskarrieren

Transportrelaterte barrierer for yrkesdeltakelse kan tre inn på ulike stadier av karrieren og kan samlet sett redusere personer med nedsatt funksjonsevne sine muligheter for et aktivt yrkesliv. Én av målsettingene med prosjektet som ligger til grunn for denne rapporten har vært å belyse hvordan transportbarrierer påvirker ulike faser av funksjonshemmedes yrkeskarriere. Dette kapittelet forteller hvordan informantene i dette prosjektet har opplevd transport i sin yrkeskarriere, hvilke utfordringer de har stått overfor og hvordan disse har påvirket deres liv og valg. Denne studien har sett på hvordan transport spiller inn i tre faser av yrkeskarrieren: på veien inn i arbeidslivet, mens man står i jobb, og på veien ut av arbeidslivet.

5.1 Inn i arbeidslivet

Vegen inn i arbeidslivet kan for mange være lang, og for personer med nedsatt funksjonsevne kan den være ekstra lang. Mens mange opplever utdanningen som det avgjørende steget inn i et aktivt yrkesliv, må personer med nedsatt funksjonsevne ofte ta stilling til flere problemstillinger. Dette kan handle om hvorvidt man får dekket transportbehov på en måte som gjør at man fullfører utdanning og slik stiller sterkere i kampen om de jobbene man ønsker, samtidig som et særskilt hensyn til transport kan føre til mer kritisk vurdering av hvilke jobber man søker på og hvilke jobbtilbud man føler man kan takke ja til. Samlet sett bidrar dette til å redusere nåløyet personer med nedsatt funksjonsevne må gjennom for å komme inn på arbeidsmarkedet.

5.1.1 Utdanning

Utilgjengelig transport kan utgjøre en barriere på veien inn i arbeidslivet. Transport kan for det første bidra til å redusere motivasjonen for høyere utdanning blant personer med nedsatt funksjonsevne, og som vist tidligere har utdanning stor betydning for den enkeltes muligheter på arbeidsmarkedet. Informantene i denne studien forteller også om transportrelaterte barrierer under utdanningen. Mange opplevde egen helse som bedre under studietiden og dermed at transport ikke var en like fremtredende utfordring som senere i livet. Likevel bekrefter informantene den omstendelige prosessen som kreves for å organisere egen hverdag med tanke på transport og forflytning. Dette gjaldt ikke bare hvordan man skulle komme seg til og fra studiestedet i det daglige, men også hvor man bodde. Én informant fortalte at det var viktig for henne å bo nærme studiestedet, slik at hun klarte å gå frem og tilbake og slik slapp å benytte annen transport. Derfor oppsøkte hun legen sin for å få legeerklæring slik at hun fikk prioritet på studentbolig i nærheten av skolen. For denne studenten handlet transport dermed også om å legge til rette for en enklest mulig reisekjede. Dette gjaldt også Anton. Anton tok i voksen alder et desentralisert studium med studiesamlinger i en annen by enn der han bodde selv. For Anton var det avgjørende at en bestemt type transport var ordnet på forhånd.

Da fikk jeg drosje fra hotellet til [skolen]. Det var avtalt på forhånd, for hvis ikke har jeg ikke kunnet tatt det [studiet]. Fordi vi skulle egentlig ta buss frem og tilbake..

Anton

Noen av informantene opplevde stor selvstendighet når det kom til transport i studietiden. Gunnar studerte i utkantstrøk og hadde egen bil. Fordi han studerte og hadde praksis på et lite sted uten

parkeringsbestemmelser, parkerte han der det var plass og opplevde ikke vansker med å komme seg dit han skulle. Men for Gunnar var bilen likevel en forutsetning for studiehverdagen. Også andre informanter forteller om bilen som eneste alternativ til tilrettelagt transport i studietiden, og vektlegger parkering og parkeringsmuligheter som avgjørende for å komme seg til studiested. Én informant presiserte at *parkering er jo en del av reisekjeden min*.

For flere av informantene var hjelp fra andre en forutsetning for at de kom seg fra til og fra studiestedet. Tidligere nevnte Anton, hadde nedsatt bevegelsesevne og tok som regel drosje til studiestedet. Noen ganger var han imidlertid avhengig av at medstudenter trillet ham frem og tilbake. Selv om han foretrakk å reise med drosje kunne han gjennomføre studiet med bistand fra gode hjelpere.

(...) selv om det var litt brostein og sånt så fant vi jo noen veier å komme oss frem på da (..) Jeg hadde nok flaks for at det ikke var noe nedbør det året, og ikke noe snø. Så jeg var heldig med det året der..

Anton

Selv om Anton fremstiller behovet for gode hjelpere i et positivt lys, viser fortellingen hans at hvorvidt transportbehovet dekkes noen ganger beror på tilfeldigheter og at særskilte forhold ligger til rette. Selv om dette for Antons del fungerte under studieoppholdet, kan dette for mange være uforutsigbarhet som medfører ekstrabelastning på en ellers krevende studiehverdag. Også Camilla forteller at hun var tidvis avhengig av en venninne for å komme seg på universitetet. Hun fikk av og til sitte på med venninnen for å komme seg på skolen, men fordi venninnen bare studerte på deltid kom ikke Camilla seg på skolen så ofte som hun skulle ønske. Camilla forteller videre at hun ikke fikk den hjelpen hun hadde behov for.

Da jeg var student fikk jeg beskjed om at jeg hadde ingen rettigheter om hjelpemidler, som student. Jeg fikk heller ingen hjelp til transport. Det er ikke så lenge siden, og det er litt rart synes jeg, når man har ett år igjen på et universitet og en slik linje, så var jeg jo svært skoleflink og hadde veldig gode karakterer (...)

Camilla

Camilla var nesten ferdig med et profesjonsstudium på universitetet, da hun måtte avslutte studiene ett år før fullført grad fordi hun ikke kom seg til skolen. Hun forteller at de gangene hun kom seg til skolen tok det så mye energi at hun uansett ikke fikk noe utbytte av å delta i undervisningen. Camilla er i dag uføretrygdet og har kun vært i jobb to år etter at hun sluttet på universitetet. Selv om det nå er en tid siden Camilla var student, viser hennes historie hvor viktig tilgjengelig transport er for personer med nedsatt funksjonsevne sin mulighet for å fullføre høyere utdanning. Historien understreker at selv sterke studenter med de beste forutsetningene for å lykkes på arbeidsmarkedet avhenger av tilgjengelig, forutsigbar og ressurs sparende mobilitet for å delta på arenaer som gir andre sterk konkurranseevne på arbeidsmarkedet.

5.1.2 Søke jobb

Transport kan også legge føringer på hvilke jobber personer med nedsatt funksjonsevne søker og hvilke muligheter de ser for å takke ja til et jobbtilbud. De fleste informantene i denne studien tenkte på transport da

de søkte på jobber. Noen undersøkte aktivt hvilke transportmuligheter og parkeringsmuligheter som de ledige stillingene ga, og unnlot å søke på jobber som medførte problemer med transport. Dora er en av informantene som forteller at transport var en viktig faktor da hun skulle søke jobb. Dora har nedsatt syn og tar bussen til jobb, og syntes derfor det var fint om jobben ikke var lengre unna enn sentrum i byen hun bor ved. Dersom hun skulle ha jobbet lengre unna måtte hun ha skiftet buss, og det ville ha vært problematisk.

Det ville ha blitt slitsomt og tidkrevende å bytte buss. Jeg har en kamerat som måtte bytte buss for å komme på jobb, og han brukte dobbelt så lang tid på å forflytte seg som jeg gjorde. Fordi han måtte bytte buss i byen, og det er ekstremt slitsomt

Dora

Selv om Dora egentlig ikke opplever reiser til og fra jobb som vanskelige, gjør hun seg likevel bevisste tanker rundt hvor hun føler hun kan eller bør jobbe, og hvor hun ikke kan eller bør jobbe. Det betyr at Dora sammenlignet med andre må stille krav til jobbene hun søker på som andre kanskje kan se bort fra.

En annen informant forteller at han med tanke på arbeidsoppgaver og kompetanse egentlig skulle ha jobbet ved en annen enhet enn der han er nå, men at han har unnlatt å søke seg videre fra den jobben han er i nå fordi han ikke vet hvordan det er med parkering der han ønsker å jobbe.

Jeg kunne kanskje tenkt meg å søke noe annet innenfor etaten, men jeg vet hvordan det er med parkering og sånn rundt omkring, så jeg har ikke gjort det, fordi jeg tror ikke det vil fungere

Anton

Sitatet viser tydelig at Antons jobbmuligheter innskrenkes på grunn av vansker med å komme seg til og fra arbeidsstedet. Fordi dette er en jobb som bedre passer hans kompetanse og erfaring enn den jobben han har nå, går han videre glipp av en jobb som kan gi Anton større mulighet for å bruke sine evner og være en enda større innflytelse i det arbeidsmiljøet han tilhører. Han påpeker videre at han tror mange kvier seg for å søke jobb og heller blir hjemme, fordi de vet at transport blir et problem uansett. Dette kommer også til syne i Camillas historie, som forteller at transport er ett av flere problemer hun møter på i arbeidslivet, og at hun derfor ser det som mest hensiktsmessig å jobbe hjemmefra.

Antons vektlegging av parkeringsmuligheter i sitatet over reflekterer en gjennomgående tendens blant informantene: bilen ser ut til å dekke en svært stor del av deres transportbehov. Dette gjelder særlig informanter som har nedsatt bevegelsesevne. Én informant forteller at så fremt bilen er tilrettelagt og det er tilgjengelig parkering vil ikke transport legge noen begrensning på hvilke jobber hun kan søke på. Fredrik forteller at selv om han ser mange stillinger han ikke kan søke på grunn av transport, føler han seg ikke begrenset i sin egen jobbsøking. Det er ikke mulig for ham å ta buss der han bor, men han har egen bil og fremstiller derfor ikke mangelen på andre transportmidler som særskilt problematisk.

Noen informanter har altså ikke lagt særlig vekt på transport når de har søkt på jobb. Gunnar forteller at han ikke tenkte på dette med parkering og handikapplass da han søkte jobb, og skjønnte ikke hvorfor han skulle ha

det mer tilrettelagt enn andre. Da han var på jobbintervju kjente han imidlertid arbeidsgiver fra før, og hun tok likevel tak i dette med parkeringsplass med én gang. Også andre diskuterte transportmuligheter med arbeidsgiver på jobbintervju.

Jeg har snakket med arbeidsgiver om parkering i jobbintervju ja (...) i forhold til at jeg fikk gjort avtale med vaktmesteren, og da jobben flyttet fikk jeg reservert parkeringsplass i kjelleren. Så jeg fikk en stor, fin og bred parkeringsplass (...) De tilrettela for det altså! Og [så] måtte jeg gjennom to branndører [med rullestolen] og de lettet på pumpene på dem.

Bodil

Bodil forteller hvordan hennes arbeidsgiver allerede i intervjuet undersøkte hvordan de kunne tilrettelegge parkering slik at hun kun komme seg på jobb. Informantenes historier tyder imidlertid på at det kan være tilfeldig og personavhengig hvilke arbeidsgivere som diskuterer søkerens transportbehov ved intervju, samtidig som ikke alle informantene opplever behov for dette. Dora er en av disse. Dora har nedsatt syn og diskuterte bevisst ikke sine transportbehov med arbeidsgiver under intervju fordi hun visste det gikk greit å komme seg til og fra jobben med buss. Da hun fikk jobben fikk hun hjelp fra hennes interesseorganisasjon til å gå opp ruter fra bussholdeplassen til arbeidsplassen.

5.1.3 Vurdere jobbtilbud

Fordi flere av informantene har hatt vansker med å finne jobb og andre er kritiske til hvilke jobber de søker på i utgangspunktet, er det heller ikke mange av informantene som har fått jobbtilbud de har takket nei til på grunn av vanskeligheter med transport. Fredrik forteller imidlertid at han har vurdert og takket nei til jobb på grunn av at bygget har vært utilgjengelig, mens Anton over fortalte at han vurderer det slik at han ikke kan ta en jobb han i utgangspunktet ønsker fordi parkeringsmuligheten ikke strekker til. Én informant forteller derimot at hun regner med å få jobbtilbud fra en vernet bedrift der hun har jobbet tidligere, men at hun kommer til å takke nei fordi det er så langt å kjøre dit.

Det er klart jeg kommer til å takke nei (...), for jeg vet der er langt å kjøre dit og det er skummelt å kjøre fordi det er så smal veg og glatt på vinteren. Så det blir mer en belastning enn glede kan du si

Else

5.2 I arbeid

5.2.1 Reiser til og fra jobb

Samtlige informanter i denne studien har på et eller annet tidspunkt vært i arbeid, og de fleste er fremdeles i jobb ved tidspunkt for intervjuene. De aller flest informantene bruker bil for å komme seg på jobb. Dette gjelder særlig informanter med nedsatt bevegelsesevne. For disse fremstår bilen som helt avgjørende for deres yrkesdeltakelse. Informantene forteller at det i en arbeidsdag som i utgangpunktet krever mye energi, er svært viktig at de slipper å bruke for mye energi på å komme seg til og fra jobb. Da hun var ung, jobbet Camilla som meglerassistent i noen år og reiste rundt for å oppsøke kunder. Dette ga henne selvstendighet i forhold til hvor og når hun var på jobb, men betydde også at arbeidet i stor grad bestod i å forflytte seg.

Jeg måtte jo så best som mulig legge til rette for meg selv. Men jeg hadde jo bil så jeg kom meg jo til og fra arbeidsplassen (...) men likevel var det litt vanskelig og jeg brukte mye energi på det

Camilla

Også andre informanter understreker at det er mer tidkrevende og krever mer energi å komme seg på jobb når man har nedsatt funksjonsevne. Dora forteller at hun gjør akkurat det samme om morgenen som alle andre før hun kommer seg på jobb, men at hun sannsynligvis bruker mer tid på det enn andre. Dette har betydning ikke bare for reisen til jobb, men også for hele arbeidsdagen.

Det følger en jo gjennom hele dagen, det følger en gjennom alt. Det er jo andre som har samme type jobb som jeg, som har full arbeidsuke. Og det synes jeg ble for mye (...) Du bruker ganske mye tid og krefter [og] jeg ønsker ikke å slite meg ut.

Dora

Dora har nedsatt syn og reiser med buss til jobb. Hun utarbeider mentale planer for hvordan hun skal komme seg til jobb, og forteller for eksempel at hun har valgt å bosette seg slik at hun har god tilgang til transport. For Dora er det viktig å bo sentralt med gode kollektivtransportforbindelser, for hun mener dette gjør henne mer selvstendig. Nå bor hun slik til at hennes bussholdeplass er den første langs ruten når hun skal til jobb, og hun vet derfor at alle bussene som stopper ved holdeplassen går til sentrum der hun jobber. Dora forteller at det stort sett går greit å reise med buss, men at hun har lært seg det hun kaller *kompenserende teknikker* for å mestre reisen til jobb. Eksempelvis har hun gjennom erfaring lært seg at når bussen kommer til en bestemt holdeplass i sentrum, er det brolegging i gaten som gjør at bussen rister før den bremses opp og stanser. Da vet hun at hun skal av på neste holdeplass. Dora understreker i sin fortelling viktigheten av å ha en strategi, og at så lenge man har en strategi for hvordan man skal håndtere hendelser som oppstår har man gode forutsetninger for å mestre transport til og fra jobb.

Man må alltid ha en plan B, det er mye det det handler om å leve med en funksjonsnedsettelse

Dora

Også Bodil forteller at hun lager mentale planer for hvordan hun skal komme seg dit hun skal, særlig hvis hun skal kjøre til sentrum. Da må hun tenke gjennom hvor hun skal, hvilke parkeringsplasser hun ønsker å

undersøke først, og hvor hun skal dra dersom det ikke er ledig der. Hun må hele tiden vurdere hva det neste alternativet er.

Jeg lager meg en kjørerute i hodet før jeg drar, og så parkerer jeg der det er ledig plass. Kanskje tar jeg en telefon hvis jeg skal på en ukjent plass, for å finne ut hvor det er ledig.

Bodil

Mange av informantene opplever at de ikke har noen plan B dersom de ikke skulle ha tilgang på egen bil. For de aller fleste informantene fremstår bilen som det eneste transportmiddelet de føler at de mestrer. Mange har ikke forsøkt å benytte andre transportmidler enn bil til jobb, og noen har heller ikke vurdert andre transportmidler fordi de oppleves som for tungvinte. Dette handler blant annet om at informantene betrakter andre transportmidler, for eksempel kollektivtransport, som vanskeligere alternativ som stjeler energi.

[Bilen] er kjempeviktig, for jeg kommer meg jo ingen steder uten bil. Uten bil har jeg sittet hjemme. Så enkelt er det.

Else

Det hadde jo gjort det mer slitsomt å jobbe dersom jeg skulle ha tatt bussen. Det er jo mer tungvint når man hele tiden må planlegge sin egen hverdag. Og det er slitsomt. Også må man jo bruke mer TT-transport og taxi, så det er bare en ekstrabelastning. (...) Det er slitsomt for meg også, og det fører bare til at man reduserer det behovet man har da. Ikke drar dit man har lyst og blir mer hjemme da

Camilla

Både Else og Camillas historier viser at bilen er en forutsetning for deres mobilitet, og at de uten bilen blir mindre aktive og oppholder seg mer i eget hjem. Dette vil ikke bare ha betydning for deres mulighet til å være i jobb, men vil også kunne legge begrensninger på deltakelse ved uformelle og sosiale arrangementer i jobbsammenheng. Dette er en viktig faktor ved arbeidsdeltakelsen som kan forme både ens egen og kollegers opplevelse av en selv som kollega og arbeidstaker.

Dette gjenspeiles også i de andre informantenes fortellinger. De forteller at uten bilen kommer de seg ingen steder, og fremstiller bilen som det eneste transportmiddelet som gir selvstendighet. I gruppen som sier de er avhengige av bilen, finner man også liten tiltro til andre transportmidler, særlig kollektivtransport. Dette handler for det første om konkrete, fysiske barrierer. Flere forteller at de hadde vært åpne for å ta buss, om de bare hadde kommet seg om bord.

[Jeg skulle ønsket at jeg kunne] brukt det offentlige på en enkel måte. Der jeg bor går det jo laventrébusser forbi, men de går jo ikke til jobben min.

Gunnar

Der jeg jobbet før var det ikke mulig å ta buss. Det var buss, [men den var] veldig høy. Det er umulig for en med [min funksjonsnedsettelse] å ta buss der.

Fredrik

For mange er det dermed utformingen av bussene som utgjør den konkrete barrieren. Bodil trekker også frem plasseringen av holdeplass og holdeplassens utforming som avgjørende for at hun ikke benytter buss når hun drar på jobb. Bodil bruker rullestol og forteller at hun er veldig usikker på hvordan holdeplassene der hun eventuelt skal gå av bussen er utformet.

Jeg tenker ikke på hvor høy eller lav bussen er, men hvor høy eller lav kanten på holdeplassen er. Dersom de ikke legger bussholdeplassen i riktig høyde, hjelper det ikke om bussen er høy eller lav.

Bodil

Noen av informantene opplever derfor at utformingen av bussene hindrer dem i å bruke et transportmiddel de i utgangspunktet er positive til å bruke. Enkelte forteller også at de ikke reiser med buss til jobb fordi kollektivtilbudet er for dårlig utbygd. Informantene som bor i distriktet forteller at det ikke finnes noen alternativer til bil der.

[Transport] er alfa omega for å være i arbeid. Egentlig er bil det eneste som nytter (...) Buss går jo ikke her og taxi er bare prakk, og det koster jo mye mer enn å ha egen bil.

Camilla

Når man bor på landet har man ikke noe annet enn bilen. Det går jo ikke noen busser, det går jo ikke noe transport her (...) Hvis det hadde gått buss og jeg hadde kommet meg på så kunne jeg godt tatt bussen.

Else

5.2.2 Parkering

Som nevnt tidligere vektlegger informantene parkeringsmuligheter som en svært sentral del av reisekjeden. Dette gjelder ikke minst reiser til og fra jobb, og reiser i jobbsammenheng. De informantene som er i arbeid og som kjører bil til jobb, har ofte faste plasser der de pleier å parkere. Noen har fått tildelt egen plass i parkeringskjeller eller under tak, mens andre har egen avtale med arbeidsgiver om hvor de kan parkere. De fleste har imidlertid opplevd parkering som en utfordring tidligere i arbeidslivet. Else forteller for eksempel at hun i perioder ble tvunget til å feilparkere da hun kjørte på jobb.

Ble det vanskelig (...) så parkerte jeg litt ulovlig. Det var jo ikke noe alternativ!

Else

De fleste informantene har på ett eller annet tidspunkt opplevd utfordringer knyttet til å finne en tilgjengelig parkeringsplass i nærheten av arbeidsstedet. Informantene vektlegger dette som særlig viktig.

Alle burde ha en egen handikapparkering i nærheten av inngangsdøra. Det er ikke vanskelig hvis man kjører og har god parkeringsplass. Sånne ting hjelper mye for å kunne komme i arbeid (...) Hvis du må parkere nede og det er en liten bakke, kjenner du det fort på kroppen. Da klarer jeg ikke å gå.

Fredrik

Har stått på selv for å få det til å fungere, for eksempel få parkeringsplass nære nok. For på vinteren er det ikke enkelt å kjøre en rullestol fra parkeringsplassen 50 meter unna. Av og til er det mye snø, og da kommer jeg ikke frem.

Anton

Informantene forteller at parkering langt unna arbeidsstedet er en ekstrabelastning som følger dem gjennom arbeidsdagen. Flere forteller også at parkering krever mental energi fordi de bekymrer seg for hvordan parkeringsmulighetene vil være neste arbeidsdag. Særlig for informanter som jobber i sentrum der de benytter ordinære, kommunale parkeringsplasser, kan det være utfordrende å finne parkeringsplasser som er nære nok. Gunnar forteller at det var spesielt strevsomt å komme seg til jobb da han jobbet i sentrum. Han opplevde det som uforutsigbart og tilfeldig hvorvidt han fikk parkeringsplass eller ikke. Selv om det fantes handikapparkeringer og han hadde oblat for å parkere der, var det ofte langt unna og stor rift om plassene.

Det var nesten så jeg grudde meg hver dag til jeg skulle på jobb, fordi jeg ikke hadde noen parkeringsplass og jeg måtte gå langt

Gunnar

Anton deler noen av Gunnars opplevelser. Anton forteller at han har sagt fra seg flere og flere verv fordi det er vanskelig med parkering. Anton opplever at situasjonen har forverret seg: selv om det finnes ganske mange handikapplasser er de ofte opptatt fordi mange flere har parkeringsbevis nå enn tidligere. For Anton har underskuddet på handikapplasser stor betydning for hvordan han må legge opp egen hverdag.

Når jeg [har en avtale] i sentrum må jeg være ute i god tid for å finne parkering. Da må man kanskje være ute to timer i forkant, så du kan være sikker på at du klarer å komme deg dit du skal ha timen. Det er ofte sånn, du må være ut i god tid

Anton

Anton må derfor planlegge egen aktivitet nøye, og aktiviteter som for mange kan ha liten inngripen i arbeidshverdagen, kan for Anton bidra til store arbeidsavbrudd. Informantene forteller videre at det ikke bare er parkeringsplassens nærhet til arbeidsplassen som spiller inn. Parkeringens plassering har liten betydning dersom den ikke kan benyttes.

I tillegg til at flere informanter opplever parkeringen som utilgjengelig på grunn av få ledige plasser, bidrar både utformingen av parkeringsplassen og værvariasjoner til utfordringer. Bodil forteller at eieren av bygningen som huser arbeidsplassen der hun jobber nå, har ansvar for brøytingen. Fordi huseier alltid brøyter og strør på morgenen før hun kommer på jobb opplever hun sjelden problemer med å komme seg til arbeid. Ved hennes tidligere arbeidsplass opplevde hun imidlertid større vansker.

Det var verre da jeg jobbet i sentrum, for da var det kommunen som hadde brøytinga, og det ble ikke alltid brøytet i nærområdet rundt bygningen. Det var ikke like enkelt (...) Og man fikk jo høye brøytekanter..

Bodil

Utfordringer knyttet til tilgjengelighet og nærhet gjør at mange informanter fremstiller egen, innendørs parkeringsplass som den ideelle løsningen. Dette skaper forutsigbarhet i forhold til hvor man kan parkere og trygghet knyttet til at man vet det finnes plass i tilstrekkelig nærhet til arbeidsplassen. I tillegg slipper man å skrape is eller koste snø fra bilen vinterstid, hvilket kan være vanskelige oppgaver for personer som sitter i rullestol.

5.2.3 I løpet av arbeidsdagen

I dagens arbeidsliv spiller transport en viktig rolle i utførelsen av egne arbeidsoppgaver, samtidig som det kan være avgjørende for sosial omgang med kolleger og arbeidsgiver. Mange av informantene forteller at transport på ett eller annet tidspunkt har skapt utfordringer i løpet av arbeidsdagen. Dette gjelder særlig reiser i forbindelse med møter, konsulentoppdrag og konferanser informantene har deltatt på i jobbsammenheng. For alle informantene er det i all hovedsak lengre reiser som blir problematiske. Dette er gjerne situasjoner der informantene må benytte et annet transportmiddel og reise på en annen måte enn til daglig. Bodil bruker rullestol og reiser mye i jobben sin. For Bodil oppleves andre transportmidler enn bil som umulige, også i arbeidssammenheng.

Å prøve å reise til Lillehammer med tog, for eksempel, var et uendelig styr. For det første var det vanskelig å komme seg til jernbanestasjonen (...), og om bord på toget var det dårlig festing av rullestol, og toalettene var heller ikke helt topp. Det var risikosport.

Bodil

Fredrik opplevde også særskilte vansker knyttet til lange reiser i jobbsammenheng. Han skulle til Oslo i forbindelse med jobb, og fordi det var vinter ønsket han å ta toget fremfor å kjøre egen bil. Han opplevde store vansker med å komme seg av og på toget, og var avhengig av hjelp fra personellet om bord på toget.

Det var så vanskelig å komme inn i toget og ut av toget. Hvis du har koffert og krykke og må klatre fire trinn. Det er så vanskelig. Så da vi kom [dit jeg skulle stige av] sa jeg til konduktøren at "jeg må ha hjelp". Det var så vanskelig. De måtte bære meg ned (...) Én kom med kofferten min og to andre kom med handa mi og løftet meg ned. Det var så høyt. Jeg likte det ikke.

Fredrik

Også andre informanter forteller lignende historier. Mange forteller at det blir slitsomt å delta på møter og arrangementer i jobbsammenheng utenfor den vanlige arbeidsplassen. De forteller at de som arrangerer eller innkaller til møter ofte ikke tenker på at lokalene skal være tilrettelagte, og at det skal være mulig for alle å komme seg frem dit de skal.

Det hender vi har kurs og samlinger på ulike steder (...), da må jeg selv sjekke at lokalene er tilrettelagt slik at jeg kommer meg inn og at de har parkering i nærheten.

Anton

Informantene opplever dermed reiser i forbindelse med jobb som strabasiøse, og forteller at det også her er avgjørende med god planlegging og undersøkelser i forkant av reisen. Dora er konsulent og må av og til reise ut i distriktet på oppdrag. Hun forteller at hun ved et tilfelle der hun skulle ha et oppdrag på en øy i

Trøndelag, regnet med å måtte dra et døgn i forvegen fordi hun opplevde det som umulig å komme seg dit med kollektivtransport. For å slippe dette forhørte hun seg dermed med et annet firma som hun visste skulle delta på samme arrangement.

Jeg hadde et sånt oppdrag på [den øya], og det å komme seg dit med kollektivtransport var ikke enkelt, så jeg regnet med å måtte være bort i et døgn. Men så var det noen fra et annet firma som skulle dit den dagen, så jeg jeg tok kontakt og det viste seg at vedkommende skulle kjøre. Så da satt jeg på der.

Dora

Doras historie er dermed ett eksempel på hvor viktig planlegging og organisering av transport blir for å utføre egne arbeidsoppgaver. Selv om informantene bruker mye tid på å forberede seg på reiser i forbindelse med eget arbeid, har mange også opplevd at de på grunn av vanskeligheter med transport ikke har kunnet deltatt på møter eller sosiale aktiviteter i jobbsammenheng. For informanter som er avhengige av bil skyldes dette ofte at bilen er på verksted eller stopper på veg på til møte eller lignende, og fordi bilen for mange av disse oppleves som eneste mulighet kan dette ha stor betydning for den enkeltes deltakelse. Muligheten for å delta begrenses også av at informantene opplever en viss usikkerhet knyttet til forholdene på stedet de skal besøke. Gunnar forteller at han tidligere var med jobben på tur til Røros, og at det opplevdes som veldig strevsomt fordi det ikke var tilrettelagt for rullestol. Nå er han svært usikker på om han skal bli med på årets utflukt til Tautra.

Nå skal vi til Tautra, og jeg er ikke så sikker på at jeg skal være med. Jeg vet at det blir strevsomt det også. Opp bakker, og sand. Nei, det er ikke tilrettelagt der. Jeg har aldri vært der jeg, men kanskje det er bra..

Gunnar

Samtidig som Gunnars sitat viser hans bekymringer for hvorvidt han kan bevege seg rundt på Tautra, viser det også at Gunnar egentlig ikke vet hvordan forholdene på Tautra er, men at han på grunn av tidligere erfaringer antar at det vil være vanskelig.

5.2.4 Arbeidsgiver og kolleger

Både arbeidsgiver og kolleger kan ha stor betydning for hvordan arbeidstakere opplever sin arbeidshverdag. Arbeidsgivere kan for personer med nedsatt funksjonsevne ha særlig stor innvirkning fordi de egenhendig kan fremme eller hemme tilgjengelighet for sine arbeidstakere. Informantene i denne studien har i svært varierende grad opplevd at deres arbeidsgivere har lagt til rette for at de skulle komme seg til og fra jobb på en så enkel måte som mulig. Noen har opplevd at arbeidsgiver har tatt initiativ til avklaring av transport og parkeringsmuligheter, og at arbeidsgiver har forsøkt å legge til rette for at transportrelaterte utfordringer ikke skulle være til hinder for arbeidet. Bodil snakket for eksempel med sin arbeidsgiver om muligheten for å få reservert parkeringsplass i kjelleren, og ble satt i kontakt med vaktmesteren hun måtte inngå avtale med. Anton opplevde også positiv respons fra arbeidsgiver i forhold til å få fast parkeringsplass. Han har fått en skriftlig avtale som sier at han har fast parkeringsplass.

For egentlig er det vaktmester og tekniske sin parkeringsplass, som jeg får lov til å benytte (...) Han [lederen] ordnet det og at det ble skriftliggjort. For hvis [en avtale] ikke står skrevet noe sted, og det slutter folk og kommer nye, så kjenner ikke [de nye] til [avtalen].

Anton

De to siste arbeidsplassene mine har jeg opplevd at det har vært veldig godt tilrettelagt, og at lederne har skjønt dette her.

Gunnar

De fleste informantene opplever imidlertid at arbeidsgiver i liten grad har bidratt til å legge til rette for deres arbeidsdeltakelse. Informantene påpeker at de har opplevd variabel forståelse fra arbeidsgivers side. Anton tror ikke det er vond vilje fra arbeidsgivernes side, men skyldes at arbeidsgiver har vanskelig for å sette seg inn i hvor viktig transport og parkering er. Det råder derfor en tydelig oppfatning blant informantene om at de må ta tak i situasjonen selv dersom de skal få arbeidsdagen til å fungere.

[Transport og parkering] er noe jeg må tenke på selv (...) Det er ingen som ordner opp for deg, du må ordne opp selv!

Else

Det går ikke an å si at [arbeidsgiver] har tatt hensyn (...) Da jeg forklarte at jeg hadde vanskeligheter med å bevege meg, og de hadde møter i 2. etasje, var det ikke snakk om å møtes andre steder

Camilla

Lederne her har sagt at "vi gjør ikke noen forskjell [på ansatte]", de har ikke skjønt det helt da. Du har ikke noen valgmuligheter som bevegelseshemmet. Den som har friske bein og kan gå har faktisk noen valgmuligheter. Det er det enkelte bedrifter som ikke har skjønt.

Gunnar

Informantenes fortellinger viser at de opplever arbeidsgiverne som lite forståelsesfulle, og at arbeidsgiverne ikke skjønner situasjonen deres. Som Anton påpekte over er ikke dette nødvendigvis et utslag av uvilje, men kan være resultat av mangelfull kommunikasjon mellom arbeidsgiver og arbeidstaker. Selv om informantene i varierende grad har tatt initiativ til oppklarende samtaler selv, viser historiene at de opplever arbeidsgivernes engasjement som avgjørende.

Arbeidsgiverne kan nok ha en jobb å gjøre i forhold til å spørre hva slags behov den enkelte har. Ikke bare inne på arbeidsplassen, men det rundt også

Anton

I tillegg til arbeidsgiver utgjør kollegaer en viktig del av arbeidsdagen. Flere informanter forteller at kollegaene er viktige støttespillere både i det daglige arbeidet og ved sosiale arrangementer. Særlig informanter som har jobbet på samme sted over lengre tid har utviklet bånd til kolleger som kan bidra til å forenkle arbeidshverdagen. Flere informanter forteller at de har fått skyss med kolleger når de ikke har kommet seg dit de skal på egenhånd.

Jeg har en kollega jeg har jobbet lenge sammen med, som kjenner meg godt, som ser dersom det er noe jeg trenger hjelp til, og forstår bedre. Og hvis jeg reiser med andre som kjenner meg ganske godt, og vet når jeg trenger hjelp, og hvis skal på møter eller turer, og bestiller handikaprom på hotell og sånn. De er kanskje flinkere til å tilrettelegge enn arbeidsgivere av og til.

Anton

Selv om mange opplever kolleger som en støtte, forteller Gunnar at han også har opplevd konfliktsituasjoner. Gunnar opplevde at funksjonsfriske kolleger fikk tildelt fast parkeringsplass fremfor ham selv. Gunnar fikk ikke tildelt egen, fast plass, og måtte derfor be kollegene om få låne deres plasser.

Det var andre som fikk plass fremfor meg. De var faktisk friske, og jeg diskuterte med kolleger og spurte om å få låne plassen deres, fordi de hadde sine egne faste plasser. Det var folk i lederstillinger (...) Det var mange ganger jeg ble skikkelig forbannet og sa i fra.

Gunnar

5.2.5 Hjelp fra andre

Selv om samtlige informanter vektlegger hvor viktig valg av transportmiddel er for deres selvstendige mobilitet, forteller de fleste at de likevel er avhengig av en eller annen form for bistand fra andre. Som vist tidligere spiller både arbeidsgiver og kolleger en viktig rolle i tilrettelegging av informantenes reisekjeder, men også andre aktører trer inn i informantenes historier. Dette gjelder for eksempel Bodil.

I sine jobber har Bodil inngått avtaler for å sikre at hun kunne bruke bilen sin til og fra jobb. I en tidligere jobb inngikk Bodil en avtale med en person som bodde i bygningen som hun jobbet i. De hadde en ordning der han pleide å komme ut for å hjelpe Bodil til og fra parkeringsplassen gjennom hele vinteren. De første årene hun jobbet hadde hun en vanlig personbil der hun fraktet rullestolen sin i bagasjerommet. Dermed måtte hun ofte få hjelp av vaktmesteren for å hente stolen inn og ut av bilen, men brukte også å spørre forbigående om de kunne hjelpe henne. I sin nåværende jobb har Bodil en avtale med eier av bygget hun jobber i.

Så kan det være at det har snødd mye i løpet av dagen, slik at det ikke er brøytet ordentlig (...) Dersom [kollegene mine] ikke er her så ringer jeg huseier slik at de kommer og hjelper meg.

Bodil

Også Anton og Else forteller at de opplever vinteren som særlig krevende, og derfor blir nødt til å be tilfeldig forbipasserende om hjelp.

Har jo opplevd å parkere på vinteren, men ikke kommet meg av flekken når jeg har kommet ut av bilen. Så da må du jo prøve å huke tak i en eller annen tilfeldig som går forbi og spørre om hjelp.

Anton

Hvis det er folk der kan jeg godt rope at de må hjelpe meg. Men det blir jo tilfeldig, ikke sant, om det er folk ute der eller ikke. Hvis ikke får jeg bare sitte og vente til noen kommer da.

Else

Selv om de fleste informantene ofte tyr til hjelp fra familie og venner, forteller mange altså at de også må be ukjente om hjelp. Dora har nedsatt syn og reiser med buss til og fra jobb. Fordi hun ofte tar den samme bussen mellom de samme holdeplassene, vet hun etter hvert at det gjerne er de samme menneskene som tar bussen. Det kan være personer som bor i samme nabolag som henne, eller personer som reiser i samme retning. Fordi Dora, særlig på hjemreisen, ikke kan vite sikkert om det er hennes buss som kommer til bussholdeplassen, blir disse personene viktige medhjelpere.

Stort sett spør jeg jo, jeg spør folk rundt meg. Og så er det jo sånn at det er en del av de samme menneskene som tar bussen (...) Etter å ha spurt de et par-tre ganger husker de at "hun blinde med hund skal dit og på den bussen" (...) Men det er en egentilfredsstillelse i å klare mest mulig selv, samtidig som man kommuniserer overfor omgivelsene at man klarer seg selv.

Dora

Dora forteller videre at hun ikke har noen betenkeligheter eller bekymringer knyttet til å be andre om hjelp. Hun forteller at hun ikke kan late som hun ser, og da er hun nødt til å venne seg til å be om hjelp. Hun sier at det å kunne spørre og venne seg til å spørre er noe en person med nedsatt funksjonsevne bare må lære seg.

Det er utrolig hva man får til. Det du klarer selv, det klarer du selv, men det du trenger hjelp til, det trenger du hjelp til. (...) Det er viktig å kommunisere fornuftig med folk. Hvis det kommer en person og spør om du vil ha hjelp, så skal du enten gi ja eller nei til svar. Du skal ikke svare "pell deg vekk", for da kommer han ikke neste gang (...) Det å fungere sosialt er jo også en del av det å benytte et transportmiddel.

Dora

Selv om mange av informantene beskriver den hjelpen de får i positive ordelag, gir de også uttrykk for at den kan oppleves som belastende. Omverdenen oppmuntrer i følge noen av informantene til at de skal be om hjelp dersom de har behov for det, men mange forklarer at de egentlig ønsker å klare seg uten hjelp fra andre. Anton forteller for eksempel at han kan bli ganske sliten av å måtte be om hjelp hele tiden, og mener det beste er om man kan få klare å komme seg frem på egen hånd.

Tror du kan bli ganske sliten av å be om hjelp hele tiden, slik at det blir en barriere slik at du slutter eller ikke jobbe. (...) Det sliter litt psykisk (...) Det er litt det å få tilrettelagt slik at du kan gjøre jobben din på lik linje med andre, uten at du trenger be om spesiell hjelp til en del av jobben.

Anton

Dette gjelder også flere av de andre informantene. Både Bodil og Else gir uttrykk for at de synes det kan være ubehagelig å be andre om hjelp, og at de helst ønsker å klare seg selv. Else forteller at hun vanligvis får hjelp av mannen sin og barna når hun skal noe sted. Vennene hjelper også til, blant annet har hun en god venninne som ofte fungerer som sjåfør.

Men det er jo ikke tilstrekkelig, og jeg føler at jeg plager dem. Jeg liker overhodet ikke å be om hjelp.

Else

Jeg spør ikke mer enn jeg må. Men jeg synes det er bedre å spørre selv enn at alle andre spør om de skal hjelpe meg. Jeg synes det er bedre å få lov til å spørre selv.

Bodil

5.3 Ut av arbeidslivet

På samme måte som transport kan bidra til å forme inngangen til arbeidslivet og den enkeltes arbeidshverdag, kan utfordringer knyttet til transport også påvirke mulighetene for å forbli i arbeid. For nesten samtlige informanter er det svært viktig å være i aktivitet og arbeid. Flere gir også uttrykk for at de er bekymret for det livet de ville hatt uten arbeidsdeltakelse og uten mulighet til å delta på andre sosiale arenaer.

Det å være i aktivitet er handikapkompenserende. En synshemming eller bevegelseshemming kan bli det minste problemet hvis du ikke får lov til å utspille deg på noen arenaer. Alle må bety noe, alle er del av en sosial sammenheng.

Dora

Uten bil kan jeg si: bare dø. Du blir bare sittende hjemme. De to-tre årene jeg var uten arbeid hadde jeg det veldig vanskelig. Det blir ikke liv uten transport hvis du har et handikap

Fredrik

Flere av informantene foreller at de har sluttet i tidligere jobber fordi det har blitt for krevende, uten at de nødvendigvis relaterer dette til vansker med transport. Likevel kommer det tydelig frem i informantenes fortellinger at transport kan ha direkte betydning for hvorvidt de fortsetter i arbeidslivet. Som antydning tidligere gir de fleste informantene uttrykk for at de er helt avhengige av den transportordningen de har i dag for at de skal kunne stå i arbeid. Dette har for eksempel ført til at noen vegrer seg for å skifte jobb, fordi det medfører usikkerhet knyttet til hvordan de skal komme seg til og fra arbeidsplassen. Selv om dette ikke ser ut til å være tilfelle blant informantene i denne studien, kan dette bety at man tvinger seg selv til å stå i en jobb man ikke trives i eller ønsker seg bort fra fordi man ikke opplever andre alternativer som reelle. På sikt kan dette legge visse føringer på den enkeltes motivasjon til å stå i jobb.

Da var det en periode jeg ikke var sikker på om jeg ville klare å komme meg på arbeid. Til jeg fikk skikkelig bil som fikk avlastet og rasjonalisert bruken av hendene mine litt. Så man kan fort falle ut av arbeidslivet dersom transporten ikke fungerer.

Bodil

Samtlige informanter i dette datamaterialet ønsker å være i jobb så lenge de makter. Mange har imidlertid opplevd at vansker knyttet til transport har gjort dette vanskelig. Bodil forteller for eksempel at det var en periode da hun fikk smerter i hender og skuldre på grunn av overbelastning når hun flyttet seg inn og ut av bilen sin. Frem til hun fikk bil som var mer tilpasset hennes behov, var hun usikker på hvorvidt hun kunne fortsette arbeidet sitt.

For Bodils arbeidsdeltakelse var det dermed avgjørende at hun hadde en bil som ikke medførte ekstrabelastninger på hender og skuldre. Mange av informanter har lignende historier der de forteller at arbeidsdeltakelse blir slitsomt når man bruker mye tid og energi på å få dagen til å gå rundt. For Gunnar førte dette til at han sluttet i en tidligere jobb. Gunnar har tidligere fortalt at han opplevde lite imøtekommenhet blant kolleger og arbeidsgiver knyttet til tildeling av faste parkeringsplasser, og fant det urettferdig at funksjonsfriske kolleger ble tildelt parkeringsplass fremfor ham selv.

Jeg fallerte altså (...) Det var mange ganger jeg var skikkelig forbannet og sa i fra. Og det var en av grunnene til at jeg ikke fortsatte å være der. Det var faktisk en grunn til det. Jeg orket ikke å møte opp på møtene der, fordi jeg visste ikke hvordan jeg skulle komme meg dit. Fordi det var såpass langt ifra.

Gunnar

Selv om Gunnar opplever den jobben han har nå som spennende og givende, merker han han det sliter på ham og at han ikke har noe særlig overskudd til fritid. Også Anton føler på at jobben krever sitt. Anton fortalte over at han har sagt fra seg flere verv fordi han opplever det som for slitsomt å ta seg rundt. Han gir også uttrykk for at han sannsynligvis kunne ha holdt på lengre dersom det var tilrettelagt, for da hadde han sluppet å bruke så mye energi på andre ting.

Det med transport er jo veldig viktig for å komme seg i jobb og være i jobb (...) Det er mange som kunne ha bidratt på en eller annen måte som sitter hjemme i dag. Ikke bestandig så mye tilrettelegging som skal til (...) For mange blir [transport] så slitsomt at de kvier seg og heller blir hjemme.

Anton

Til arbeid må man ha god transport, rett og slett. Til arbeid og til livet (...) Hvis man ikke har hjelpemidler blir man fort sliten og man slutter tidligere.

Fredrik

En fremtredende barriere knyttet til transport i arbeidslivet er derfor at forflytning for mange utgjør en ekstrabelastning som gjør at man som arbeidstaker sitter igjen med mindre energi til å utføre de arbeidsoppgavene man skal i løpet av arbeidsdagen. For mange henger dette sammen med manglende tilrettelegging og manglende fleksibilitet. Fleksibilitet fremheves av flere informanter som en forutsetning for at de skal kunne stå i arbeid, samtidig som informantenes historier viser at den fleksibiliteten de har er svært begrenset. De fleste informantene, særlig gruppen som bruker bil som sitt hovedsakelige fremkomstmiddel, poengterer hvor viktig bilen er for deres fleksibilitet og selvstendighet. Samtidig påpeker informantene hvor avhengige de er av bilen for å kunne leve det livet de ønsker. Fordi det er mangelen på akseptable alternativer som gir bilen avgjørende betydning kan man imidlertid spørre hvor fleksible informantenes transportordninger egentlig er. I mangelen på en reell plan B har mange av informantene opplevd at de har kommet for sent til, endret på eller måttet avlyse avtaler de har hatt. Man kan derfor lure hvor fleksibel man egentlig er når bilen er eneste alternativ.

5.4 Oppsummering barrierer i yrkeskarrieren

Samtalene med informantene viser at transport kan fremstå som en barriere i ulike faser av yrkeskarrieren. Selv om informantene fremstiller egen situasjon i et positivt lys, kan man likevel identifisere en rekke utfordringer som både nå og tidligere har begrenset informantenes muligheter i yrkeslivet. Tabell 4 gir en oversikt over barrierer personer med nedsatt funksjonsevne står ovenfor i ulike deler av yrkeskarrieren, samt konsekvenser disse barrierene kan ha for den enkeltes yrkesdeltakelse.

Tabell 4 Oversikt identifiserte barrierer og konsekvenser i ulike faser av yrkeskarrieren

FASE	BARRIERE	KONSEKVENSER
Inn i arbeid	Manglende støtteordninger for studenter Nødvendig assistanse fra andre Organisering av transport stjeler energi Manglende tilgjengelighet i hele reisekjeden Usikkerhet i fht. tilgjengelighet i reisekjeden	Fullfører ikke utdanning Søker ikke relevante jobber Tar ikke relevante jobber
I arbeid	Manglende fleksibilitet i egen transport Erfaringer med alt. transport Tidkrevende planlegging av egen transport Mangel på tilgjengelig parkering Mangelfull utforming av kollektivtransport og transportsystem Arbeidsgivers forståelse av transportbehov Avhengighet av andre	Sårbarhet hvis valgt transport faller bort Skepsis mot alt. løsninger Begrenser sosial deltakelse Reduserer deltakelse Begrenser aktuelle arbeidsoppgaver Ekstrabelastning i arbeidsdagen Krevende å delta på møter, kurs mv. Psykisk belastning å be andre om hjelp
Ut av arbeid	Transportvalg faller bort Manglende fleksibilitet i egen transport Manglende tilrettelegging i egen transport Forhandlinger om transport med arbeidsgiver	Står i jobb man ikke ønsker Redusert motivasjon og arbeidslyst Ekstrabelastning Sykemelding Tidlig pensjonering Avslutte arbeidsforhold

Samtalene med informantene viser for det første at de i varierende grad har opplevd transport som en barriere på veg inn i arbeidslivet. Flere av informantene forteller at de opplevde liten grad av tilrettelegging da de var studenter, og at de ofte var avhengig av hjelp fra andre for å komme seg til studiestedet. Én informant forteller også at hun måtte avslutte sin profesjonsutdanning ett år før hun var ferdig, fordi hun ikke kom seg til skolen. Vansker med å komme seg til studiestedet stjål også energi som reduserte utbyttet av å møte opp.

Informantenes historier viser også at transport legger føringer på hvilke jobber de ønsker å søke på, og hvilke jobber de har mulighet til å takke ja til. Flere av informantene forteller at det var vanskelig å få jobb etter studiene, og at de hadde klare tanker rundt hvilke jobber de ønsket å søke på. Mange av informantene reflekterte bevisst rundt hvilke transportmuligheter ulike jobbtilbud ga, og undersøkte transportmulighetene aktivt for å kunne vurdere hvilke stillinger de kunne søke. Blant annet denne kritiske søkeprosessen bidro til at informantene i liten grad hadde mulighet til å takke nei til jobber de fikk tilbud om. Én informant forteller at han imidlertid har valgt ikke å søke seg til en etat som passer hans kompetanse og erfaring bedre, fordi han vet det vil gjøre det vanskeligere for ham å komme seg til og fra jobb.

Transport utgjør også en utfordring når man står i arbeid. Fordi de aller fleste informantene har nedsatt bevegelsesevne er bilen det dominerende valget av transportmiddel til og fra jobb. Informantene som kjører bil betrakter bilen som det eneste alternativet, og har i liten grad en plan B for hva de gjør dersom bilen en dag står eller er på verksted. Avhengigheten av bil gjør også at disse informantene i stor grad vektlegger parkering som en viktig del av reisekjeden. For informantene vil den ideelle løsningen være en fast parkeringsplass under tak som er nære arbeidsstedet og som vedlikeholdes kontinuerlig gjennom hele året. Flere informanter forteller at de bekymrer seg for hvor de skal parkere, og at de er nødt til å planlegge nøye for å kunne utføre de aktivitetene de ønsker.

I tillegg til reiser til og fra jobb, spiller transport også en viktig rolle i utførelsen av egne arbeidsoppgaver. Informantene opplever det som slitsomt å delta på møter og arrangementer i jobbsammenheng utenfor den vanlige arbeidsplassen, og opplever det som problematisk å måtte benytte andre transportmidler enn det de vanligvis gjør når de reiser til jobb. Flere av informantene opplever det for eksempel som særskilt utfordrende å skulle reise lengre strekninger med tog.

Vansker knyttet til transport kan i arbeidshverdagen også legge visse føringer på forholdet til arbeidsgiver og kolleger. Selv om noen informanter har opplevd arbeidsgivere som har vært imøtekommende og tatt initiativ til tilrettelegging på arbeidsplassen, gir de fleste informantenes inntrykk av at arbeidsgivere i liten grad har bidratt til å legge til rette for deres arbeidsdeltakelse. Informantene tror dette i all hovedsak skyldes at de ikke riktig forstår situasjonen til den enkelte, samtidig som det kan skyldes mangelfull kommunikasjon mellom arbeidsgiver og arbeidstaker. Flere informanter forteller videre at de opplever mer støtte og større forståelse blant kolleger enn hos arbeidsgiver. Kolleger er én av de gode hjelperne flere informantene avhenger av i sin arbeidshverdag. Samtlige informanter understreker betydningen av selvstendighet og å klare seg selv, men de aller fleste forteller også at de på et eller annet tidspunkt er eller har vært avhengig av hjelp fra andre.

Sist viser samtalene at utfordringer knyttet til transport kan påvirke muligheten til å forbli i arbeid. Flere informanter understreker hvor viktig arbeidsdeltakelsen er for deres livskvalitet, samtidig som de forteller at

de har sluttet i tidligere jobber fordi det har blitt for krevende. Transport er én ekstrabelastning som stjeler energi i arbeidsdagen. Informantene bruker mye tid og energi på å få dagen til å gå rundt, og er ofte avhengige av at alt skal klaffe for at arbeidsdagen og dagen for øvrig skal fungere. Dette henger blant annet sammen med at de fleste informantene ikke opplever et reelt reisealternativ til egen bil. Selv om informantene selv beskriver bilen som avgjørende for en fleksibel mobilitet, tyder historiene deres på at denne avhengigheten av bilen også legger store begrensninger på muligheten til å forflytte seg. Informantenes fleksibilitet ser derfor ut til å hvile på at den transportrutinen de har valgt fungerer.

6 Støtteordninger

Som vist tidligere eksisterer flere typer offentlige støtteordninger for personer som ikke kan benytte seg av det ordinære transporttilbudet. Gjennom dybdeintervjuene i dette prosjektet ble informantene også spurt om de noen gang hadde søkt om å få hjelpemidler eller støtte gjennom slike støtteordninger. De aller fleste informantene er bevegelseshemmede med støtte til spesialbygde biler fra NAV (bilstønad), noe som også berettiger dem til grunnstønad til drift av bilen. Kun én av informantene har ikke slik bilstønad, men disponerer førerhund fra NAV. Alle informantene har dessuten TT-kort fra fylkeskommunen, som de kan benytte til betaling i taxi sammen med en egenandel.

6.1 Bilstønad

Samtlige av informantene som har bilstønad gir klart uttrykk for at bilen er et uunnværlig hjelpemiddel for at de skal kunne komme seg ut. Informantene forteller at bilen er nødvendig for arbeidsdeltakelsen, og for å få gjort daglige gjøremål og truffet andre mennesker. Dette gjelder både informanter som er og ikke er i arbeid i dag.

Jeg har bilstønad. Og grunnstønad. Og så har jeg ombygd bilen. [...] Hvis ordningen faller bort, da har jeg rett og slett ikke jobb. Det er jeg helt sikker på. Hvis jeg ikke har hatt bil ville jeg heller ikke hatt jobb.

Bodil

Med dette sitatet gir Bodil klart uttrykk for hvor viktig bilstønaden er for hennes arbeidsdeltakelse. Også de andre informantene med slik stønad sier de ikke hadde jobbet hvis de ikke kunne kjøre bil dit. Dette er både begrunnet med dårlig tilgjengelighet og usikkerhet i forhold til kollektive transportmidler, og med at reising med kollektive transportmidler fører til en såpass stor påkjenning fysisk og mentalt at man ikke vil være i stand til å jobbe.

Jevnt over er alle informantene fornøyde med bilordningen. Bodil forteller eksempelvis at hun er svært fornøyd med hjelpemiddelfirmaet som reparerer den ombygde bilen hennes.

Hvis utstyret i bilen går i stykker er hjelpemiddelfirmaet som bygde bilen ansvarlig for reparasjon. Det bruker å gå rimelig fort.

Bodil

Samtidig er Bodil en av flere informanter som påpeker at ventetiden for å få ny bil kan være i lengste laget.

For meg er det ikke svartiden på bilstønad som er viktig, men tiden fra jeg søker til jeg har bilen. Og den totalt sett er ganske lang. Ett og et halvt år fra du søker til du har bilen.

Bodil

Camilla kommenterer også ventetiden, og frykter at den kan bli enda lenger etter omorganiseringen av hjelpemiddelsentralene.

Fra man starter å søke om bil tar det ca. to år. Det er jo ett år på fabrikken til de som bygger bilen, så skal den jo bygges om, og så skal den tilbake til forhandleren. Så til sammen med søknad og alt det det så tar det veldig lang tid. Så når de skal regionalisere, slik at det blir én saksbehandleravdeling i stedet for 3 eller 4 tar det jo enda lengre tid (...).

Camilla

I kapittel 3 ble det referert til Riksrevisjonens vurdering av bilordningen i 2007, hvor det ble påpekt at behandlingstid for søknad og ventetiden på bestilling og ombygging av bil til sammen kan bli over to år. Dette kan ha stor betydning for den enkeltes yrkesdeltakelse.

6.2 Grunnstønad

Et annet moment som ofte nevnes av informantene er det økonomiske aspektet ved det å ha en tilpasset bil. Alle som har bilstønad gjennom NAV har automatisk rett til grunnstønad av en viss størrelse (jf. kap. 3), som skal dekke merutgiftene man har med en slik bil. I flere av intervjuene kommer det imidlertid frem at brukerne har ekstrautgifter også utover dette.

Nå i vår har jeg hatt 7000 i reparasjon på bilen. Og det er mer enn to måneder grunnstønad. Så det er jo ikke slik at grunnstønaden dekker alle utgifter man har ved tilpasset bil. Og en tilpasset bil er forferdelig dyr i drift og vedlikehold. Dekkene er mye dyrere, alt er mye dyrere på de store bilene. (...) Det blir altfor mange tiltak på verksted med den store bilen, bare det å skifte motorolje koster over 3000 kroner.

Camilla

[Grunnstønaden] dekker ikke så veldig mye, mesteparten må du dekke selv. Også vedlikehold, bortsett hvis det er ekstrautstyret som går i stykker da, så er det folketrygden som dekker det.

Anton

På tross av disse utgiftene er det ikke noe alternativ for noen av informantene å ikke ha bil, da den ses som en forutsetning for et liv utenfor hjemmet. Noen uttrykker imidlertid en viss bekymring for innstramminger i stønaden. Bodil forteller at hun betrakter bilen som et teknisk hjelpemiddel, og mener derfor det ikke burde vært noen egenandel på bilholdet. Samtidig påpeker hun hvor avhengig hun er av at ordningen finnes.

Når det nå er egenandel på bil, synes jeg ordningen for oss med stor bil er ganske grei. Men det kan jo fort bli innstramminger, og det er det som er skrekken (...) For den type biler er jo dyre, og man kan på en måte ikke velge en liten bil.

Bodil

Men det er en stor kostnad, en veldig stor kostnad. Siden jeg må ha stor bil, og kjører veldig langt, så blir forsikringen dyrere, drivstofforbruket høyere, og så har du bomavgift.. Jeg må jo bruke den overalt jeg skal, om jeg skal ut bare en liten tur må jeg ha med meg bilen.

Anton

Bodil og Anton gir her uttrykk for noe flere av informantene antyder. For å imøtekomme egne transportbehov er de avhengige av biler som mange andre i utgangspunktet vurderer som for store, kostbare og dyre i drift. Fordi informantene ikke har mulighet til å velge en mindre og billigere bil kan de heller ikke ta hensyn til kostnadene som følger med. Det kan derfor oppleves som urettferdig fra informantenes side at de reelle merutgiftene som bilholdet medfører ikke dekkes av grunnstønaden.

6.3 TT-ordningen

Alle informantene er fornøyde med at de gjennom TT-ordningen har mulighet til å ta drosje mot en egenandel. De fleste bruker TT-kupongene når de ikke kan kjøre bil, for eksempel når bilen er på verksted, når de er utenbys uten bil, når de føler seg for dårlige til å kjøre bil, eller hvis de ikke kan kjøre fordi de har vært i sosiale lag. I det store og hele synes informantene at ordningen fungerer bra, men noen har også hatt negative opplevelser.

Det fungerer stort sett fint her i fylket, men det er enkelte drosjer som ikke vil ta sånn lapp. De er pålagt å ta dem, men de vil ikke likevel. Hvis du er i Trondheim og sier du skal ha en t-tur så ruller de bare opp ruta og kjører. Har også hendt at drosjen har nektet å kjøre 50 meter ekstra og hente på vinterstid, når jeg ikke kommer meg helt bort til drosjeholdeplassen.

Anton

Anton reflekterer videre over om slik uvilje som han har opplevd fra drosjesjåførenes side kan skyldes at de får dårligere betalt på t-turer, men understreker til slutt at han synes det er en fin ordning. Han mener den må være særlig viktig for de som ikke har bil eller som er redde for å kjøre. Flere av informantene er imidlertid skeptiske til å benytte ordningen til og fra arbeid. Selv om TT-ordningen i Sør-Trøndelag i utgangspunktet ikke skal dekke arbeids- og utdanningsreiser, tyder intervjuene på at dette ikke er kjent for alle informantene. Informantene fremstiller ordningen som lite forutsigbar og lite egnet dersom man skal møte opp et sted til et gitt tidspunkt.

Noen informanter mener også at kostnadene knyttet til drosjekupongene er for høye. Gunnar påpeker for eksempel hvor viktig drosjeordningen er for å holde seg i aktivitet, men at den kan føre til at personer isolerer seg fordi det fort blir for dyrt. Han mener videre prisen blir urettferdig høy sammenlignet med prisen funksjonsfriske må betale for å reise kollektivt.

De er ikke med på ting hvis de må betale drosje, og da dør aktiviteten (...) De som ikke kjører bil selv må ta drosje, og bor de da på Heimdal og skal ned til [sentrum] må de kanskje betale 100 kroner én veg (...) og det er ganske mye penger (...) Funksjonsfriske betaler 30 kroner (...) Så egenandelen på 30 % blir ganske høy hvis du bor på den andre siden av byen.

Gunnar

Dora er den eneste av informantene som ikke har bil, men som bruker buss som fremkomstmiddel. Hun er veldig fornøyd med å ha drosjekupongene i "beredskap", noe som oppsummerer fint det de andre informantene også sier om denne ordningen.

Jeg synes det med transporttjenesten fungerer greit her i byen. Med 120 turer i året kan du ikke kjøre vilt rundt, men likevel er det såpass at det holder. Du kan tillate deg å bruke det ved behov, for eksempel til og fra butikk hvis du handler en gang i uka. Eller står i Midtbyen og bare er veldig sliten. Du kan bruke de som beredskapskuponger. Så den ordningen er fin og der er vi heldige.

Dora

Et par av informantene nevner imidlertid at det er stor forskjell på rullestolbrukere og andre bevegelseshemmede når det gjelder antallet slike kuponger man får tildelt.

For de gruppene som er rullestolbrukere så er det jo bra. De får jo en masse turer. Men så har du de som ikke har kommet dit hen at de bruker stol. Og kanskje det er en prosess for mange å begynne å bruke stol. De har ikke de samme godene da. De får mye, mye mindre. De får seks turer eller noe sånt i halvåret. Det er jo ingenting. Og i alle fall nå når det offentlige snakker så mye om hvor viktig det er med aktivitet, og det å holde på med noen ting. Så er det jo ingenting. Og det er det veldig mange som sliter med, tror jeg. Det med å få avslag når man søker hvis du ikke er en fast rullestolbruker. Jeg synes det er litt urettferdig.

Gunnar

Gunnar peker her på misforholdet mellom myndighetenes fokus på å holde seg i aktivitet og den forebyggingen som ligger i dette, og mangelen på tilrettelegging for at bevegelseshemmede som ikke bruker rullestol skal kunne komme seg ut på fritiden. Dette har ikke direkte sammenheng med arbeidslivet, men en annen informant peker på at når man har få lapper, må man prioritere om man skal bruke drosjelappene på jobb eller fritid. Siden jobb for de fleste har førsteprioritet, blir det lite eller ingenting igjen til fritidsaktiviteter.

[Før hadde jeg] veldig lite transporttjeneste. Jeg hadde bare seks turer per år, tur retur. 12 turer i året blir det. For eksempel hvis du ble litt ubehagelig eller det var noe feil med bilen eller sånne ting så brukte du det tilbudet du har. Da mister du andre ting.

Fredrik

Samtlige av de som ble intervjuet er imidlertid fornøyd med sitt antall TT-kuponger, og behøver ikke velge mellom jobb og fritid på denne måten.

6.4 Førerhund

En av informantene, Dora, er synshemmet og disponerer førerhund fra NAV. Hun har hatt denne hunden i halvannet år, og har tidligere hatt tre førerhunder. Hun beskriver en krevende prosess for å få førerhund. Hun måtte først gjennom en vurdering for å se om hun var skikket til å ha hund, og måtte deretter på en måneds samtreningsskurs med hunden i Oslo. Hun fikk da sykemelding fra lege, og kommenterer at hun kanskje også kunne søkt arbeidsgiver om fri. Hunden er et viktig hjelpemiddel for Dora i hverdagen, og gjør at hun kan bruke mindre av kreftene sine på transport og mer på jobb.

Hunden er et praktisk og godt hjelpemiddel. Det gjør det raskere, mer effektivt og tryggere, og gjør at jeg bruker mindre energi på å ta meg til og fra jobb. Det er mer avslappende, og gjør at jeg kan bruke mer av energien min på selve jobben. I verste fall måtte jeg ha hatt en lavere stillingsandel uten hund.

Dora

6.5 Assistenter

Enkelte av informantene har personlige assistenter som betales av det offentlige. Selv om dette ikke er som transportordninger å regne, kan ordningen ha direkte betydning for den enkeltes transportmuligheter. Både Bodil og Camilla forteller at de har assistenter dekket av det offentlige, og at disse bidrar både med kjøring og bistand ved lengre reiser.

Jeg har jo med meg funksjonsassistent når jeg er ute og reiser, og det får jeg jo dekket av NAV. Og det fungerer veldig ålreit.

Bodil

[Assistenten] jeg har nå kan kanskje brukes som sjåfør etter hvert, selv om det er mest praktiske ting nå i starten. Så da kan vi kanskje utvide stillingen. Så hvis jeg ikke kan kjøre selv kan hun brukes som sjåfør.

Camilla

På tross av at assistentordningen ikke er opprettet med den hensikt å øke funksjonshemmedes mobilitet, har den indirekte betydning for muligheten til å utføre de aktiviteter informantene ønsker. Dette tyder på at det er viktig å se de ulike offentlige støtteordningene i samband med hverandre, da det i mange tilfeller kan være samvirket mellom de ulike ordningene som samlet sett fremmer transportmuligheter.

6.6 Informantenes forslag

Flere informanter kommer selv med forslag eller anbefalinger knyttet til hvilke ordninger som kan bidra til å fremme deres mobilitet. For mange er dette knyttet til parkeringsmuligheter på arbeidsplassen, men noen

viser også til konkrete ordninger andre steder i landet som de ønsker innført også i Trøndelag. Dora forteller for eksempel om en ordning i Kongsberg, og ønsker seg en lignende ordning der en lokal servicerute går innom boligfelt for å plukke opp passasjerer.

På Kongsberg er det en buss som heter Rusle, og som går i en sånn sirkel. Og da skal det jo gå en time mellom hver gang den passerer, og da kan man jo bare gå ut og vente på den. Tilsvarende kunne jo vært aktuelt i Trondheim.

Dora

Gunnar ønsker seg små busser med laventré som kan kjøre rundt til kjøpesentre og servicesentre. Da kan bussen kjøre helt frem til inngangen og gjøre det enklere for passasjerene å komme seg dit de skal.

Det hadde vært en drøm å ha sånne små lokale busser, laventrébusser. Jeg vet at i Lillehammer har de det, det er et sånn artig navn på de bussene. Julius og Julie eller noe sånn. Og de kjører rundt på helse- og velferdssenter og rundt i byen og henter folk, så folk vet omtrent når de kan dra tilbake og sånn.

Gunnar

Både Dora og Gunnar ønsker dermed en mer forutsigbar ordning som gir passasjerene mulighet til selv å bestemme når de skal og ikke skal reise. Ordningene de beskriver fremstår også som mer lavterskeltiltak sammenlignet med den store TT-ordningen som krever at man først godkjennes som bruker og deretter må bestille transport innenfor et gitt tidsrom. Som informantene beskriver vil en mer uformell servicerute redusere tiden og energien passasjerene bruker på organisere egen transport, samtidig som den legger til rette for en mer selvstendig mobilitet.

6.7 Oppsummering offentlige støtteordninger

Informantene i denne studien har varierende erfaring med offentlige støtteordninger for transport. Tabell 5 gir en oversikt over informantenes vurderinger offentlige støtteordninger for transport som de har erfaring med.

Samtalene med informantene bærer preg av at de aller fleste kjører bil. Dybdeintervjuene har gitt et klart inntrykk av hvor viktig bilstønad er for enkelte grupper med nedsatt funksjonsevne, og da særlig de bevegelseshemmede. Den tilpassede bilen gir disse personene større fleksibilitet i en krevende hverdag, og gjør at de kan bruke mindre energi på transport og mer på jobb og andre ting. Flere informanter påpeker imidlertid at det kan være mye venting forbundet med bilstønad. Med tanke på hvor betydningsfull bilen er for mange arbeidstakere med nedsatt funksjonsevne, kan lang saksbehandling og leveringstid knyttet til tilpasset bil legge store føringer på den enkeltes arbeidsdeltakelse. Jobbtilbud, arbeidsgiver eller arbeidsoppgaver man har i dag kan ikke nødvendigvis vente til bilen er på plass, og man står derfor ovenfor et misforhold mellom tidsskjemaet i arbeidslivet og tidsskjemaet i de offentlige støtteordningene.

Tabell 5 Informantenes vurderinger av offentlige støtteordninger for transport

	POSITIVE VURDERINGER	NEGATIVE VURDERINGER
Bilstønad	Stor betydning for informantenes mobilitet Effektivt hjelpemiddelfirma ved reparasjon	Lang ventetid og søknadsbehandling Bekymringer knyttet til omorganisering av hjelpemiddelsentralen
Grunnstønad	Nyttig tilskudd	Ikke tilstrekkelig for å dekke utgifter til drift og vedlikehold av spesialtilpasset bil Frykter innstramning i stønaden Bilen er teknisk hjelpemiddel og bilhold burde derfor finansieres gjennom en annen ordning
TT-ordning	Fungerer fint som supplerende beredskapsordning Fornøyd med antall kuponger	Forvirring knyttet til regelverk Ordningen er lite forutsigbar og lite forenelig med tidsbestemte aktiviteter Egenandelen for stor i forhold til prisen funksjonsfriske betaler for kollektivtransport Forskjellsbehandling av brukere med og uten rullestol
Førerhund	Praktisk, trygt og effektivt hjelpemiddel som sparer energi	Mangler ordning som skal dekke nødvendig samtreningkurs med hund

Informantene beskriver grunnstønaden som følger med bilen som et godt tilskudd, om enn noe utilstrekkelig, for å dekke de utgiftene som faktisk følger med en tilpasset bil.

Samtlige av informantene har TT-kuponger, som de delvis bruker til og fra jobb hvis de ikke kan kjøre bil, og delvis i fritidssammenheng. Disse kupongene beskrives som beredskapskuponger, altså er de mer en alternativ løsning enn en hovedløsning. Fordi informantene i forholdsvis liten grad benytter seg av TT-ordningen, er det også litt forvirring knyttet til hvordan ordningen fungerer, hvilke rettigheter man har og til hvilke formål den kan benyttes.

Det er ingen av informantene som benytter seg av tilbudet om arbeids- og utdanningsreiser. Dette skyldes nok i hovedsak en skjevhet i utvalget som gjør at nesten alle de intervjuede har bil. Denne ordningen ble imidlertid nevnt på gruppeintervjuet, der informantene kommenterte det upraktiske i at arbeidsreisene bare gjelder mellom hjem og arbeidsplass. Det blir sett på som altfor tungvint å være nødt til å dra hjem, for så å dra ut igjen på butikken eller andre ting, derfor ser ikke disse informantene noe alternativ til egen bil.

En av informantene disponerer førerhund fra NAV, og betrakter ordningen som avlastende i arbeidshverdagen. Noen informanter drar også nytte av sine personlige assistenter for å få dekket sine transportbehov. Sist beskriver enkelte informanter ordninger de kjenner til fra andre steder i landet som de anser som hensiktsmessige for å øke egen mobilitet.

8 Oppsummerende diskusjon

Denne studien har vist at transport for personer med nedsatt funksjonsevne kan utgjøre en barriere i flere faser av yrkeskarrieren. De fleste informantene er svært avhengige av bilen for å dekke sine transportbehov, og opplever i grunnen få reelle alternativer. Informantene vektlegger i stor grad de samme fordelene ved bilhold som Nordbakke og Hansson (jfr. kap. 2) viste til i sin studie. Informantene opplever bilen som eneste mulighet for fleksibilitet og frihet, og fordi den gir informantene en følelse av trygghet og uavhengighet er den svært viktig for informantenes selvfølelse. På tross av at informantene står ovenfor en rekke utfordringer knyttet til bilholdet; som tilpasset bil, parkeringsplass og kostnader, fremstiller de fleste alternative transportmidler som langt vanskeligere.

Tabell 6 Kategorisering av identifiserte transportrelaterte barrierer

Informative • Forvirring knyttet til regelverk for offentlige støtteordninger • Mangelfull informasjon om tilgjengelighet ved transport og parkering ved reiser • Mangelfull informasjon om ledige, tilgjengelige parkeringsplasser • Mangelfullt informasjonssystem ved bussholdeplass, opprop av innkommende linje • Behov for oppdatert kunnskap om kollektivtilbudet • Ukjente transportmuligheter i tilknyttet til jobbalternativ
Fysiske • Høy innstigning inn i buss • Lang avstand til bussholdeplass • Høy fortauskant ved holdeplass • Måking/strøing • Plassering av parkeringsplass (avstand og tilrettelegging)
Psykiske • Negative oppfatninger av kollektivtransport • Negative erfaringer med kollektivtransport og reisemål • Forhandlinger med arbeidsgiver • Usikkerhet knyttet til å takke ja/skifte jobb
Praktiske • Mangelfull fleksibilitet, avhengig av ett transportmiddel • Tidkrevende og energikrevende organisering av transport i egen hverdag • Utilstrekkelig grunnstønad • Lang ventetid på behandling av søknader • Tidsskjema for jobbsøking stemmer ikke overens med tidsskjema for søknadsbehandling • Avhengig av hjelp fra andre • Komplekst transportsystem i by • Kostbar og uforutsigbar TT-ordning • Store kostnader ved tilpasset bil

De av informantene som i all hovedsak kjører egen bil for å komme seg til og fra jobb opplever kollektivtransport som et vanskelig alternativ. Flere informanter viser til fysiske barrierer og praktiske barrierer knyttet bruk av kollektivtransport. Informantenes vurderinger av kollektivtransporten er til en viss grad erfaringsbaserte, og fordi informantene har begrenset erfaring med andre transportmidler enn egen bil kan man anta at noen av barrierene knyttet til kollektivtransport er psykologiske. I følge Lodden (jfr. kap. 2) er psykologiske barrierer knyttet til opplevd utrygghet og mestringsevne ved bruk av et transportmiddel, som særlig kan oppstå dersom man har liten erfaring med bruk av dette transportmiddelet. Flere av informantenes historier viser at informanter forventer vansker med å forflytte seg dersom de skal delta på en aktivitet eller møte opp et sted de ikke har kjennskap til fra før. Tidligere vanskelige opplevelser former informantenes forventninger til kommende opplevelser.

Fordi de fleste informantene bruker egen bil for å komme til og fra arbeid, er det i all hovedsak bilstønaden som påvirker deres arbeidsdeltakelse. For samtlige informanter utgjør TT-ordningen en beredskapsordning de benytter i tilfeller der den foretrukne transporten faller fra. Det vil si at informantene i utgangspunktet er svært avhengig av den ordningen de vanligvis bruker, og at bruken av TT-kort som reserveløsning til og fra jobb er i strid med intensjonene med ordningen. Dette medfører at personer med nedsatt funksjonsevne i utgangspunktet har kun ett alternativ for å reise til og fra jobb. Dette gjelder selv når man tar andre støtteordninger med i beregningen. I prøveordningen med arbeids- og utdanningsreiser er ett av kriteriene for å bli godkjent som bruker at man ikke allerede mottar en annen form for transportstønad, for eksempel bilstønad eller grunnstønad. Selv om ordningen i visse tilfeller også omfatter disse gruppene, vil en stor andel arbeidstakere med nedsatt funksjonsevne med behov for en viss tilrettelegging av arbeidsreisen velge én transportform, mens andre arbeidstakere selv kan vurdere på hvilken måte det passer best å komme seg på jobb i det daglige. For arbeidstakere med nedsatt funksjonsevne som for andre kan det variere hvilket transportmiddel man anser som mest hensiktsmessig. Selv om man til vanlig ønsker å reise kollektivt til jobb fordi man slipper stresset med å finne ledig og tilgjengelig parkering, kan det være tilfeller der man på grunn av for eksempel henting i barnehage eller handling etter jobb finner det mer hensiktsmessig å kjøre egen bil. På samme måte vil arbeidstakere med nedsatt funksjonsevne som vanligvis kjører egen bil, stå uten alternativer på dager der de vurderer egen helse som god nok til å dra på jobb men for dårlig til å kjøre bil. Med dagens støtteordninger for transport eksisterer ikke denne valgmuligheten for arbeidstakere med nedsatt funksjonsevne.

Informantene som inngår i denne studien kan betraktes som ressurssterke. De er aktive og engasjerte personer som stoler på at de kan ordne opp selv. Man kan derfor anta at informantene i denne studien har særlig gode forutsetninger for å håndtere transportutfordringer i møte med arbeidslivet. Med tanke på hvilken betydning utilgjengelig transport kan ha for selv ressurssterke personer, kan man anta at transport i enda større grad påvirker yrkesmuligheter for personer med mindre pågangsmot og motivasjon enn informantene i denne studien.

Selv om de fleste informantene i denne studien har funnet ordninger som gjør at deres arbeidshverdag fungerer, viser fortellingene deres at transport påvirker muligheten for å gjøre karriere. Det vil si at det er nødvendig å skille mellom transport som barriere mot arbeidsdeltakelse i seg selv og transport som barriere mot karriere. Ekstrabelastninger som transportutfordringene medfører, tidkrevende organisering av hverdagen og vansker knyttet til å utføre visse arbeidsoppgaver, kan bidra til at arbeidstakere med nedsatt

funksjonsevnes egen motivasjon for eller egne muligheter for karriere reduseres i forhold til andre arbeidstakere. Arbeidstakere med nedsatt funksjonsevne kan bevisst eller ubevisst redusere egne ambisjoner når kravene i arbeidslivet fremstår som uforenelige med kravene til tilgjengelig transport. Dette kan være én av årsakene til at personer med og uten nedsatt funksjonsevne befinner seg i ulike deler av arbeidslivet, og viser at tilgjengelig transport ikke bare er en forutsetning for lik sysselsetting, men også for likeverdig arbeidsdeltakelse og karrieremuligheter.

Flere studier analyserer ulike årsaker til grad av arbeidsdeltakelse, mens målsettingen med denne studien har vært å rette eksplisitt fokus på hvilken barriere transport kan utgjøre i yrkesdeltakelsen til personer med nedsatt funksjonsevne. Studien peker på en rekke forhold som er kjente fra før, men som i varierende grad har vært dokumentert. Resultatene presentert i denne rapporten er i så måte ikke banebrytende, men bekrefter eksisterende oppfatninger knyttet til transportrelaterte barrierer. Rapporten peker på en rekke ulike barrierer, som må imøtekommes på ulike måter og på ulike arenaer. Fysiske barrierer må eksempelvis håndteres annerledes enn praktiske barrierer, selv om disse også kan sammenfalle.

Det betyr at videre forskning på transportrelaterte barrierer i arbeidslivet bør rettes mot utvikling av konkrete tiltak som kan iverksettes og arenaer med faktiske påvirkningsmuligheter. Dette kan for eksempel innebære større fokus mot arbeidsgivers rolle i tilrettelegging ikke bare på selve arbeidsplassen, men også når det gjelder transport til, fra og i løpet av arbeidsdagen. En annen sentral aktør vil være offentlige etater som er ansvarlige for tilgjengeliggjøring av transport. Når denne rapporten skrives er det allerede igangsatt evaluering av prøveprosjekt med samordning av bestillingstransport og TT-transport, samtidig som ordningen for arbeids- og utdanningsreiser er under evaluering. En videreutvikling av disse ordningene kan sees i lys av om de gir arbeidstakere et fleksibelt transporttilbud med karrieremuligheter på linje med andre. Disse ordningene er ofte i fylkeskommunal regi. Et nærmere innblikk i støtteordninger som administreres av NAV enn det som har latt seg gjøre i denne studien, kan også belyse hvordan de bidrar eller hindrer like karrieremuligheter.

En særlig interessant videreføring av dette prosjektet kan knyttes til konsekvenser av utilgjengelig transport for ulike grupper. Denne studien inkluderer ressurssterke informanter med gode forutsetninger for arbeidsdeltakelse, men påvirkes likevel av transportrelaterte hindringer. Det kommer kanskje særlig til uttrykk i mindre mulighet for å gjøre karriere, sammenlignet med funksjonsfriske personer. For personer som ikke er like ressurssterke kan transportbarrierer imidlertid bidra til å utelukke arbeidsdeltakelse overhodet. Selv om transport vanskeliggjør likeverdig arbeidsdeltakelse for mange grupper, kan innholdet i virkningene være forskjellig. Dette har det ikke vært mulig å belyse i denne studien, men kan få større oppmerksomhet i den videre utviklingen av forskningsfeltet.

Referanser

- Amundsveen, R. og G. Solvoll (2003): Arbeids- eller utdanningsreiser for funksjonshemmede. Evaluering av forsøksordning, Nordlandsforskning, NF-rapport nr 17/2006
- Anvik, C. H. (2006): Mellom drøm og virkelighet? Unge funksjonshemmede i overganger mellom utdanning og arbeidsliv, Nordlandsforskning, NF-rapport nr. 17/2006
- Anvik, C. H., T. Olsen, L. Lien, M. Sollund og T. A. Hansen (2007): Kunnskapsstatus for IA-avtalens delmål 2: rekruttere og beholde personer med redusert funksjonsevne, Nordlandsforskning, 11/2007
- Arbeidsdepartementet (2010): Statsbudsjettet. St.prp 1 (2010-2011). Programkategori 29.30 Kompensasjon for merutgifter ved nedsatt funksjonsevne mv.,
- Bjerkan, K. Y. og M. Veenstra (2008): Utdanning, arbeid, bolig og transport blant unge voksne 20-35 år, i (red.): "Statusrapport 08. Samfunnsutviklingen for personer med nedsatt funksjonsevne", Oslo:Nasjonalt dokumentasjonssenter for personer med nedsatt funksjonsevne
- Bjerkan, K. Y. (2009): Funksjonshemmende kollektivtransport? Transportbruk og transportvansker blant personer med nedsatt funksjonsevne, Norsk institutt for forskning om oppvekst, velferd og aldring, NOVA Notat 2/09
- Bjerkan, K. Y. (2010a): Selvtendighet og sykefravær, Søkelys på arbeidslivet, 27 (1/2), s. 19-30
- Bjerkan, K. Y. (2010b): Tilgjengelighet og deltakelse. Barrierer i kollektivtransporten, Norsk institutt for forskning om oppvekst, velferd og aldring, NOVA Notat 7/2010
- Bliksvær, T. og J. I. Hansen (2006): Funksjonshemming, utdanning og arbeidsmarkedsdeltakelse, Respekt: Magasin om funksjonshemming, rehabilitering og samfunn, 2 s. 52-55
- Borg, E. (2008): Funksjonshemming og arbeidsmarkedet. Om betydningen av utdanning for yrkesaktivitet, Tidsskrift for velferdsforskning, 11 (2), s. 83-95
- Bø, T. P., I. Håland og T. Køber (2010): Funksjonshemmede på arbeidsmarknaden, Statistisk Sentralbyrå, Rapportar 52/2010
- Denstadli, J. M., Ø. Engebretsen, R. Hjorthol og L. Vågane (2006a): Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 - nøkkelrapport, Transportøkonomisk institutt, TØI rapport 844/2006
- Denstadli, J. M., Ø. Engebretsen, R. Hjorthol og L. Vågane (2006b): RVU 2005. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005. Nøkkelrapport, Transportøkonomisk Institutt, TØI-rapport 844/2006
- Engebretsen, Ø. (2006): Arbeids- og tjenestereiser. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005, Transportøkonomisk institutt, TØI-rapport 868/2006
- Fearnley, N., S. Flügel, M. Killi, M. D. Leiren, Å. Nossun, K. Skollerud og J. Aargaug (2009): Kollektivtrafikanter verdsetting av tiltak for universell utforming, Transportøkonomisk institutt, TØI-rapport 1039/2009
- Forskrift om tilleggsstønader etter Folketryktdloven, kap. 11,
- Grue, L. (2006): Forståelser og virkemidler, i Hammer, T. og E. Øverbye (red.): "Inkluderende arbeidsliv? Erfaringer og strategier", Oslo:Gyldendal Akademisk
- Gundersen, T. (2008): Kvoteordninger i europeiske land for personer med nedsatt funksjonsevne, Norsk institutt for forskning om oppvekst, velferd og aldring NOVA, Rapport 08/2008

- Hansen, I. L. S. og J. Svalund (2007): Funksjonshemmede på arbeidsmarkedet, FAFO, Fafo-notat 2004:04
- Hvinden, B. (2004): How to get employer take on greater responsibility for the inclusion of disabled people in working life?, i Marin, B., C. Prinz og M. Quessier (red.): "Transforming disability welfare policies: towards work and equal opportunities", Aldershot: Ashgate
- Kvale, S. (2001): Det kvalitative forskningsintervju, Oslo: Ad notam Gyldendal
- LDO (2007): Arbeidsgiver må tilrettelegge, hentet fra <http://ldo.no/no/Tema/Funksjonsevne/Rettigheter/Arbeidsgiver-ma-tilrettelegge/> 13.01.2011, kl. 13.30
- Lodden, U. B. (2001): Enklere kollektivtilbud. Barrierer mot kollektivbruk og tiltak for et enklere tilbud, Transportøkonomisk institutt, TØI-rapport 540/2001
- Molden, T. H., C. Wendelborg og J. Tøssebro (2009): Levekår blant personer med nedsatt funksjonsevne. Analyse av levekårsundersøkelsen blant personer med nedsatt funksjonsevne 2007 (LKF), NTNU Samfunnsforskning,
- Nordbakke, S. og L. Hansson (2009): Mobilitet og velferd blant bevegelseshemmede - bilens rolle, Transportøkonomisk institutt, TØI-rapport 1041/2009
- NOU (2001): NOU 2001:22. Fra bruker til borger. En strategi for nedbygging av funksjonshemmende barrierer, Sosial- og helsedepartementet,
- NOU (2005): Likeverd og tilgjengelighet. Vedlegg 1: Universell utforming - fra ideal til rettsnorm, Justis- og politidepartementet, NOU 2005:8
- NOU (2010): Aktiv deltakelse, likeverd og inkludering. Et helhetlig hjelpemiddeltilbud, Arbeidsdepartementet, NOU 2010:5
- Olsen, T. (2006): En helt vanlig jobb? En studie av utviklingshemmede i arbeidslivet, Nordlandsforskning, NF-rapport nr 6/2006
- Riksrevisjonen (2007): Riksrevisjonens undersøkelse av Arbeids- og velferdsetatens forvaltning av bilstønadordningen, Dokument nr 3:6 (2006-2007)
- Samferdselsdepartementet (2009): Pressemelding nr 48/09,
- SD (2008): Stortingsmelding 16 (2008-2009): Nasjonal transportplan 2010-2019, Samferdselsdepartementet
- Shakespeare, T. (2006): Disability Rights and Wrongs, London: Routledge
- Solvoll, G. (2004): Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen). Status 2004, Handelshøgskolen i Bodø/Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi (SIB AS),
- Solvoll, G. (2006): Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen). Status 2006, Handelshøgskolen i Bodø/Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi (SIB AS), SIB-notat 1003/2006
- Solvoll, G. (2008): Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen). Status 2008, Handelshøgskolen i Bodø/Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi (SIB AS), SIB-notat 1007/2008
- Solvoll, G. (2010): Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen). Status 2010, Handelshøgskolen i Bodø/Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi, SIB-notat 1003/2010
- St.meld. nr. 23 (1977-78) Funksjonshemmede i samfunnet,
- St.meld. nr. 88 (1966-67) Om utviklingen av omsorgen for funksjonshemmede,

Thaagard, T. (2003): Systematikk og innlevelse, Bergen:Fagbokforlaget

Tronstad, K. R. (2010): Mangfold og likestilling i arbeidslivet. Holdninger og erfaringer blant arbeidsgivere og tillitsvalgte, Fafo, Fafo-rapport 2010:39

Tøssebro, J. (2004): Understanding disability, Scandinavian Journal of Disability Research, 6 (1), s. 3-7

Vedeler, J. S. og S. Mossige (2009): Barriere for karriere, i Tøssebro, J. (red.): "Funksjonshemming - politikk, hverdagsliv og arbeidsliv", Oslo:Universitetsforlaget

Voorhees, A. M. og E. J. Bloustein (2005): Meeting the Employment Transportation Needs of People with Disabilities in New Jersey, The State University of New Jersey, Final Report for the New Jersey Department of Human Services

Vedlegg**A. Intervjuguide****FASE 1: INN I ARBEIDSLIVET****A: Utdanning**

Hva slags utdanning har du?

Hvor tok du utdanningen?

Hvor bodde du i forhold til studiested?

Hvordan kom du deg til/fra studiestedet?

På egen hånd (gå, kjøre, sykle)?

Ble kjørt/satt på med andre?

Kollektivtransport?

Transportordning?

Hvordan opplevde du det å komme seg til/fra studiestedet på denne måten?

Hvordan vurderte du de andre transportalternativene?

Hva var årsaken til at du ikke benyttet noen av disse?

Dersom vi går tilbake til tiden før du startet utdanningen din..

Tenkte du selv gjennom hvordan du skulle komme til/fra i forkant?

Pratet du med noen, for eksempel veileder, om utdanningsvalget i forkant?

Gjennomføringen av utdanningen:

Har du opplevd noen vanskeligheter relatert til transport underveis i utd.?

Har du som en del av utdanningen tatt del i ikke-teoretiske aktiviteter som for eksempel praksis, lærlingtid, feltarbeid m.m.?

Hvordan har dette fungert transportmessig?

B: Søke jobb

Hvilke jobber kunne du tenke deg da du var i jobbsøkerfasen?

Da du bestemte deg for å søke på en jobb, tenkte du på om du måtte reise i jobben?

Tenkte du på hvordan du skulle komme deg til/fra?

Hvilke krav til transport (for å komme til/fra) stilte jobbene du søkte på?

Hva tenkte du om dette?

Hadde dette betydning for om du søkte på en jobb eller ikke? Hvorfor/hvorfor ikke?

Hvordan reiste du til/fra jobbintervju?

Dersom du hadde merutgifter til transport som ikke andre arbeidssøkere har, fikk du dekket disse reiseutgiftene av arbeidsgiver?

Da du var inne til jobbintervju, snakket dere noe om dette med å komme seg til/fra jobb? Hvorfor ikke?

Hvem tok opp temaet?

Hva diskuterte dere i forhold til dette?

Diskuterte dere konkrete løsninger?

Hvordan stilte arbeidsgiver seg?

Påvirket dette ditt ønske om å få denne jobben? På hvilken måte?
Hvordan opplevde du at dette påvirket muligheten for å få jobb?

C: Takke ja til jobb

Da du fikk jobbtilbud, hvilke forutsetninger måtte ligge til grunn for at du skulle takke ja til jobben?
Transport?

Hva tenkte du om dine muligheter for å komme til/fra jobb?
Hvilke alternativer så du for deg?
Hadde du snakket med arbeidsgiver om konkrete løsninger i forhold til transport?
Har du fått noen jobbtilbud du har takket nei til pga. vansker med transport?

FASE 2: I ARBEID

Informant forteller mer utdypende om arbeidsplass, arbeidsoppgaver osv.

Hvor bor du i forhold til arbeidssted?
Hvordan kommer du deg til/fra arbeidsstedet?
På egen hånd (gå, kjøre, sykle)?
Ble kjørt/satt på med andre?
Kollektivtransport?
Transportordning?

Hvordan opplever du det å komme seg til/fra arbeidsstedet på denne måten?
Hvordan vurderer du de andre transportalternativene?
Hva er årsaken til at du ikke benytter noen av disse?
Benytter du ellers noen av disse andre transportmåtene?

Hvordan synes du transporten til og fra arbeid fungerer?
Hva kunne vært bedre?
Kan du beskrive den optimale løsningen for deg?
Hva skal til for at dette skal kunne gjennomføres?
Hvis egen bil, har du egen parkeringsplass ved arbeidsstedet? Enkel atkomst?

Hender du at du må reise i forbindelse med arbeidsoppgaver?
Hvordan reiser du da?
Hvordan synes du dette fungerer?

Opplever du at arbeidet ditt påvirkes av eventuelle vansker med å komme til/fra? Hva tror du arbeidsgiver og kolleger tenker om dette?

Har du opplevd at du ikke har kunnet delta på noe i jobbsammenheng (faglig eller sosialt) på grunn av vansker med transport?
Hvordan opplevde du dette?

FASE 3: UT AV ARBEID

Vurderer du eller har du noen gang vurdert å skifte jobb som følge av utfordringer med transport?

4. Offentlige transportordninger

Har du noen gang søkt om å motta ytelser fra det offentlige for å få dekket transportbehov til/ fra arbeid eller studiested? (eks. TT-transport, AU-transport, trygdebil/ bilstønad, grunnstønad, førerhund, reisestøtte eller hjelpemidler)?

Hva slags ytelse(r) har du søkt om?

Fikk du støtten du søkte om?

Hvorfor ikke?

Hvor lenge måtte du vente på svar?

Hvordan synes du støtteordningen fungerer?

Hvor viktig har støtteordningen vært for deg når det gjelder å komme seg til/ fra studie- eller arbeidssted?

Hvis støtteordningen bortfaller, hvordan vil dette påvirke dine muligheter til å jobbe?

Hvordan bidrar andre for at dine transportbehov skal dekkes?

B. Informasjonsskriv og samtykke informanter

Tilgjengelig arbeid. Et forskningsprosjekt om transport og arbeid blant personer med nedsatt funksjonsevne

Personer med nedsatt funksjonsevne har lavere yrkesdeltakelse enn befolkningen for øvrig. Det er flere årsaker til dette, men for mange utgjør utilgjengelig transport et stort hinder for yrkesdeltakelse. Nyere studier har anslått at mellom 9 % og 27 % av personer med nedsatt funksjonsevne har vansker med å reise kollektivt, og at transportvansker henger sammen med lavere yrkesdeltakelse. Det er også en tendens til at det er sysselsettingen blant personer med ellers gode forutsetninger for yrkesaktivitet (høy utdanning, god helse) som i størst grad påvirkes av utilgjengelig transport. Det er et politisk mål at alle med behov for det skal betjenes med det kollektive transporttilbudet så langt det er hensiktsmessig. I tilfeller der dette ikke strekker til skal det suppleres med individuelle støtteordninger.

SINTEF er derfor i gang med å undersøke hvordan transport kan være en hindring mot å oppnå et inkluderende arbeidsliv for personer med nedsatt funksjonsevne. Hovedproblemstillingen vår er *hvordan bidrar utilgjengelig transport til utilgjengeliggjøring av arbeid for personer med nedsatt funksjonsevne?* Forskningsprosjektet vil belyse hvordan vanskeligheter knyttet til transport påvirker ulike faser av yrkeskarrieren (på vei inn i arbeidslivet, som arbeidstaker, på vei ut av arbeidslivet), og på hvilke måter offentlige støtteordninger fremmer og/eller hemmer yrkesdeltakelse for personer med nedsatt funksjonsevne. For å besvare disse spørsmålene ønsker vi å komme i kontakt med personer med nedsatt funksjonsevne som har lyst til å fortelle oss om sine erfaringer og opplevelser knyttet til transport og arbeidsdeltakelse. Vi er interessert i å snakke med deg som

- har nedsatt funksjonsevne?
- er over 25 år
- bor i Trondheimsregionen
- er eller har vært i arbeid
- opplever eller har opplevd transport som en utfordring

Intervjuet vil foregå på et nærmere avtalt sted, og vil vare i ca 1 time. Deltakelse er frivillig, og deltakerne kan når som helst trekke seg uten begrunnelse. All informasjon vil anonymiseres.

Prosjektet gjennomføres av SINTEF og er finansiert gjennom NAVs forsøksmidler for arbeid og velferd (FARVE). Prosjektet avsluttes 30. november 2011, og eventuelle lydopptak fra datainnsamlingen vil slettes innen prosjektslutt.

Deltakerne vil motta et gavekort på kr 400,- som takk for innsatsen.

Hvis du har lyst til å prate med oss, ta kontakt så kan vi avtale tid og sted som passer for deg!

Du kan kontakte prosjektleder Kristin Ystmark Bjerkan på e-post kristin.ystmark.bjerkan@sintef.no, eller telefon 73 59 46 69/ 90 99 2086.

SAMTYKKEERKLÆRING

Jeg samtykker med dette i å delta i intervju som en del av prosjektet *Tilgjengelig arbeid*. Jeg har lest prosjektinformasjonen og vet at dette er et prosjekt som gjennomføres av SINTEF og som er finansiert av NAVs forsøksmidler for arbeid og velferd (FARVE).

Jeg er opplyst om at deltakelsen er frivillig, og at jeg når som helst kan avbryte intervjuet uten begrunnelse. Jeg kan også unnlate å svare på de spørsmål jeg vil.

Jeg er også opplyst om at prosjektet er godkjent av NSD, og at alle opplysninger skal anonymiseres og behandles med konfidensialitet.

Videre er jeg gjort kjent med at eventuelle lydopptak fra intervjuet vil slettes ved prosjektets slutt, senest 30. november 2011.

Sted og dato

Signatur

C. Tekst NHF Siste Nytt

Tilgjengelig arbeid. Et forskningsprosjekt om transport og arbeid blant personer med nedsatt funksjonsevne

Personer med nedsatt funksjonsevne har lavere yrkesdeltakelse enn befolkningen for øvrig. Det er flere årsaker til dette, men for mange utgjør utilgjengelig transport et stort hinder for yrkesdeltakelse. Nyere studier har anslått at mellom 9 % og 27 % av personer med nedsatt funksjonsevne har vansker med å reise kollektivt, og at transportvansker henger sammen med lavere yrkesdeltakelse. Det er også en tendens til at det er sysselsettingen blant personer med ellers gode forutsetninger for yrkesaktivitet (høy utdanning, god helse) som i størst grad påvirkes av utilgjengelig transport. Det er et politisk mål at alle med behov for det skal betjenes med det kollektive transporttilbudet så langt det er hensiktsmessig. I tilfeller der dette ikke strekker til skal det suppleres med individuelle støtteordninger.

SINTEF er derfor i gang med å undersøke hvordan transport kan være en hindring mot å oppnå et inkluderende arbeidsliv for personer med nedsatt funksjonsevne. Hovedproblemstillingen vår er *hvordan bidrar utilgjengelig transport til utilgjengeliggjøring av arbeid for personer med nedsatt funksjonsevne?* Forskningsprosjektet vil belyse hvordan vanskeligheter knyttet til transport påvirker ulike faser av yrkeskarrieren (på vei inn i arbeidslivet, som arbeidstaker, på vei ut av arbeidslivet), og på hvilke måter offentlige støtteordninger fremmer og/eller hemmer yrkesdeltakelse for personer med nedsatt funksjonsevne. For å besvare disse spørsmålene ønsker vi å komme i kontakt med personer med nedsatt funksjonsevne som har lyst til å fortelle oss om sine erfaringer og opplevelser knyttet til transport og arbeidsdeltakelse. Vi er interessert i å snakke med deg som

- har nedsatt funksjonsevne?
- er over 25 år
- bor i Trondheimsregionen
- er eller har vært i arbeid
- opplever eller har opplevd transport som en utfordring

Intervjuet vil foregå på et nærmere avtalt sted, og vil vare i ca 1 time. Deltakelse er frivillig, og deltakerne kan når som helst trekke seg uten begrunnelse. All informasjon vil anonymiseres.

Prosjektet gjennomføres av SINTEF og er finansiert gjennom NAVs forsøksmidler for arbeid og velferd (FARVE). Prosjektet avsluttes 30. november 2011, og eventuelle lydopptak fra datainnsamlingen vil slettes innen prosjektslutt.

Deltakerne vil motta et gavekort på kr 400,- som takk for innsatsen.

Hvis du har lyst til å prate med oss, ta kontakt så kan vi avtale tid og sted som passer for deg!

Du kan kontakte prosjektleder Kristin Ystmark Bjerkan på e-post kristin.ystmark.bjerkan@sintef.no, eller telefon 73 59 46 69/ 90 99 2086.

D. Tekst nettsiden til SINTEF

VIL DU DELTA I SPENNENDE STUDIE OM TRANSPORT FOR PERSONER MED NEDSATT FUNKSJONSEVNE?

SINTEF Transportforskning søker kvinner og menn som vil delta i en intervjuundersøkelse om transportutfordringer for personer med nedsatt funksjonsevne. Vi er interessert i å snakke med deg som

- er bevegelses-, syns-, eller hørselshemmet
- er over 25 år
- bor i Trondheimsregionen
- er eller har vært i arbeid
- opplever eller har opplevd transport som en utfordring

Intervjuet vil foregå på et nærmere avtalt sted, og vil vare i ca 1 time.

Formålet med prosjektet er å kartlegge hvordan transport bidrar til å fremme og hemme arbeidsdeltakelse blant personer med nedsatt funksjonsevne. Det gjennomføres av SINTEF og er finansiert gjennom NAVs forsøksmidler for arbeid og velferd (FARVE).

Deltakerne vil motta et gavekort på kr 400,- som takk for innsatsen.

Hvis du har lyst til å prate med oss, ta kontakt så kan vi avtale tid og sted som passer for deg!

Du kan kontakte prosjektleder Kristin Ystmark Bjerkan på e-post kristin.ystmark.bjerkan@sintef.no, eller telefon 73 59 46 69/ 90 99 2086.



Teknologi for et bedre samfunn
www.sintef.no