



LUND UNIVERSITY

Latent resande hos grupper med mobilitetsrestriktioner. Översikt och kunskapsbehov.

Wretstrand, Anders

2012

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Wretstrand, A. (2012). *Latent resande hos grupper med mobilitetsrestriktioner. Översikt och kunskapsbehov.* (Bulletin 281/3000; Vol. Bulletin 281). Lunds universitet, LTH, institutionen för teknik och samhälle, trafik och väg.

Total number of authors:

1

General rights

Unless other specific re-use rights are stated the following general rights apply:

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

Read more about Creative commons licenses: <https://creativecommons.org/licenses/>

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

LUND UNIVERSITY

PO Box 117
221 00 Lund
+46 46-222 00 00

Bulletin 281 - 2012
Trafik & väg
Institutionen för Teknik och samhälle
Lunds universitet

Latent resande hos grupper med mobilitetsrestriktioner

Översikt och kunskapsbehov

Anders Wretstrand



Latent resande hos grupper med mobilitetsrestriktioner

Översikt och kunskapsbehov

Anders Wretstrand

Bulletin 281

Institutionen för Teknik och samhälle, LTH

Lunds universitet, 2012

Rapport

CODEN: LUTVDG/(TVTT-3227)/1-45/2012

Lunds Tekniska Högskola,
Institutionen för Teknik och samhälle,
Trafik och väg, 281

ISSN 1653-1922

Author: Anders Wretstrand
Title: Latent resande hos grupper med mobilitetsrestriktioner. Översikt och kunskapsbehov
Year: 2012
Keywords: Mobilitet, tillgänglighet, resbehov, funktionshinder, Bisek2
Citation: Anders Wretstrand, Latent resande hos grupper med mobilitetsrestriktioner. Översikt och kunskapsbehov. Lund, Lunds universitet, LTH, Institutionen för Teknik och samhälle. Trafik och väg 2012, 281

Abstract:

Forskningsprogrammet Bisek2 skall bidra med kunskap och andra resultat, som ger stöd till en effektiv avvägning av mobiliteten med bil i relation till andra mål och värden. Denna rapporten behandlar en översikt över latent mobilitet och restriktioner för personer med nedsatt funktionell förmåga. Den identifierar behov av fortsatt forskning inom området.

Trafik och väg
Institutionen för Teknik och samhälle
Lunds Tekniska Högskola, LTH
Lunds Universitet
Box 118, 221 00 LUND

Transport and Roads
Department of Technology and Society
Faculty of Engineering, LTH
Lund University
Box 118, SE-221 00 Lund, Sweden

Innehåll

Förord	7
Sammanfattning	8
Summary	12
Inledning.....	16
Syfte	19
Metod.....	19
Resultat.....	20
Tillgänglighet.....	20
Efterfrågan.....	21
Funktionshinder och mobilitet	24
Äldres krav och behov	30
Mobilitetsbegreppet	34
Diskussion	36
Mobilitet	36
IT	36
Delaktighet	37
Fortsatt forskning	37
Referenser	40

Förord

Bisek är ett samarbete mellan Trafikverket, Statens Vegvesen, VINNOVA, MOSK (OK Bilisterna, Motormännen M, FMK, Kungliga Automobilklubben KAK, och Motorförarnas Helynykterhetsförbund MHF) samt Norges Automobil-Forbund (NAF) för finansiering av forskning om bilens sociala och ekonomiska betydelse för hushåll och individer i det moderna samhället.

Verksamheten fortsätter nu i en andra etapp: Bisek2, som skall bidra med kunskap och andra resultat, som ger stöd till en effektiv avvägning av mobiliteten med bil i relation till andra mål och värden. Bisek2 prioriterar följande fem delområden för forskning och innovation:

1. Hur påverkas individer och hushåll av olika sätt att genomföra en miljö- och klimatpolitisk betingad omställning av transportsystemet?
2. Bilanvändningens drivkrafter på individuell och samhällelig nivå – betydelsen av strukturella trender, sociala normer och värderingar
3. Hur omfattande är det orealiserade (latenta) resandet och vilka faktorer påverkar?
4. Inverkan av regelsystem och standarder på mobilitet och välfärd
5. Sociala och ekonomiska konsekvenser av ny teknik vid en miljö- och klimatmotiverad omställning av transportsystemet

Inom ramen för område 3 och 4 har föreliggande översikt författats. Fokus har varit latent resande och resbehov hos grupper med mobilitetsrestriktioner. Målet är att översikten skall ge upphov till relevanta forskningsfrågor som sedan kan rymmas inom ramen för den fortsatta verksamheten i Bisek2.

Urval, innehåll, tolkningar och rekommendationer till fortsatt forskning är helt och hållet författarens avgränsningar och förslag.

Lund, 2012

Anders Wretstrand

Sammanfattning

Mobilitet är ett centralt begrepp i dagens samhälle. Resandet ökar, bl.a. drivet av en ökad arbetspendling. Trots uppenbart negativa miljöeffekter med ökade transporter, är tillgänglighet (för personer och gods till många målpunkter) centralt för dagens transportpolitik. Vi reser längre och längre men de senaste 30 åren har dock ökningen mattas av något. Bilen fortsätter att befästa sin betydelse, trots att bilresandet inte ökar i takt med ökat bilinnehav. Skillnader mellan män och kvinnor är tydliga men tycks också sakta utjämnas. Särskilt medelålders och äldre kvinnor ökar sitt resande, sannolikt beroende på ökat bilinnehav.

”Resursen mobilitet” är ojämnt fördelad: såväl möjlighet som kapacitet till mobilitet. Områden med sämre tillgänglighet får sämre tillväxt. Individer med lägre motilitet (mobilitetskapacitet) ges ett sämre utgångsläge. Trots att det transportpolitiska funktionsmålet inbegriper jämlikhet, finns det generella ojämlikhetsaspekter i förhållande till mobilitet: sociala, strukturella och individuella. Detta leder till frågan om latent, potentiell och realiserad mobilitet.

Begreppet tillgänglighet kan anses ha karaktären av en grundläggande mänsklig rättighet, för att maximera individens chanser till ett fullvärdigt liv. Ett flertal studier har i olika geografiska kontexter studerat relationen tillgänglighet - marginaliserade grupper - social exklusion. Ofta blir slutsatsen att individer utan bil som bor i förorter eller utanför tätbebyggt har sämre tillgänglighet.

Universal Design används ofta som ett begrepp som skall prägla planering och utformning av främst den byggda miljön men även det publika transportsystemet. Istället för att göra anpassningar för ökad tillgänglighet, skall design av produkter och tjänster vara universell: passa alla. Detta angreppssätt anses motverka socio-spatial exklusion bland grupper med begränsad mobilitet.

I dag diskuteras frågan om att begränsa efterfrågan på transporter, dvs. att man vill minska transportrelaterad trängsel, energianvändning och emissioner. Samtidigt måste frågor om jämlikhet och fördelningseffekter av transportpolitiken adresseras. Socialt utsatta områden bebos ofta av marginaliserade hushåll med låg inkomst. Det innebär betydande skillnader mellan grupper avseende tillgänglighet till både varor och tjänster, särskilt då dessa kräver tillgång till bil.

Det räcker ofta inte med att antingen bara studera resmönster, färdmedelsval eller funktionella begränsningar i sig. Geografi och spatiala termer som rum och plats är viktiga för att förstå funktionshinder och situation och mobilitetsmöjlighet. Många internationella studier visar att funktionshinder upplever stora hinder för att resa överhuvudtaget och

under de resor som man faktiskt ändå genomför. Man reser mindre, är i högre grad socialt exkluderade, samt är mer beroende av ett fungerande och tillgängligt kollektivtrafiksystem. Det finns samband mellan dålig tillgänglighet, exklusion och hälsa. Studier visar att dålig tillgänglighet korrelerar positivt med exklusion, och hälsa korrelerar negativt med exklusion.

Färdtjänst och anropsstyrda kollektivtrafiklösningar för vilka legitimation krävs finns på många ställen i västvärlden. En observation är att denna typ av resetjänst ofta är anpassad efter majoriteten av resenärer, dvs. personer i hög ålder. Yngre som erbjuds tjänsten, är ofta mera missnöjda än äldre, då de har ökade krav på att på samma sätt som andra kunna leva ett aktivt och oberoende liv. För barn och unga kan andra stödformer vara viktiga, t.ex. stöd till anpassning av personbilar. Det underlättar avsevärt för föräldrar med funktionshindrade barn. Mobilitet och upplevd trygghet ökar, såväl som kontakten med vänner och släktingar. Spontana resor möjliggörs i ökad grad, vilket leder till en känsla av ökad frihet och oberoende.

Satsningar på tillgänglighet brukar ofta rättfärdigas utifrån ett CBA-perspektiv, även om de i praktiken drivs av policy och lagstiftning som mera adresserar frågor om rättighet och inklusion. Kostnader för åtgärder är i regel enkla att beräkna. Nyttor är desto svårare, och de nyttor som brukar lyftas fram saknar ofta betydelsefulla aspekter. Genom att inte till fullo beakta relevanta nyttoposter, hindrar myndigheter och offentliga organ en utveckling mot en hållbar och utvecklad marknad för tillgängliga (och universellt användbara) produkter och system. Det krävs att man beslutar om: vilka kostnader och nyttor som distribueras; distribution mellan vilka grupper; huruvida en viss distribution är rättvis. Ett exempel är värdering av Universal Design i transportsystem och infrastruktur. Nyttan tillfaller ”alla”, inte bara funktionshindrade, och detta måste beaktas i kalkylen. Via systematisk CBA kommer UD-åtgärder i transportsystemet generera ökad socioekonomisk nytta.

Ofta står olika policys mot varandra. Ett exempel är säkerhet och mobilitet. För att se till att marginaliserade grupper i så stor utsträckning som möjligt bibehåller eller ökar sin livskvalitet och mobilitet, måste risker sättas i relation till varandra. Förståelse för att privatbil många gånger har stor betydelse för individen, antingen som förare eller passagerare, samt betydelsen av att så länge som möjligt kunna färdas säkert är viktigt ur ett flertal socioekonomiska aspekter.

Mobilitet handlar inte bara om individen, utan individen som del i en social kontext bestående av hushåll, familj, släkt, vänner och samhället i stort. Mobilitet är därmed kontextuell. Individuella behov och önskemål är en produkt av vad man har med sig i

bagaget in i framtiden, eller in i en ny miljö. Möjligen är detta särskilt viktigt för äldre, som bär med sig fler erfarenheter och minnen och upplever ett förändrat förhållningssätt till vad framtiden kommer att innebära. Tidigare gjorda beslut (köpa bil, flytta till förort osv.) påverkar även förhållningssätt, erfarenhet av andra livsformer och livsstilar samt förmåga till anpassning.

I framtiden kan vi förvänta oss att äldre är aktiva på arbetsmarknaden i allt högre utsträckning, samt att fritidsresandet kommer att öka. Detta ställer nya krav på transportsystemet och vi kommer att få se nya mobilitetsmönster. Därför är nya interdisciplinära ansatser nödvändiga för att kunna värdera effekterna av policy och åtgärder. "New mobilities paradigm" kan belysa frågan om resurser och restriktioner på samhälle och vardagsliv i förändring. Idag gäller för många människor att deras eventuella oförmåga att nå vissa resmål eller samhällets/den byggda miljöns restriktioner avseende deras mobilitet har stor inverkan på vardagslivet. Det gäller barn, unga vuxna, olika etniska grupper och äldre i olika socio-ekonomiska strata.

Händelser som påverkar möjligheten att vara mobil kan på ett livsavgörande sätt påverka individens situation. Att förlora make eller maka, att inte längre kunna köra bil, att förvärva en hjärnskada påverkar möjligheten till ett aktivt och innehållsrikt liv. De mobilitetssubstitut som erbjuds i en sådan situation kan, beroende på tidigare beslut, erfarenheter och vanor upplevas som otillräckliga eller rent av oanvändbara.

Fortsatt forskning relaterat till denna kunskapssammanställning föreslås nedan:

- Resbehov, aktivitetsmönster och spatial dynamik – vad händer med särskilda grupper när kravet på att vara mobil ökar? Ett lämpligt angreppssätt är här en tidsgeografisk ansats.
- Effekter på mobiliteten när nya reseplanerare införs – system som indikerar nivå på förväntad tillgänglighet.
- Äldre och funktionshindrade – virtuell mobilitet som kompensation för reell mobilitet.
- Äldres resbehov – förändring över tid. Vad händer när nya kohorter träder in i pensionsåldern? Hur påverkas man av förhöjd pensionsålder?
- Äldre med stora förändringar i livsvillkor – privatbilens betydelse vs. kollektivtrafikens roll.
- Äldre och funktionshindrades resmöjligheter, "fördubblingen" och omregleringen – har dessa grupper också nytta av ett snabbare, effektivare och mera sofistikerat kollektivtrafiksystem?

- Färdtjänstutvecklingen över tid – vilka grupper slutar resa när restriktioner i resmöjligheter införs?
- Socio-ekonomiska faktorer och etnicitet: vissa bostadsområden är kraftigt segregerade, och vi vet ganska lite om mobiliteten hos dessa områdens invånare. Hur kan ett inkluderande transportsystem motverka utanförskap och ökat tillträde till arbetsmarknad?
- Den ökande gruppen unga vuxna med neuropsykiatrisk diagnos – generella resbehov och privatbilens betydelse för delaktighet och försörjning.

Summary

Mobility is a central concept in today's society. Travel is on the increase, among other things driven by a rise in commuting to work. Despite the obvious negative environmental impacts of increased transportation, accessibility (for people and goods to many target points) is central to today's transportation policy. We are travelling further and further, but over the last 30 years, this increase has flat-lined to some degree. The car continues to cement its importance even though travel by car has not increased at the same rate as an increase in car ownership. Differences between men and women are clear but also appear to be levelling out slowly. In particular, middle-aged and elderly women account for an increase in travel, probably attributable to increased car ownership.

"The mobility resource" is unevenly distributed: both the possibility and the capacity for mobility. Areas suffering from a lower level of accessibility also suffer from poorer growth. Individuals with lower motility (capacity for mobility) are in a weaker starting position. Even though the functional goal of transportation policy includes equality, there are general inequality aspects in relation to mobility: social, structural and individual. This begs the question of latent, potential and realised mobility.

The concept of accessibility may be considered as being of the nature of a fundamental human right, in order to maximise the individual's chances to a full life. Numerous studies in different geographic contexts have considered the relationship between accessibility – marginalised groups – social exclusion. Often, the conclusion is that individuals without a car who live in suburbs or rural areas suffer from poorer accessibility.

Universal Design is often employed as a concept which is to characterise planning and formation principally of the built environment but also of the public transport system. Instead of making adaptations for increased accessibility, the design of products and services should be universal - should suit everyone. This mode of approach is deemed to counteract socio-spatial exclusion among groups suffering from restricted mobility.

Today, the question of restricting demand for transportation is being discussed, i.e. the aim is to reduce transport-related congestion, energy consumption and emissions. At the same time, questions concerning equality and redistribution effects of transportation policy must be addressed. Socially deprived areas are often inhabited by marginalised, low-income households. This implies considerable differences between groups in respect of accessibility to both goods and services, in particular when these require access to a car.

It is often insufficient to limit one's studies to travel patterns, choice of transportation means or functional restrictions per se. Geography and spatial terms such as space and place are important in order to be able to understand the situation of disabled people and their

mobility potential. Many international studies demonstrate that disabled people perceive major obstacles in travelling at all and during those journeys they actually nevertheless carry out. They travel less, are socially excluded to a higher degree and are more dependent on a functioning and accessible public transport system. There are relationships between poorer accessibility, exclusion and health. Studies demonstrate that poorer accessibility has a positive correlation with exclusion whereas health correlates negatively with exclusion.

Demand-responsive public transport solutions (eligibility often required) are available in many places in the western world. One observation is that this type of travel service is often adapted to the majority of the travellers, i.e. people in a high age group. Younger people who are offered this service are often more dissatisfied than older, since they have a higher level of demand on being able, in the same way as others, to live an active and independent life. For children and youths, other support forms may be important, for example support in adapting private cars. This greatly facilitates the situation for parents of disabled children. Mobility and a perception of security both increase, at the same time as contact with friends and relatives. Spontaneous travel is made possible to a greater extent, which leads to a feeling of greater freedom and independence.

Efforts to improve accessibility are often justified from a CBA-perspective, even if in practice they are driven by policy and legislation which rather address questions on rights and inclusion. As a rule, costs for such measures are simple to calculate. Benefits are more difficult, and those benefits which are usually highlighted often lack important aspects. By not completely taking into account relevant benefit items, the authorities and public organisations prevent development towards a sustainable and developed market for accessible (and universally useable) products and systems. It is necessary to decide on: those costs and benefits which are to be distributed; distribution between which groups; whether a certain form of distribution is equitable. One example is the valuation of Universal Design in transportation systems and infrastructure. The benefit accrues to “everyone”, not only people with functional limitations, and this must be taken into account in the calculation. Via systematic CBA, UD-measures in the transportation system will generate increased socio-economic benefit.

Different policies are often in conflict with one another. One example is safety and mobility. In order to ensure that marginalised groups maintain or increase their quality of life and mobility to as great an extent as possible, risks must be put in relation to one another. An understanding that private cars are many times of major importance to the individual, either as a driver or a passenger, linked with the importance of being able, as far as is possible, to travel safely are important from numerous socio-economic aspects.

Mobility does not deal exclusively with the individual, but with the individual as a part of a social context consisting of household, family, relatives, friends and the society at large. Consequently, mobility is contextual. Individual needs and wishes are a product of what you carry with you in your luggage for the future, or into a new environment. This is arguably of particular importance to older people who carry with them more experiences and memories and experience a changed attitude to what the future may hold. Earlier decisions (buying a car, moving to a suburb and so on) influence attitudes, experience of other life forms and life styles as well as adaptability.

In the future, we can expect that older people will be active on the labour market to an increasing degree, and also that recreational travel will increase. This puts new demands on the transportation system and we will be able to see new mobility patterns. As a result, new interdisciplinary inputs are necessary to be able to evaluate the effects of policies and measures. “New mobilities paradigm” may illuminate the question of resources and restrictions in a society and everyday life undergoing change. Today, to many people, their possible inability to reach certain destinations or the restrictions placed by the society/the built environment on their mobility has a severe impact on everyday life. This applies to children, young adults, different ethnic groups and seniors in different socio-economic strata.

Events which affect motility can impact an individual’s situation in a decisive manner. Losing a husband or wife, no longer being able to drive a car, suffering from brain injury, all affect the possibilities for an active and enriched life. In such a situation, the mobility substitute on offer may, depending upon earlier decisions, experiences and habits, be perceived as insufficient or directly unusable.

Continued research relating to this wealth of knowledge is proposed below:

- Travel needs, activity patterns and spatial dynamics – what happens to specific groups when faced with an increased motility demand? Here, a suitable method of approach is a time-geographic input.
- Effects on mobility when new travel planners are introduced – systems which indicate level of expected accessibility.
- Older and disabled people – virtual mobility as a compensation for real mobility.
- The travel needs of older people – change over time. What happens when new cohorts enter the pension age? How are people affected by a raised retirement age?
- Older people with major changes in their living conditions – the importance of the private car versus the part played by public transport.

- The travel possibilities of older and disabled people, “PTX2” and reregulation – do these groups also fully benefit from a quicker, more efficient and more sophisticated public transport system?
- The development of special transport services over time – which groups stop travelling when restrictions to travel possibilities are introduced?
- Socio-economic factors and ethnicity: certain residential areas are greatly segregated and we know very little about the mobility of these groups. How can an inclusive transport system counteract exclusion and increase access to the labour market?
- The growing group of young people with neuropsychiatric diagnoses – general travel needs and the importance of the private car for participation and gainful employment.

Inledning

Mobilitet är ett centralt begrepp i dagens samhälle (Urry, 2008). Vi färdas mellan olika aktiviteter, rör oss i byggd miljö och naturmiljö, mellan sociala strukturer, via färdmedel eller IT, förflyttar varor och kapital eller helt enkelt bara tänker på hur vi kan eller vill vara mobila. Nya teknologier har vidgat vår mobilitet, och vi kan välja mellan de olika mobilitetsmodus vi har tillgång till och behärskar.

Även om våra dagliga aktiviteter ofta är lokala (Ellegård och Wilhelmsson, 2004), är den pågående regionförstoringen ett synligt exempel på dagens mobilitetsutveckling. Resandet ökar (SIKA, 2007), bl.a. drivet av en ökad arbetspendling. Trots uppenbart negativa miljöeffekter med ökade transporter, är tillgänglighet (för personer och gods till många målpunkter) centralt för dagens transportpolitik.

”Resursen mobilitet” är dock ojämnt fördelad: såväl möjlighet som kapacitet till mobilitet (motilitet, se t.ex. Kaufman m.fl., 2004). Områden med sämre tillgänglighet får sämre tillväxt. Individer med lägre motilitet ges ett sämre utgångsläge. Trots att det transportpolitiska funktionsmålet inbegriper jämlikhet, finns det generella ojämlikhetsaspekter i förhållande till mobilitet: sociala, strukturella och individuella. Detta leder till frågan om latent, potentiell och realiserad mobilitet (Ohnmacht m.fl., 2009).

Ett mera välfungerande transportsystem för alla medborgare skulle kunna öka tillgänglighet och delaktighet. Dock visar arbetsmarknadsstatistik (SCB, 2008) att bara 28 procent av de med nedsatt arbetsförmåga (jrf. motilitet) har ett arbete på den reguljära arbetsmarknaden. Socialstyrelsen (2010) har undersökt levnadsförhållanden för vissa personer med funktionsnedsättning. För dessa är arbetsmarknadsförankringen mycket lägre än för totalbefolkningen. Man slår också fast att fler personer med t.ex. daglig verksamhet skulle klara av ett förvärvsarbete om de fick möjlighet (Socialstyrelsen, 2008). En rimlig bedömning blir då att ett inkluderande transportsystem skulle stödja detta.

En global, övergripande policy i mobilitetshänseende är FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Artikel 9 behandlar tillgänglighet, dvs. möjlighet att leva oberoende och att fullt ut delta på alla livets områden. Därför krävs tillgång på lika villkor till byggd miljö, transportsystem, informations- och kommunikationssystem/-teknik. Rätten att leva självständigt och att delta i samhället beskrivs i artikel 19, och innebär bl.a. lika valmöjligheter av bosättningsort och boendeform. Förutom mobilitetsfrämjande tillgänglighet i artikel 9, betonas mobilitet i artikel 20: att kunna välja det (transport)sätt och den tid man själv önskar samt till överkomlig kostnad.

Den rådande handikappolitiken styrs av handlingsplanen ”Från patient till medborgare” (Prop. 1999/2000:79). Denna proposition la fokus på tre huvudområden:

- handikapperspektivet skall genomsyra alla samhällssektorer
- ett tillgängligt samhälle
- förbättrat bemötandet

Åtgärder för ökad tillgänglighet kräver kunskap om olika gruppers perspektiv och villkor. Startblocken behöver flyttas fram för personer med funktionsnedsättning, vilket också avses med de satsningar på tillgänglighet i byggd miljö och transportsystem som gjorts och görs. Samtidigt ökar totala sträckan som skall tillryggaläggas (regionförstoring). Systemets komplexitet och intensitet tilltar. Krav på IT-mognad hos resenären och organisatoriska förändringar (transportmarknadens om-/avregleringar) är några exempel på ett i hög grad dynamiskt mobilitetsutbud. För äldre och personer med funktionsnedsättning har detta en betydelse på olika sätt. Anpassningar, t.ex. Boverkets normer för (i huvudsak statisk) tillgänglighet beaktar främst personer med rörelsehinder eller sensoriska funktionella begränsningar, medan kognitiva aspekter fortfarande behöver belysas (Wretstrand och Ståhl, 2008).

Transportarbetet ökar i takt med den ekonomiska utvecklingen. Under en lång följd av år har däremot kollektivtrafikens resandeutveckling inte följt denna trend. Förutom i Stockholm, Västra Götaland och Skåne har resandeutvecklingen varit måttlig och i vissa fall vikande. För att ”råda bot” på detta, har kollektivtrafikbranschen (Svensk Kollektivtrafik, Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, Branschföreningen Tågoperatörerna, Sveriges Kommuner och Landsting) kraftsamlat kring det s.k. ”fördubblingsarbetet”¹. Det övergripande målet är att kollektivtrafikens marknadsandel ska fördubblas på sikt. Som ett mål på vägen dit ska antalet resor med kollektivtrafik fördubblas till år 2020. Skälen som anförs är att det bidrar till att nå angelägna samhällsmål: miljö, sysselsättning, trafiksäkerhet och jämställdhet. Därmed ter det sig som om ”fördubblingen” och den nationella transportpolitiken ansluter sig till vissa gemensamma mål. Inspirerade av detta har även UITP antagit sin PTX2-policy².

Det är uppenbart att Boverkets lagstiftning samt den rådande handikappolitiken har haft effekt. Jämfört med andra länder som har ett mera adhoc-artat tillgänglighetsarbete, ses en tydlig och systematisk arbetsgång som präglar implementeringen i många kommuner och regioner. Enkelt avhjälpna hinder prioriteras, nationella stråk har identifierats och prioriterats av Trafikverket. Bussar, tåg, hållplatser och terminaler ersätts, byggs om eller

¹ <http://www.svenskkollektivtrafik.se/fordubbling/>

² <http://www.ptx2uitp.org/content/ptx2-project>

anpassas för ökad tillgänglighet. Målet om full tillgänglighet 2010, ter sig dock ganska överspelat. Ett antal utvärderingar har gjort, pågår eller kommer att påbörjas för uppföljning av måluppfyllelse. Beroende på vem eller vilka som gjort en utvärdering, kommer resultat och analys se olika ut. Den som faktiskt investerat i ökad tillgänglighet vill naturligtvis framhålla sitt perspektiv och visa vad man gjort. Betydande svårigheter väntar de som arbetar med åtgärder, bl.a. beroende på tre aspekter: användbarhet, detaljernas betydelse samt färdtjänstens förändrade funktion.

Användbarhet - usability: det politiska målet om användbarhet - hur mäter man det? Intuitivt handlar det t.ex. om att jämföra önskad och faktisk mobilitet (förflyttningsrelaterad). Kan jag använda systemet så mycket som jag vill? Kan jag veta hur mycket jag vill använda det? En viktig faktor som styr är att ökat utbud ger större efterfrågan. Bättre system ökar användningen. Här tyckts det som om betydande grupper av s.k. "vanliga" transportkonsumenter är "omätliga". Varför skulle inte "marginaliserade" grupper vara det, om system och miljö var stödjande istället för hindrande?

"The devil is in the detail!": uttrycket används av Maynard (2009). Mycket enkelt handlar det om liten tuva och stort lass. Mycket små, till synes irrelevanta detaljer kan ställa till stora problem för individer med vissa typer av funktionsnedsättningar. De kan var för sig vara övervinneliga, men i kombination eller i samband med vissa typer av aktiviteter vara helt avgörande för om en resa kan fullföljas eller överhuvudtaget påbörjas.

Överflyttning till billigare system: ända sedan mitten på 90-talet har den politiska viljan varit ganska tydlig. De stigande kostnaderna för färdtjänst måste begränsas. Genom satsningar på att göra den allmänna kollektivtrafiken mera tillgänglig, skulle överflyttningar från färdtjänsten ske. Bara morot skulle inte räcka. Genom att omdefiniera färdtjänst till "särskild kollektivtrafik", var det lättare att rama in denna individuella service med ett antal restriktioner (regelverket). Samtidigt framförde den s.k. independent-rörelsen behovet av att kunna resa på samma villkor som alla andra. Trots att restriktioner infördes, ökade nettokostnaden för färdtjänst mellan 1998 och 2008 med 29 % (2008 års priser). Antalet personer med färdtjänsttillstånd minskade med 18 % och antalet resor med 25 %. Färre personer reser och gör färre resor till en ökande kostnad. Huruvida detta har inneburit en försämrad mobilitet för gruppen som helhet är oklart. Få, om ens några uppföljningar har gjorts. Man kan emellertid utgå ifrån att vissa har fått en försämring.

Frågan är om satsningen på kraftigt ökat kollektivtrafikresande är kompatibelt med äldres och funktionshindrades behov? För att öka resandet bland grupper som inte reser idag, måste restider kortas ned avsevärt. Äldre och funktionshindrade är däremot i behov av korta gångavstånd och ibland garanterad tillgång till sittplats. Kan allmän kollektivtrafik lösa

morgondagens resbehov? Vilka grupper riskerar att marginaliseras? Måste alla välja kollektiva istället för individuella färdmedel? Hur avväger man miljö- och hållbarhetspolicys mot FN:s standardregler? Detta är centrala frågeställningar då morgondagens trafiklösningar skall utformas.

Syfte

Syftet med föreliggande översikt är att beskriva kunskapsläge och kunskapsbrister när det gäller det latent resandets omfattning och vilka faktorer som påverkar. Översikten adresserar både faktorer som är hänförliga till transportutbud och resenärernas perspektiv resenärerna. Metoder och ansatser förvärderingar av nytta och kostnader för åtgärder som syftar till att öka tillgängligheten för särskilda grupper presenteras. Ett särskilt fokus riktas mot äldres och funktionshindrades villkor.

Metod

Fokus har lagts på litteratur av internationell karaktär. Litteratursökning har skett med i huvudsak följande verktyg:

- Lund Universitets litteraturportal Summon som innehåller bl. a. artiklar, tidskrifter, avhandlingar och böcker (ca 108 miljoner poster).
- Särskild sökning i Ovid TRANSPORT, en combination av TRIS, ITRD och TRANSDOC
- Kompletterande sökning i Roadline och SORT Clearinghouse (Monash University)

Resultat

Tillgänglighet

Begreppet tillgänglighet kan anses ha karaktären av en grundläggande mänsklig rättighet, för att maximera individens chanser till ett fullvärdigt liv (Farrington, 2007). Tillgänglighet till olika aktiviteter definieras av både transportsystemets och målpunkternas "öppettider". Vissa grupper har fysiska restriktioner, andra har ekonomiska restriktioner och ytterligare grupper har restriktioner i tidsbudgeten (Neutens m.fl., 2010). Samtliga dessa restriktioner avgör i vilken utsträckning man kan vara delaktig i samhället, göra aktiva val avseende arbetsliv, boende, resande och konsumtion.

Ett flertal studier har i olika geografiska kontexter studerat relationen tillgänglighet-marginaliserade grupper-social exklusion. Ofta blir slutsatsen att individer utan bil som bor i förorter eller utanför tätbebyggt har sämre tillgänglighet (ex. Izumiyama m.fl., 2007). Effekten av tillgänglighetsåtgärder för att förbättra mobiliteten bland marginaliserade grupper är ibland även svår att mäta. Såväl tvärsnittsstudier som longitudinella studier "lider av" det faktum att den studerade populationen, som oftast utgörs av äldre, åldras och att man därigenom successivt får försämrade kapacitet (ex. Wennberg m.fl., 2010).

Det är också viktigt att förstå komplexiteten mellan individ-miljö-aktivitet, vilket också gör det svårt att utvärdera effekter av tillgänglighetsåtgärder. Ett exempel på detta är att litteraturen i ämnet fokuserar på tillgänglighetsproblem snarare än evidensbaserade lösningar för bättre tillgänglighet (Wretstrand och Ståhl, 2008). Ofta har tillgänglighetsinsatser, i syfte att öka marginaliserade gruppers mobilitet, gjorts på kollektivtrafikfordon. Studier har dock visat på den begränsade effekt dessa åtgärder haft, då hela reskedjan inte beaktats (Lavery m.fl., 1996). Detta har uppmärksammats under en tioårsperiod i Sverige, och Boverkets riktlinjer anses driva utvecklingen i rätt riktning. Även i andra länder utvecklas verktyg och metoder för ökad tillgänglighet i byggd miljö och i transportsystemet som även är stöd i utveckling av policys och regelverk (ex. Mackett m.fl., 2008)

Universal Design används idag som ett begrepp som skall präglade planering och utformning av främst den byggda miljön men även det publika transportsystemet. Istället för att göra anpassningar för ökad tillgänglighet, skall design av produkter och tjänster vara universell, dvs. passa alla. Detta angreppssätt anses motverka socio-spatial exklusion bland grupper med begränsad mobilitet (Audirac, 2008). Svårigheten är uppenbar, då det handlar om redan existerande strukturer vs. ny design. Ett exempel är tillgängligheten för rullstolsbrukare. En majoritet av dessa anser det vara enkelt att vistas i nya köpcentra, medan att utträtta ärenden i både stadskärnor och mera perifera urbana strukturer av de flesta anses vara svårt (Bromley m.fl., 2007).

Efterfrågan

I ett nationellt perspektiv, över en period av 100 år, reser vi längre och längre (Frändberg och Vilhelmsson, 2011). Vår mobilitet uppvisar således en spatial vidgning. Den senaste 30 åren har dock ökningen mattas av något, men är ändå märkbar. Den genomsnittliga reslängden har ökat med 30 % under denna period. Bilen fortsätter att befästa sin betydelse, trots att bilresandet inte ökar i takt med ökat bilinnehav. Skillnader mellan män och kvinnor är tydliga men tycks också utjämnas sakta. Särskilt medelålders och äldre kvinnor ökar sitt resande, sannolikt beroende på ökat bilinnehav. Yngres resande visar dock en annan utveckling, då yngres dagliga mobilitet tycks minska. Förklaringar till detta kan vara arbetslöshet, att yngre studerar längre och i högre grad än tidigare väljer att bo i större städer (universitetsstäder), samt skaffar barn och bildar familj senare. Vidare kan det bero på att man ersatt traditionella mobilitetsformer med ”virtuell mobilitet”. Frändberg och Vilhelmsson avslutar också med att observera en generell trend i västvärlden och USA, nämligen att bilanvändandet tycks stagnera. Huruvida detta är en fråga om ”mobilitetsmättnad” är oklart. På nationell nivå tycks snarare det globala eller transnationella resandet till viss del ha ersatt lokal och regional mobilitet.

Regionförstoringens positiva effekter berör bland annat arbetsmarknadsfrågor. Ju större geografiskt upptagningsområde företag har avseende kvalificerad arbetskraft, desto attraktivare är det för företag att etablera sig i regionen. Ju fler arbetsplatser en region erbjuder, desto attraktivare är det att bo och leva inom regionen. Å andra sidan kräver detta en mobil arbetskraft, som snabbt och smidigt kan förflytta sig över allt större yta. Pendlingen har därför ökat kraftigt i de expansiva regionerna. Effekten av denna ger avtryck i diskussioner om ”livspussel” och den ökade känsligheten för de kapacitetsstörningar som finns i ett trångt transportsystem. Hansson m.fl. (2011) visar dessutom att pendlare (jämfört med personer som går och cyklar till jobbet) i ökad utsträckning lider av sömnsvårigheter, stress, dålig fysisk och mental hälsa och sjukfrånvaro. Pendling kan trots de uppenbara fördelarna bevisligen leda till negativa hälsoeffekter, oaktat de miljö- och resursmässiga aspekterna.

Olika begrepp används i trafikplaneringssammanhang för förändringar i transportströmmarna. Genererad trafik innebär ökad trafik i och under ett visst avsnitt beroende på ändrat tids-, rutt- eller färdmedelsval. Inducerat resande är ett tillskott i antalet resor och reslängd, bortsett från migration. Båda dessa begrepp förekommer i sammanhang då infrastrukturen ges ökad framkomlighet. Dessutom talar man om latent resande, vilket kan sägas vara resor som skulle gjorts ”om ’förbättringar’ hade gjorts”.

Latent resande förekommer ofta i diskussionen om genererat resande från ny eller förbättrad infrastruktur. Det är svårt att prognosticera genererat, eller snarare inducerat

resande, men generellt sett betraktar man denna effekt som en nackdel då de sammanlagda tidsvinster som utgör grund för investeringsbeslutet kommer att reduceras pga. det inducerade resandet. Idag diskuteras därför multi-modala lösningar med både förändringar i vägnätet och en förbättrad kollektivtrafik, samtidigt som sambandet bebyggelseplanering-trafikplanering får allt större betydelse (Cervero, 2002).

Sasaki och Nishii (2010) definierar latent mobilitet som möjligheten att lyckas uppnå eller realisera avsedd aktivitet. Vissa mobilitetsaktiviteter kan genomföras ”virtuellt” via IKT, och forskarna menar att om substitutionen via t.ex. telefoni kan mätas blir denna ett (del)mått på latent mobilitet. Vidare anser de att mobilitetsstudier bör inkludera såväl reell som virtuell mobilitet.

Det inducerade resandet beror naturligtvis också på viljan att resa och huruvida man vill resa mer än man gör. En studie i Kalifornien visar på negativ korrelation mellan befintlig mobilitet och önskad mobilitet: ju mer man reser desto mindre vill man öka sitt resande, och omvänt. Samt, att de som tycker om att resa också vill öka sitt resande (Choo m.fl., 2005). Forskningen visar på tydliga resultat att ny infrastruktur och transportkapacitet inducerar ökat resande, både på kort sikt och på lång sikt, då bebyggelse och markanvändning påverkas av ny infrastruktur (Noland och Lem, 2002).

I dag diskuteras frågan om att begränsa efterfrågan på transporter, dvs. att man vill minska transportrelaterad trängsel, energianvändning och emissioner. Samtidigt måste frågor om jämlikhet och fördelningseffekter av transportpolitiken adresseras. Trafikefterfrågestyrning och mobility management-åtgärder kan ha negativ inverkan på svaga grupper, vilket i sin tur kan leda till ökad belastning på välfärdssystemet som skall stödja svaga grupper. Det innebär att åtgärder för t.ex. minskad trängsel även måste beakta säkerhets- och inklusionsaspekter. Forskningsresultat pekar som tidigare nämnts på skillnader i mobilitet mellan olika grupper. Kön, inkomst och biltillgång är förklaringsvariabler vad gäller resbeteende. Kopplat till dessa variabler ligger det geografiska området. Socialt utsatta områden bebos ofta av marginaliserade hushåll med låg inkomst. Det innebär betydande skillnader mellan grupper avseende tillgänglighet till både varor och tjänster, särskilt då dessa kräver tillgång till bil. Hittills har transportpolitiken i regel beaktat detta genom att satsa på kollektivtrafikutbudet. Större utjämnings effekter i mobilitet uppnås dock om kollektivtrafiksatsningar kombineras med förändringar i prissättningspolitiken och en förbättrad trafikmiljö för oskyddade trafikanter (Hine, 2007).

Ett problem när man diskuterar marginaliserade grupper med avseende på mobilitet, är att dessa är relativt heterogena. Detta försvårar utvecklingen på policyområdet. I trafikplaneringssammanhang är det även svårt att modellmässigt hantera ”undertryckt” res-

efterfrågan, dvs. latent resande. Ofta handlar det inte om att på gängse sätt förbättra infrastrukturen, utan om riktade åtgärder för att ”flytta fram startblocken” för dessa grupper. Detta innebär i princip att marginaliserade grupper ges samma förutsättningar som andra med ”traditionell efterfrågan”, vilket i de flesta fall leder till ökade samhällskostnader (riktade stöd, individuellt anpassade lösningar och t.ex. mellanformer av kollektivtrafik) (Duvarci och Mizokami, 2009).

Färdmedelsval och resmönster

Färdmedelsvalet skiljer sig mellan olika grupper och huruvida man överhuvudtaget kan välja. Van Exel m.fl. (2011) studerar medellånga resor, och identifierar några olika personkaraktistika: resenärer med valmöjlighet som föredrar kollektivtrafik, resenärer med valmöjlighet som ibland föredrar bilens kvaliteter, resenärer med valmöjlighet men där värdet och nöjet av att köra bil överväger (samt att alternativen ofta anses för besvärliga, krångliga eller dyra), samt bilberoende resenärer. De senare har bl.a. hög tidsvärdering. Ett intressant resultat är att påståendet ”det avgörande är att nå min destination och att kunna komma tillbaka, färdmedlet i sig har inte så stor betydelse” endast ges en genomsnittlig ranking. Det innebär att innebörden av resa och mobilitet är mer än bara förflyttning från A till B.

Stradling m.fl. (2007) studerar bussresande och ställer frågan vilka faktorer som utgör hinder för resa eller som får personer att helt avstå från att resa. Det handlar bl.a. om känsla av otrygghet, för hög kostnad, för omständigt och tidsödande, samt bristande komfort och låg status. Det handlar givetvis också om att man helt enkelt väljer andra transportsätt som gång, cykel och bil för att dessa anses bättre. Kön, ålder, inkomst, biltillgång och resfrekvens påverkar i vilken utsträckning dessa faktorer får betydelse.

En utgångspunkt för färdmedelsval och bilanvändning har varit att relatera besluten beroende på deras tidshorisont. Val av boende sker på lång sikt, valet att köpa bil på medellång sikt samt valet att använda bilen på kort sikt. Bilinnehavet är beroende av byggd miljö. Många studier använder dock bilinnehav som en oberoende förklaringsvariabel för färdmedelsval. Van Acker och Witlox (2010) hävdar att det handlar om ”både och”, vilket har betydelse för möjligheten för att t.ex. kunna styra trafikmiljön i urbana miljöer.

Generellt brukar man hävda att mobiliteten minskar med ökande ålder. Å andra sidan har äldre ökad fritid, vilket potentiellt skulle kunna öka deras efterfrågan på socialt betingade resor. Van den Berg m.fl. (2011) visar att äldre idag tycks göra åtminstone lika många fritidsresor som yngre. Hög utbildningsnivå och ett aktivt föreningsliv ökar resandet. Fritidsresornas längd tycks inte minska med ökande ålder. Besöksresor eller gemensamma utflykter tycks snarare bli längre.

Vårt resmönster utvecklas i en riktning mot ökad komplexitet. Komplexa reskedjor skulle därför kräva en allt ökande flexibilitet i transportsystemet, vilket då skulle vara till kollektivtrafikens nackdel. Studier i Melbourne har dock visat en relativt stabil bild av resandet, samt att det snarare är i kollektivtrafiken där komplexiteten tycks öka. Icke-arbetsresor med spårburen kollektivtrafik innehåller flera delresor beroende på att man samtidigt utnyttjar tiden i city till att göra inköp, medan arbetsresor med bil föga förvånande innehåller något fler element bland hushåll med barn. Bilen är fortsatt betydelsefull för ”hämta-lämna”-resor, medan lokalisering av attraktiva bytespunkter för högkvalitativ spårburen kollektivtrafik kan ge flexibla resmöjligheter (Currie och Delbosc, 2011). Fortsatta studier avseende ”livspussel” och hur aktiviteter samordnas i tid och rum krävs för att förstå hushållens situation avseende arbete och omvårdnad av barn (Schwanen och de Jong, 2008).

Funktionshinder och mobilitet

Det räcker ofta inte med att antingen bara studera resmönster, färdmedelsval eller funktionella begränsningar i sig. Geografi och spatiala termer som rum och plats är viktiga för att förstå funktionshindrades situation och mobilitetsmöjlighet. Dessa, inklusive sociala strukturer, utgör ramen för aktivitetsmönster och delaktighet, där rörelse och resande utgör en komponent. Den fysiska och spatiala konfigurationen visar att utformningen av dagens städer inte tar tillräcklig hänsyn till funktionshindrades behov (Imrie, 2001).

Många internationella studier visar att funktionshindrade upplever stora hinder för att resa överhuvudtaget och under de resor som man faktiskt ändå genomför. Visserligen är funktionshindrade en minoritet av befolkningen, men de utgör i regel ändå ca 20% av befolkningen som helhet. Man reser mindre, är i högre grad socialt exkluderade, samt är mer beroende av ett fungerande och tillgängligt kollektivtrafiksystem (Penfold m.fl., 2008). Policys inriktade på att eliminera barriärer avseende transportsystem och byggd miljö leder till åtgärder som i slutändan kan skapa ett mera jämlikt samhälle.

I en studie av ”äldre” äldres mobilitet till fots (Hovbrandt m.fl., 2007), observeras att en kombination av funktionella begränsningar kan leda till ytterligare mobilitetsrestriktioner. Innebörden av detta resultat är att bedömningar på individnivå måste beakta dessa kombinationer för att bedöma kapacitet för mobilitet och möjlighet att vistas i transportsystemet. Ofta diskuteras relationen mellan dålig tillgänglighet, exklusion och hälsa. Studier visar att dålig tillgänglighet korrelerar positivt med exklusion, och hälsa korrelerar negativt med exklusion (Currie och Delbosc, 2010). Exklusion beskrivs här i termer av låg inkomst, arbetslöshet, låg aktivitet och delaktighet samt avsaknad av stödjande sociala nätverk.

Currie m.fl. (2009) visar också i en australiensisk studie på s.k. "forced car ownership", där en betydande hushållspopulation lever med låga inkomster, ofta två bilar av äldre modell i en miljö med långa avstånd och avsaknad av kollektiva resmöjligheter. När dessa individer åldras, är de särskilt utsatta mobilitetsmässigt. Andra trender som identifieras är äldre personer som flyttar ut till områden med dålig tillgänglighet, pga. att man vill bo i en vacker miljö vid havet eller på annat sätt nära naturen. Detta gör att man blir känslig för dels försämrade funktionell förmåga, och dels för ökade drivmedelskostnader (Delbosc och Currie, 2011). Samma mönster noteras i amerikansk studie (Dodson m.fl., 2010).

Färdtjänst och anropsstyrda kollektivtrafiklösningar, för vilka legitimation krävs, finns på många ställen i västvärlden. En observation är att denna typ av resetjänst ofta är anpassad efter majoriteten av resenärer, dvs. personer i hög ålder. Yngre som erbjuds tjänsten, är ofta mera missnöjda än äldre, då de har ökade krav på att på samma sätt som andra kunna leva ett aktivt och oberoende liv (Denson, 2000).

Åtgärder behöver inte bara handla om tillgänglig kollektivtrafik eller direkt rikta sig mot den funktionshindrade individen. Den kan t.ex. handla om åtgärder i ett socialt sammanhang. Sjödin m.fl. (2012) visar att stöd till anpassning av personbilar avsevärt underlättar för föräldrar med funktionshindrade barn. Mobilitet och upplevd trygghet ökar, såväl som kontakten med vänner och släktingar. Spontana resor möjliggörs i ökad grad, vilket leder till en känsla av ökad frihet och oberoende.

Socio-ekonomiska aspekter

Satsningar på tillgänglighet brukar ofta rättfärdigas utifrån ett CBA-perspektiv, även om de i praktiken drivs av policy och lagstiftning som mera adresserar frågor om rättighet och inklusion. Kostnader för åtgärder är i regel enkla att beräkna. Nyttor är desto svårare, och de nyttor som brukar lyftas fram ofta saknar betydelsefulla aspekter. Lewis m.fl. (2010) föreslår ett ramverk för att inkludera ytterligare nyttoposter så som reducerad stigmatisering, options- och existensvärde (se Tabell 1). Genom att inte till fullo beakta relevanta nyttoposter, hindrar myndigheter och offentliga organ en utveckling mot en hållbar och utvecklad marknad för tillgängliga (och universellt användbara) produkter och system.

Tabell 1: Ramverk för skattning av nytta/värde med tillgänglighet. Anpassad från Lewis m.fl. (2010)

Användare			Icke-användare
Sparad tid	Ökad kvalitet	Ökad säkerhet	"Cross-sector"
Ökad aktivitet	Komfort		Optionsvärde
	Enkelhet		Existensvärde
	Minskat stigma*		

Minskad förnedring*	
---------------------	--

* Funktionshindrade

Varför blir det ofta så att nyttor negligeras? Bortsett från det uppenbara (tidsvinstens betydelse som nyttovariabel i CBA), kan det handla om att handikapp i regel associeras med brist eller avsaknad. Nedsatt sensorisk förmåga, oförmåga att gå eller springa utgör hinder eller begränsningar, för vilka kompensationer måste skapas. Tillförsel av kompensationer implicerar ekonomisk omfördelning, dvs. ökade kostnader för en del (ej funktionshindrade) och ökad nytta för andra (funktionshindrade). Ofta har man i policydokument rörande inklusion och tillgänglighet en kommentar kring att nyttan skall överstiga kostnaden samt att det skall vara tekniskt möjligt eller ekonomiskt försvarbart. Därför blir det av yttersta vikt att relevanta nyttoposter också beaktas. Huvudsakligen kan följande nyttor identifieras: ökad mobilitet samt "cross-sector benefits" (besparingar i t.ex. social sektor). Vidare skall samtliga användares nytta beaktas: om ett fordon, teknikplattform eller miljö görs tillgängligare kan tidsvinster göras för alla användare. Dessutom minskar tidsvärdet om komforten i samband med resa, byte, transaktion etc. ökas. Eller uttryckt annorlunda: betalningsviljan är högre för en komfortabel lösning eller att få slippa bli utsatt för förnedrande behandling.

Användarvärde är ökad nytta för alla typer av användare då tillgänglighetsförbättringar genomförs, funktionshindrade såväl som icke-funktionshindrade. Då handikapp kan ses som socialt konstruerat, är det främst sociala och psykologiska aspekter som endast berör gruppen funktionshindrade. Optionsvärde är värde som kopplas till själva möjligheten för både funktionshindrade och icke-funktionshindrade att dra nytta av ökad tillgänglighet. Slutligen är existensvärde kopplat till ett slags garanti för jämlikhet och icke-diskriminering som möjliggörs via ökad tillgänglighet för alla. Lewis m.fl. (2010) nämner också arbetsmarknadseffekter, men det brukar i regel ifrågasättas i samband med att man använder sig av tidsvärden.

Martens (2011) diskuterar olika sätt att inkludera jämlikhetsaspekter i CBA i transport-sammanhang. Det krävs att man beslutar om

- vilka kostnader och nyttor som distribueras;
- distribution mellan vilka grupper;
- huruvida en viss distribution är rättvis.

Martens menar att dessa frågor sällan hanteras systematiskt, och föreslår ett alternativt ramverk. Tre CBA-ansatser är möjliga: netto nytta, mobilitetshöjande nytta, samt

individuell C/B. Martens poängterar att val av ansats ytterst är ett policybeslut. Han förordar dock att man av jämlikhetsskäl främst bör fokusera på mobilitetshöjande nyttor snarare än total nettonytta. Anledningen är främst att det just är mobilitetsaspekten som utgör grunden för investering i ökad tillgänglighet. Utan att gå in på djupet av analysen, kan man dock referera Martens reflektioner kring nödvändigheten att ytterligare fokusera kring jämlikhetsaspekter och mobilitetshöjande nyttor. Om dessa inte beaktas, riskerar marginaliserade grupper ytterligare försämrade potentiell mobilitet (jfr. Kaufmanns begrepp motilitet). Detta leder till sämre möjligheter till försörjning, högre utbildning, hälsovård, och att kunna bibehålla ett (kanske redan begränsat) socialt nätverk.

Maynard (2007a) argumenterar också för att inkorporera generell nytta av tillgänglighetshöjande åtgärder, inte bara för specifika målgrupper, för att rättfärdiga kostnaderna. Om detta inte kan ske på ett systematiskt sätt, visar hon att ansvariga för utformning och lösningar lämnas i sticket när de skall avgöra vilka prioriteringar som skall göras. Tidigare praxis repeteras, inte nödvändigtvis på ett lämpligt sätt (Maynard, 2007b).

Odeck och Hagen (2010) argumenterar för värdet av "universal design" (UD) i transportsystem och infrastruktur. Nyttan tillfaller "alla", inte bara funktionshindrade. De definierar UD-begreppet i detta sammanhang, identifierar monetära nyttor, föreslår CBA-ansatser samt ger exempel på tillämpning som visar socioekonomisk lönsamhet. Slutsatser från deras studie är att

- myndigheter bör tillämpa UD-principer då de är till nytta för alla samt nödvändiga för vissa;
- CBA är tillämpligt då nyttor och kostnader låter sig kvantifieras monetärt;
- UD är generellt sett lönsamt då det i regel handlar om låga investeringskostnader och höga nyttor;
- det är omöjligt att inkludera alla (nytto)faktorer: i så fall vore nyttan ännu större, t.ex. pga. inducerat resande bland mobilitetssvaga grupper, optionsvärde, existensvärde osv.

Via UD och systematisk CBA kommer åtgärder i transportsystemet generera ökad socioekonomisk nytta.

Studier visar på potentiell (latent) mobilitet bland äldre och funktionshindrade, både när man genomför förhållandevis enkla och tillgängliga transportlösningar (Wretstrand m.fl., 2007) och när man teoretiskt modellerar en ökad tillgänglighet. Intäktsökningen (både direkt och indirekt via ökad konsumtion och turism) via dessa nya resenärer är långt ifrån försumbar, och leder till helt nya möjligheter att färdas för marginaliserade grupper (Nelson och Stambrook, 2010).

Samhällsbetalda resor är kostsamma att arrangera utanför tättbebyggt område och i glesbygd. I samband med en generell avregleringstrend på kollektivtrafiksidan, är det viktigt att hitta nya (kommersiellt) hållbara lösningar. Taxi anses spela en allt större roll framöver, och kan vara betydligt kostnadseffektivare än att upprätthålla en begränsad linjetrafik. I vissa fall kan övergång till ruttflexibilitet och anropstyrning vara ett steg i rätt riktning för mobilitetssvaga grupper (Mulley, 2010). Ett exempel på dessa transportlösningars betydelse visas av Nguyen-Hoang och Yeung (2010). Priselasticiteten är mycket låg, vilket indikerar få andra alternativ och hög betalningsvilja.

Säkerhet för oskyddade trafikanter, särskilt äldre och funktionshindrade, är idag ett viktigt område gällande såväl lokal, regional och nationell transportpolicy. Däremot är mobilitetsfrågan över tid för dessa grupper något mera diffus. Hur kan policy bidra till bibehållen mobilitet och livskvalitet? Forskningen visar dock entydigt att äldre som slutar köra bil pga. denna mobilitetsrestriktion får en försämrad livskvalitet. Därmed kan ett fokus på säkerhet för dessa bilister, ofta baserat på myter och missuppfattningar, leda i fel riktning, dvs. mobilitetsrestriktioner i onödan. Vissa grupper, kvinnor och låginkomsttagare, är särskilt känsliga för ett överdrivet säkerhetsfokus. För att se till att marginaliserade grupper i så stor utsträckning som möjligt bibehåller eller ökar sin livskvalitet och mobilitet, måste risker sättas i relation till varandra. Förståelse för att privatbil många gånger har stor betydelse för individen, antingen som förare eller passagerare, samt betydelsen av att så länge som möjligt kunna färdas säkert är viktigt ur ett flertal socioekonomiska aspekter.

Taxeprinciper i kollektivtrafiken kan vara avgörande för marginaliserade gruppers mobilitet. De kan också vara viktiga ur ett rent företagsekonomiskt perspektiv, då utvecklingen går mot omreglering. Entreprenörer kommer i ökad utsträckning att kunna få behålla biljettintäkter. Rye och Carreno (2008) visar på vissa problem i detta sammanhang. Kommersiella entreprenörer i Storbritannien ersätts på särskilt sätt då t.ex. äldre och funktionshindrade reser. Det förefaller dock som om nyttan med detta system är något begränsad, bl.a. för att det är andra barriärer än själva priset som skapar mobilitetsrestriktioner: bussar, hållplatser, informationssystem och byggd miljö för att nämna några. Rye och Mykura (2009) visar vidare att kraftigt subventionerad kollektivtrafik i huvudsak lockar friskare individer och bilister ("yngre" äldre t.ex.), som ges ett nytt, billigt alternativ att färdas med. Ur ett hållbarhetsperspektiv skulle man därmed möjligen kunna rekommendera denna typ av åtgärder. Däremot når man inte syftet att öka mobiliteten bland de svagaste grupperna. En annan studie (Rye och Scotney, 2004) visar dock exempel på latent mobilitet: kraftiga subventioner resulterar i en viss ökning av det totala resandet bland äldre i kollektivtrafiken. Wretstrand m.fl. (2009) observerar på samma

sätt ett latent resbehov. Då äldre färdtjänstresenärer erbjuds gratis bussresor ökar bussresandet något, men den förväntade minskningen av färdtjänstresor uteblir.

Taxeförändringar i kombination med tillgänglighetsåtgärder anses ha god effekt. I en studie av effekterna av KOLLA-projektet i Göteborg är resultaten dessvärre något nedslående (Krantz m.fl., 2009). När det gäller KOLLA-resenärens resmönster, verkar projektet inte ha fått någon större påverkan på deras resvanor. Deras resor med kollektivtrafiken 2008 har inte förändrats nämnvärt jämfört med 2006. Detta beror troligtvis på att de åtgärder som har genomförts inte är så omfattande att de har lett till dramatiska förbättringar av kollektivtrafiken, trots tämligen omfattande satsningar. Den samhällsekonomiska analysen i utvärderingen ger inte tillräckligt stöd för den idé som KOLLA-projektet bygger på, nämligen att resor med olika färd sätt fungerar som substitut till varandra. Potentialerna för en överflyttning av färdtjänstresor till allmän kollektivtrafik verkar inte vara så goda som förvaltningens trafikförsörjningsplan förespeglar. De ekonomiska incitamenten är uppenbarligen inte tillräckligt starka. Troligen motsvarar färdtjänstberättigades kapacitet till förändrat färdmedelsval inte de bedömningar som initialt gjorts.

Exklusion

Socialt kapital beskriver de värden som individer och grupper kan åtnjuta via social delaktighet, mänskligt stöd och tillit. Marginaliserade grupper kännetecknas ofta av lågt social kapital samt begränsad mobilitet pga. bristande tillgänglighet (Currie och Stanley, 2008). Faktorer som minskar risken för social exklusion är deltagande i sociala nätverk, att känna sig delaktig i ett socialt sammanhang, ha rimliga ekonomiska levnadsförhållanden, att vara mobil samt öppen för förändring och nya upplevelser. Uppenbarligen lägger resmöjligheter grunden för social inklusion via ökat socialt kapital. Givet dessa faktorer beräknar Stanley m.fl. (2011) i en Australisk studie det ekonomiska värdet av ytterligare en resa: \$A20.

Samhällets medborgare är ofta beroende av bil, vilket ett sekel av trafik- och samhällsplanering har bidragit till. Vad händer med individer utan bil, när butiker och service utanför storstadsområden läggs ned eller när centrumhandeln utarmas pga. externa affärsetableringar? Bilinnehavares ökade rörlighet har delvis skett på "de andras" bekostnad, som i ökande utsträckning blivit beroende av grannar, släkt och vänner (om man är lyckligt lottad att ha tillgång till sociala nätverk). Ofta ses detta som ett transport-, planerings- eller urbaniseringsproblem. Dessvärre är det inte bara en fråga för trafik- och stadsplanerare, utan det handlar även om sociala, hälsomässiga och t.o.m. demokratiska aspekter. Rätt till tillgänglighet och inklusion förvägras marginaliserade grupper. Trafikplanering och transportpolicys har därmed, troligtvis helt oavsiktligt, skapat mobilitetsbarriärer som orsakat att vissa grupper stängs ute från fundamentala rättigheter i samhället. Tyler (2004)

menar att samhället har ett ansvar för ett tillgängligt transportsystem för att motverka och vända utvecklingen hittills.

De barriärer som existerar i varierande utsträckning och upplevs i olika hög grad handlar om fysiska, temporala (tidsmässiga), ekonomiska, spatia (rumsliga) och psykologiska (Mitchell och Hine, 2001). Till dessa bör sociala aspekter läggas, vilka naturligtvis i sin tur påverkar ovanstående barriärer. Författarna betonar vikten av att inkorporera den sociala betydelsen av mobilitet: upplevelsen av att vara förhindrad respektive kunna resa oberoende av andra.

Social exklusion handlar således om restriktioner för att delta i samhället, inklusive utbildning, arbete och försörjning, samt att ta del av samhällsservice och allehanda aktiviteter. Tillgänglighetsplanering är ett sätt att på lokal och regional nivå försöka adressera problemet med social exklusion. Lucas (2006) betonar att andra politikområden bör beaktas samtidigt: markanvändning, bostadsbyggande, hälsa och hälsovård, samt regional utveckling. Idag krävs det att individer och hushåll med låg inkomst har tillgång till bil för att inte ytterligare riskera att marginaliseras.

Preston (2009) betonar dock att frågan om social exklusion är komplicerad. Dels, för att själva konceptet är öppet för tolkningar, och dels för svårigheten att operationalisera. För att överhuvudtaget kunna säga något om effekten av åtgärder, måste det område som studeras vara tillräckligt stort. Social exklusion kan uppträda såväl utspritt över ett större område, som inom specifika stadsdelar. Detta gör att effekten av åtgärder i transportsystemet för minskad social exklusion kan vara svåra att mäta, särskilt på kortare sikt.

Förutsättningarna skiljer mellan stad och land. Landsbygdsutveckling handlar om att förstärka social integration och att invånare ges möjlighet att leva de liv man önskar, att utvecklas och att försörja sig. Reella motkrafter existerar: kommunal ekonomi, utflyttning, urbanisering, regionförstoring och tyngdpunkten i de transportpolitiska målen. Insatser allokeras där de gör mest nytta – där flest bor. Trenden i Västeuropa är att motsättningen mellan storstad och glesbygd accentueras (McDonagh, 2006).

Äldres krav och behov

Äldre personer lever längre, är aktiva och har hälsan långt upp i 80-årsåldern. Därför är det viktigt att inte gårdagens kunskap om äldres livsvillkor och preferenser, baserat på tidigare kohorter, får utgöra beslutsunderlag för hur transportsystemet skall utformas. Viktigt är också att beakta variationen inom gruppen (Alsnih och Hensher, 2003).

Schwanen och Páez (2010) sammanfattar forskning inom området mobilitet och åldrande. Mobilitet handlar inte bara om individen, utan individen som del i en social kontext bestående av hushåll, familj, släkt, vänner och samhället i stort. Mobilitet är därmed kontextuell. Individuella behov och önskemål är en produkt av vad man har med sig i bagaget in i framtiden, eller in i en ny miljö. Möjligen är detta särskilt viktigt för äldre, som bär med sig fler erfarenheter och minnen och upplever ett förändrat förhållningssätt till vad framtiden kommer att innebära. Tidigare gjorda beslut (köpa bil, flytta till förort osv.) påverkar även förhållningssätt, erfarenhet av andra livsformer och livsstilar och förmåga till anpassning.

Vad gäller att köra bil, är det specifika med äldres situation att yttre tryck kan påverka användningen: från en upplevd förändring i trafikmiljön, via omgivningens rekommendationer och synpunkter eller abrupta/långsamma förändringar som leder till aktiva beslut att sluta köra. Kvinnor tycks klara denna omställning i mobilitet bättre än män, även om skillnader (kulturellt och socialt betingade) kommer att förändras över tid (ibid.). Hur som helst: bilen och bilresor betyder mer än bara förflyttning från A till B, precis som begreppet mobilitet antyder. Det handlar om innebörd, mening, oberoende, kontroll och kompetens (motilitet). Förlora rätten till (eller förmågan) att köra bil blir som att passera en tröskel. Bibehålla möjligheten blir som att förlänga medelålderns livsstil och upplevelsen att vara i en stabil identitet.

Inte bara geriatrik och transportforskning räcker för att förstå äldre upplevelse och behov av mobilitet (Mollenkopf m.fl., 2011). Enligt gerontologiska teorier måste en holistisk, ekologisk ansats användas vilket i princip innebär samspelet mellan individ, (fysisk, psykologisk och social) miljö och aktivitet (Menec m.fl., 2011). Forskning och utveckling måste fokusera kring

- innebörd av mobilitet, hur förändringar upplevs och orsaken till dessa;
- trender avseende värderingar;
- variation över tid/kohort.

Samtidigt blir frågan om hem- och närmiljön allt viktigare för att kunna fungera som en stödjande struktur (Percival, 2002). Mollenkopf m.fl. (2011) betonar att mobilitetsfrågan är en central aspekt för personer som successivt träder in i gruppen äldre. Det dagliga livet förändras, nya möjligheter öppnas samtidigt som hälsan gradvis förändras.

Fortsatt mobilitet, aktivitet och delaktighet upp i åldrarna är enligt Fristedt m.fl. (2011) högst individuellt betingat och en balansakt innehållande mål, anpassningsförmåga (coping) och tillgång till sociala såväl som fysiska verktyg för att övervinna barriärer. Det räcker inte bara att använda ålder och socioekonomisk status som variabel för att analysera

möjlighet till mobilitet och delaktighet bland äldre. Även etnicitet och kulturell tillhörighet betingar mobilitet som resurs och restriktion (Manthorpe m.fl., 2009).

Om man är äldre och dessutom har funktionella begränsningar som påverkar mobiliteten, minskar benägenheten att använda kollektivtrafik. Då ökar viljan till anropsstyrda eller individuella dörr-till-dörrlösningar (t.ex. färdtjänst eller flexlinje). Friska äldre använder annars gärna kollektivtrafik (som alternativ till bil), och ju tillgängligare denna är desto större är resandet (Schmöcker m.fl., 2008). En vanlig föreställning är att äldre, pga. försämrad fysisk kapacitet, minskar sitt resande och gör färre resor med komplexa länkar. Studier visar dock att detta inte är alldeles tydligt. Funktionsnedsättning behöver inte nödvändigtvis innebära minskade komplexa reskedjor, förutom då gångkapaciteten är kraftigt nedsatt. Schmöcker m.fl. (2010) menar också att den ökade användningen av smartphones kan vara värdefullt stöd i reseplaneringen för äldre framöver.

Enligt Su och Bell (2009) tycks äldre resenärer påverkas mer av ökat pris än av ökad restid. Komplexa reskedjor i kollektivtrafiken kan som nämnts vara en nackdel för vissa, då kapaciteten för att bära varor minskar. Forskningen visar att över 30 % av äldre önskar vara mera aktiva och resa mer än de gör idag. Det kan också vara mera kostnadseffektivt att differentiera utbudet än att anpassa allmän kollektivtrafik för att fullt ut möta äldres behov. Eldrivna s.k. mobility scooters, vilka stadigt ökar i antal, har internationellt sett visat sig vara ett utmärkt sätt för ökad mobilitet, ofta på bättre sätt än efterfrågestyrda lösningar som färdtjänst eller subventionerad taxi.

En annan aspekt i samband med åldrandet är när livet förändras, s.k. ”transition points”. Tydliga transitions points för försämrad mobilitet och ökad isolering är förlust av make/maka eller bil/körkort om inte ett välfungerande kollektivtrafiksystem kan agera substitut (Hensher, 2007). Forskning pågår för att utröna effekter på mobiliteten när individer går från två- till enpersonshushåll. Tidiga resultat pekar på signifikanta förändringar avseende resande, mobilitet och aktiviteter utanför bostaden (Waara och Stjernborg, 2010).

Ahern och Hine (2012) diskuterar situationen för äldre i glesbygd. Här blir förändringar i livssituationen alltmer betydelsefulla för mobiliteten. Stora avstånd till service och socialt nätverk, avsaknad av kollektivtrafik och ett utpräglat bilberoende, leder till sämre beredskap om hälsan kraftigt försämras, om make/maka får flytta till nytt boende eller går bort.

Kvinnor slutar ofta att köra bil i ett skede där de borde kunnat fortsätta, vilket leder till försämrad mobilitet i förtid (Siren m.fl., 2004). Då äldre slutar köra bil är det särskilt de spontana resornas omfattning som påverkas (Davey, 2007). Anhörigas bekymmer angående äldre släktingars fortsatta bilkörning karakteriseras av kluvenhet. Dels är man orolig för

ökade risker i samband med försämrade kapacitet och hälsa, och dels bekymrar man sig för ökat hjälpbehov om den äldre slutar köra själv (Rosenbloom, 2010).

Äldre personer är i stort behov och beroende av privatbil, t.ex. kvinnor som i regel får förlita sig på att deras makar klarar av att köra. Ofta framförs högre risk för äldre bilförare, men jämfört med t.ex. unga är den lägre. Problemet är dock att äldre bilförare och passagerare är skörare, vilket leder till allvarigare skadeföljd. Vissa trafiksituationer (korsningar, utfarter osv.) är dock fortsatt problematiska för "äldre" äldre. Slutsatsen blir både att insatser måste ske för både bättre fordon, tydligare trafikmiljö, möjligheter till körkortsuppföljning och utbildningsinsatser samt restriktioner för att möjliggöra övergång från privatbil till anpassade kollektivtrafiksystem (Li m.fl., 2012).

Det faktum att skadeföljden i samband med bilolyckor med äldre är mera allvarlig kräver således åtgärder både i trafikmiljön och i fordonen (Oxley m.fl., 2010). Fordonens system för aktiv och passiv säkerhet tycks heller inte helt och hållet matcha äldres behov (Shaw m.fl., 2010). Ofta ses det som en fördel om äldre kan sluta köra bil och istället börja använda allmän eller särskild kollektivtrafik. Studier visar dock att risknivåerna i dessa transportsystem är relativt höga, och att säkerhetsvinsten inte blir vad man tänkt sig (Berntman m.fl., 2012). Detta beror naturligtvis delvis på att hälsan, och därmed förmågan att stå emot krockvåld/fall och läka skador försämras över tid. Dock leder ett skifte från bil till andra färdmedel att gånglänken i reskedjan blir längre. Berntman m.fl. (2010) visar att äldre är särskilt utsatta som bussresenärer, och att ett betydande antal singelolyckor sker till/från bussen och i samband med på/avstigning. Ett större antal skador sker även ombord i samband med fall, men dessa rapporteras sällan och saknas i den officiella olycksstatistiken. Bylund m.fl. (2007) visar att personer som använder färdtjänst också riskerar att skadas i samband med resa. En vanlig uppfattning är att dessa skador drabbar personer sittande i rullstol sker under färd, men studien visar att en betydande andel sker då fordonet står stilla. Skadekostnaden är betydande, och är en allvarlig signal då de som använder denna resmöjlighet inte har några alternativ. En förhållandevis lindrig skada kan få ytterst allvarliga mobilitetskonsekvenser.

I framtiden kan vi förvänta oss att äldre är aktiva på arbetsmarknaden i allt högre utsträckning, samt att fritidsresande kommer att öka. Detta ställer nya krav på transportsystemet (Arentze m.fl., 2008) och vi kommer att få se nya mobilitetsmönster (Coughlin, 2009). Longitudinella studier visar att personer 60+ marginellt minskar sitt kollektivtrafikresande, medan bilresandet ökar (Currie och Delbosc, 2010). Bilnehavet ökar, och man behåller res- och aktivitetsmönster upp i åldrarna (Hjorthol m.fl., 2010). Den ökande andelen äldre kommer att leda till ökad uppmärksamhet kring trafikmiljö för äldre, boendeförändringar, kollektivtrafiklösningar och bilanvändning. Det gäller dock att inte

skapa lösningar så att äldre segregeras och exkluderas. Deras medverkan som samhällsaktörer behövs. Dumbaugh (2008) och Rosenbloom (2009) identifierar ett antal policy- och planeringsaspekter som är viktiga för att äldre skall kunna bibehålla sin mobilitet. Dessa kan delvis ses i en nordamerikansk kontext, men äger till viss del generell giltighet:

- Lägre hastighet och färre körfält i tätbebyggda områden,
- Särskild uppmärksamhet i utformningen av vänstersvägande trafik,
- Säkra korsningspunkter mellan fordon och oskyddade trafikanter,
- Stödja affärs- och serviceetableringar i stadsdelscentra – motverka externa etableringar längs större trafikleder,
- Förstärkt kollektivtrafik med olika mellanformer,
- Systemåtgärder för att kunna köra bil så länge som möjligt,
- Förstärkt regelfosterlevnad i trafiken,
- Fokus på områden med åldrande befolkning, pga. ”ageing in place” – kvarboende.

Mobilitetsbegreppet

Cresswell (2010) gör en intressant analys av mobilitetsbegreppet och delar in mobilitet i transport, representation och praktik. De olika nivåerna kan exemplifieras på följande sätt:

- Transport: förflyttning från A till B som är den uppenbara betydelsen av mobilitet.
- Representation: den innebörd och mening en mobilitet kan ha, till exempel ”färdtjänstens sociala betydelse”, ”bilens frihet”, ”cykelns miljövänlighet” eller ”flygets statusmarkör”.
- Praktik: de realiteter resenären möter, som att vänta på den två timmar försenade färdtjänstbilen, att sitta två timmar i bilkö, att som cyklist drabbas av ett skyfall i uppforsbacken till jobbet, eller att trängas på smala flygsäten med litet benutrymme i en dånande kabin.

Vidare ligger mobilitet inbäddat i politiska diskurser. En grupps mobilitetsökning kan utgöra en annan grupps mobilitetsrestriktion. Ett ökat fokus på gång och cykel som en statusmarkör för medvetna val, gör att de (t.ex. rörelsehindrade), som inte kan gå och cykla med erforderliga fitnessattribut marginaliseras då de fortfarande måste använda ”gammal teknik” i form av motorfordon. Dekindt (2009) menar t.ex. att urban utveckling, då social omvandling och s.k. gentrifiering sker, kan leda till att nya gruppers krav på mobilitet kräver minskad mobilitet från andra. Mobility management-åtgärder skulle därmed riskera att gynna redan socio-ekonomiskt starka grupper, på bekostnad av grupper med mindre resurser och färre valmöjligheter. Mobilitetsforskning flyttar därmed fram positionerna från traditionell transportforskning, då den antar ett mera holistiskt perspektiv (Cresswell, 2011)

på mänsklig rörelse och sociala strukturer. Den tillåter en kritisk analys av för-givet-tagna sanningar, t.ex. fördelningseffekter av gentrifiering och modern stadsutveckling.

Brist på socialt kapital leder till social exklusion. Ett annat sätt att diskutera social ojämlikhet är tillgång till mobilitet som kapital. Kaufmann m.fl. (2004) redogör i en betydelsefull artikel för begreppet motilitet: potentiell och faktisk kapacitet hos varor, information och människor att vara geografiskt och socialt mobila. Motilitet har enligt författarna tre egenskaper: tillgång, kompetens/förmåga, lämplighet/nytta. Tillgång är givetvis tillgänglighet, kompetens handlar om individens eller gruppens förmåga till mobilitet medan lämpligheten avgörs av den nytta eller den förmåga individen bedömer sig ha. Motilitet är därmed ett viktigt begrepp för att resonera kring latent resande, latent eller potentiell mobilitet. Det passar väl in i analyser av vårt hypermobila samhälle.

IKT och mobil teknologi har ändrat vårt sätt att agera, tänka, kommunicera och färdas. Däremot ersätter inte den virtuella mobiliteten den reella, utan utgör snarare ett komplement. Vissa studier visar t.o.m. att Internet snarare genererar än dämpar resandet. Ur ett hållbarhetsperspektiv sätts dock stor förhoppning till att t.ex. e-handel skall bidra till minskat transportarbete. Därför har utvecklingen på IKT-sidan fått ökad betydelse i geografi-, urban- och transportforskningen och måste inkorporeras när det gäller analys av mobilitet. Det krävs därför fortsatt forskning om hur IKT påverkar vardaglivet och vardagslivsmobiliteten (Schwanen m.fl., 2006). Vad som dock saknas i litteraturen är studier eller diskussioner kring dessa frågor och marginaliserade grupper. Det kan handla om grupper som traditionellt beskrivs som mobilitetssvaga (äldre och funktionshindrade), ”nya grupper” som t.ex. det växande unga vuxna med intellektuella funktionshinder eller neuropsykiatrisk diagnos, samt andra grupper som av socio-ekonomiska, etniska eller geografiska skäl upplever mobilitetsrestriktioner.

Social ojämlikhet handlar om asymmetri avseende fördelning och tillgång/tillgänglighet till önskvärda resurser. Det innefattar också restriktioner för att behålla och förbättra sin socio-ekonomiska och hälsomässiga status. Inte bara s.k. vertikal ojämlikhet, t.ex. klass, utan även horisontell ojämlikhet är relevant, där värderingar, attityder, livsstil kan påverka jämlikhet i termer av mobilitet. Den vertikala ojämlikheten är kopplad till ekonomiska resurser. Bättre resurser kan leda till fler valmöjligheter avseende resande, färdmedelsval och mobilitet. Den horisontella ojämlikheten innebär t.ex. att vissa grupper gör aktiva val av färdmedel och resfrekvens (t.ex. pga. miljömedvetenhet), medan andra inte ser ett värde i att avstå att resa då kopplingen till resursanvändning inte anses betydelsefull.

Diskussion

Mobilitet

Idag gäller för många människor att deras eventuella oförmåga att nå vissa resmål (eller att samhällets/den byggda miljöns lägger restriktioner på deras mobilitet) har stor inverkan på vardagslivet. Barns mobilitet påverkas t.ex. av förväntat aktivitetsmönster, omgivande trafikmiljö, föräldrars prioriteringar (riskbedömningar, effektivitetsbedömning av ”reskedjor”). Etniska gruppers mobilitet kan påverkas av interna normer och externa hotbilder. Äldre personer kan påverkas av förändrad förmåga avseende individuella färdmedelsval, hinder i utemiljön och ett otillgängligt kollektivtrafiksystem (Imrie, 2000). Dessa exempel visar på att stora befolkningsgrupper faktiskt är påverkade av rådande persontransportstruktur, och det gäller naturligtvis särskilt funktionshindrade: personer vars kroppar i något avseende avviker från det ”normala”.

Wretstrand m.fl. (2009) konstaterar bl.a. att äldre personer (75+) i regel är positiva till sina befintliga resmöjligheter och sin mobilitet. Vissa av dem, med specifika funktionshinder, är dock mindre nöjda. Eftersom allmän kollektivtrafik för dessa grupper inte är ett realistiskt alternativ, hävdas bl.a. att färdtjänst fortsatt är betydelsefullt för ”äldre” äldres mobilitet. Det vanligaste substitutet när man slutar åka buss är dock privatbil. Analyserna baseras på ”traditionella” definitioner av mobilitet. De senaste åren har dock andra perspektiv öppnats. ”New mobilities paradigm” lyfter frågan till att inte bara handla om förflyttning, att mäta rörelser från A till B, utan också om ”representationer” av mobilitet, t.ex. som frihet, rättighet, hot, äventyr eller behov. Dessutom finns det en ”mobilitetspraktik”, vardaglig såväl som social. Om perspektivet skall kunna vidgas, krävs förändrade ansatser för nya studier. Befintliga resultat skulle också kunna tolkas på nya (kanske mera giltiga) sätt. Cresswell (2010) sammanfattar detta på ett intressant sätt i sin artikel ”Towards a politics of mobility”, samtidigt som han för in policy (och implicit makt) i sammanhanget.

En reviderad analys av äldrestudien ovan (Wretstrand m.fl., 2009) visar att även om äldre personer människor uppskattar nuvarande resmöjligheter, är mobilitetspraktiken ett ständigt hanterande av betydande hinder i systemet och den byggda miljön (system och miljöer valdes för att de bedömdes hålla en hög standard med nationella mått). Mobilitet som förflyttning(smöjlighet) anses ”acceptabel”, medan mobilitet som praktik visar det motsatta.

IT

Den ökande användningen av IT har lett till stora förändringar av den sociala, ekonomiska och kulturella miljön i samhället. Möjligheten att vara ”överallt och ingenstans samtidigt” kan sägas indikera att vi (åtminstone i nord) blivit nomadiserade. Vi lever i ett de-spatialt

samhälle, där framför allt tid räknas (Urry, 2008). Den omgivande strukturen är dynamisk och människan är inte fixerad vid en fysisk plats. Arkitekter och samhällsplanerare kan antas anpassa sig efter denna utveckling och utforma miljöer som svarar mot denna dynamik. Frågan är hur denna utveckling stöder eller reser barriärer för mobilitetssvaga personer, vilka ställer stora krav på förutsägbarhet och tydlighet i transportsystemet och den byggda miljön. Möjligen har IKT-lösningar en viktig roll som stödfunktion att spela här, förutsatt att design av teknologi och gränssnitt förmår att anpassa sig efter användarens specifika krav och behov.

Delaktighet

Sammanställningen visar på tydliga kopplingar mellan mobilitet och delaktighet. Ett exempel på en marginaliserad grupp är äldre i glesbygd. Man deltar i mindre utsträckning i kultur- och nöjeslivet samt motions- och friluftslivet jämfört med befolkningen i övrigt. Gruppen reser inte heller bort på semester i samma utsträckning som andra. En betydande del av det låga fritids- och kulturutövandet kan antas bero på den ekonomiska situationen i kombination med bristande tillgänglighet. Det förra är naturligtvis inte minst viktigt. Mobilitet antas vara starkt kopplat till socio-ekonomiska faktorer. Om definitionen av tillgänglighet därför ges en så allmän karaktär så att det handlar om ”till vad - för vem?”, blir det också rimligt att inkorporera andra dimensioner än rent trafikplaneringsmässiga.

Fortsatt forskning

Fortsatt forskning relaterat till denna kunskapssammställning föreslås nedan:

- Resbehov, aktivitetsmönster och spatial dynamik – vad händer med särskilda grupper när kravet på att vara mobil ökar? Ett lämpligt angreppssätt är här en tidsgeografisk ansats.
- Effekter på mobiliteten när nya reseplanerare införs – system som indikerar nivå på förväntad tillgänglighet
- Äldres resbehov – förändring över tid. Vad händer när nya kohorter träder in i pensionsåldern? Hur påverkas man av förhöjd pensionsålder?
- Äldre och funktionshindrade – virtuell mobilitet som kompensation för reell mobilitet
- Äldre med stora förändringar i livsvillkor – privatbilens betydelse vs. kollektivtrafikens roll
- Äldre och funktionshindrades resmöjligheter, ”fördubblingen” och omregleringen – har dessa grupper också nytta av ett snabbare, effektivare och mera sofistikerat kollektivtrafiksystem?
- Färdtjänstutvecklingen över tid – vilka grupper slutar resa när restriktioner i resmöjligheter införs?

- Socio-ekonomiska faktorer och etnicitet: vissa bostadsområden är kraftigt segregerade, och vi vet ganska lite om mobiliteten hos dessa områdens invånare. Hur kan ett inkluderande transportsystem motverka utanförskap?
- Unga vuxna med neuropsykiatrisk diagnos – generella resbehov och privatbilens betydelse för delaktighet och försörjning

Det ständigt ökade kravet på mobilitet kan för vissa grupper vara en utmaning. Vi vet idag ganska lite om hur olika (marginaliserade) grupper påverkas av det faktum att allt fler förväntas vara både spatialt och virtuellt mobila. En lösning för tillgänglig trafikantinformation är via mobila reseplanerare. Hur kan dessa utformas för att tillgodose ett latent resande?

Forskningen visar på förändring över tid vad gäller äldres resbehov och aktivitetsmönster. Hur kommer morgondagens äldre att resa och välja färdmedel? Hur påverkas de mobilitetsmässigt av sina tidigare gjorda bostads- och färdmedelsval? Vad händer i dagens villaförorter, som ofta är mycket svåra att försörja med kollektivtrafik, när de boende når allt högre ålder. Kan virtuell mobilitet erbjuda ett substitut för äldre, för att de skall kunna bibehålla och utveckla ett socialt nätverk?

Kollektivtrafiken genomgår vissa strukturella förändringar: omreglering och konkurrens. Samtidigt skall den bli effektivare och attraktivare för att locka nya kunder. Är denna utveckling till fördel för grupper med särskilda behov? Vilka åtgärder gynnar alla, och vilka riskerar att exkludera några?

Kunskapen om personer med kognitiva funktionsnedsättningar och deras relation med omgivande fysiska och sociala miljö är begränsad (Wretstrand och Ståhl, 2008). Ett flertal studier inom olika discipliner har inriktat sig på kognitivt funktionshindrade barns villkor och vardagsliv, men hur situationen förändras när barnen växer upp, lämnar föräldrarna och träder in i vuxenvärlden är relativt okänt (Sugden m.fl., 2008). I Arbetslivsinstitutets litteraturstudie kring funktionshindrades villkor (Nolén, 2005) saknas helt referenser till transporter, resande och mobilitet: aspekter som förefaller högst relevanta för tillträde på lika villkor till arbetsmarknaden.

En grupp vars mobilitet och levnadsvanor vi saknar kunskap om är unga vuxna med intellektuella funktionshinder (Mineur m.fl., 2009). Att det sedan början av 1990-talet kategoriserats och diagnosticerats fler barn och unga som funktionshindrade än tidigare är numera väl känt. Sedan 1995 har det skett en markant ökning av antalet elever i både grund- och gymnasiesärskolan och elevantalet har mer än fördubblats. Oavsett orsakerna till särskoleökningen (Tideman, 2000; Skolverket, 2006) kan det konstateras att andelen särskolemottagna elever (av totala antalet elever i skolåldern), är större än någonsin sedan

särskolans införande 1968. Det innebär att fler barn och unga än tidigare av samhället har bedömts som så intellektuellt avvikande från det normala att de ska tillhöra särskolans person-krets. På kort sikt överväger ofta de positiva effekterna eftersom kategoriseringen är ett sätt att t.ex. få extra resurser/stöd (vilket det ofta finns ett stort behov av). Vilka konsekvenser det har på längre sikt är däremot mer oklart och betydligt mindre undersökt och debatterat (Mineur m.fl., 2009). En betydelsefull aspekt är frågan om möjligheter och hinder till mobilitet i vuxen ålder för dem som under barndomen kategoriserats som intellektuellt eller kognitivt funktionshindrade.

Referenser³

- *van Acker, V., Witlox, F. (2010). Car ownership as a mediating variable in car travel behaviour research using a structural equation modelling approach to identify its dual relationship. *Journal of Transport Geography* 18(1), 65-74.
- Ahern, A., Hine, J. (2012). Rural transport – Valuing the mobility of older people. *Research in Transportation Economics* 34 (1), 27–34.
- Alsnih, R., Hensher, D.A. (2003). The mobility and accessibility expectations of seniors in an aging population. *Transportation Research Part A* 37(10), 903-916.
- Arentze, T., Timmermans, H., Jorritsma, P., Olde Kalter, M.J., Schoemakers, A. (2008). More gray hair—but for whom? Scenario-based simulations of elderly activity travel patterns in 2020. *Transportation* 35(5), 613-627.
- *Audirac, I. (2008). Accessing transit as universal design. *Journal of Planning Literature* 23(1), 4-16.
- van den Berg, P., Arentze, T., Timmermans, H. (2011). Estimating social travel demand of senior citizens in the Netherlands. *Journal of Transport Geography* 19(2): 323-331.
- Boverket (2003). *BFS 2003:19 – HIN 1*: Boverkets föreskrifter och allmänna råd om undanröjande av enkelt avhjälpna hinder till och i lokaler dit allmänheten har tillträde och på allmänna platser.
- Boverket (2004). *BFS 2004:15 – ALM 1*: Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader.
- Berntman, M., Wretstrand, A., Holmberg, B. (2010). *Bus travel safety - a travel chain perspective*. 12th International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Disabled Persons (TRANSED 2010), Hong Kong.
- *Berntman, M., Holmberg, B., Wretstrand, A. (2012). *Hur säker är bussen? Skador och risker i samband med bussresor i tätort*. Lunds universitet, Institutionen för teknik och samhälle, Trafik och väg, Bulletin 274.
- F Bromley, R.D., Matthews, D.L., Thomas, C.J. (2007). City centre accessibility for wheelchair users: The consumer perspective and the planning implications. *Cities* 24(3), 229-241.
- Bylund, P.O., Wretstrand, A., Falkmer, T., Lövgren, A., Petzäll, J. (2007). Injuries in special transportation services for elderly and disabled—a multi-methodology approach to estimate incidence and societal costs. *Traffic Injury Prevention* 8(2), 180-188.
- Cervero, R. (2002). Induced travel demand: Research design, empirical evidence, and normative policies. *Journal of Planning Literature* 17(1), 3-20.
- *Choo, S., Collantes, G.O., Mokhtarian, P.L. (2005). Wanting to travel, more or less: Exploring the determinants of the deficit and surfeit of personal travel. *Transportation* 32(2), 135-164.
- *Coughlin, J.F. (2009). Longevity, lifestyle, and anticipating the new demands of aging on the transportation system. *Public Works Management & Policy* 13(4), 301-311.
- *Cresswell, T. (2010). Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D* 28(1), 17-31.
- Cresswell, T. (2011). Mobilities I: Catching up. *Progress in Human Geography* 35(4), 550-558.

³ Referenser märkta med * anses som särskilt betydelsefulla

- *Currie, G., Delbosc, A. (2010). Exploring public transport usage trends in an ageing population." *Transportation* 37(1), 151-164.
- Currie, G., Delbosc, A. (2010). Modelling the social and psychological impacts of transport disadvantage. *Transportation* 37(6), 953-966.
- Currie, G., Delbosc, A. (2011). Exploring the trip chaining behaviour of public transport users in Melbourne. *Transport Policy* 18(1), 204-210.
- Currie, G., Richardson, T., Smyth, P., Vella-Brodrick, D., Hine, J., Lucas, K., Stanley, J., Morris, J., Kinnear, R., Stanley, J. (2009). Investigating links between transport disadvantage, social exclusion and well-being in Melbourne - Preliminary results. *Transport Policy* 16(3), 97-105.
- Currie, G., Stanley, J. (2008). Investigating links between social capital and public transport. *Transport Reviews* 28(4), 529-547.
- *Davey, J.A. (2007). Older people and transport: coping without a car. *Ageing & Society* 27(1), 49-65.
- Dekindt, J. (2009). The tyrannies of mobility: Mobility and social exclusion. *Public Transport International* 58(1), 42-43.
- *Delbosc, A., Currie, G. (2011). The spatial context of transport disadvantage, social exclusion and well-being. *Journal of Transport Geography* 19(6), 1130-1137.
- Denson, C. R. (2000). Public sector transportation for people with disabilities: A satisfaction survey. *Journal of Rehabilitation* 66(3), 29-37.
- Dodson, J., Burke, M., Evans, R., Gleeson, B., Sipe, N. (2010). Travel Behavior Patterns of Different Socially Disadvantaged Groups Analysis of Household Travel Survey Data for a Dispersed Metropolitan Area. *Transportation Research Record* (2163), 24-31.
- *Dumbaugh, E. (2008). Designing communities to enhance the safety and mobility of older adults: A universal approach. *Journal of Planning Literature* 23(1), 17-36.
- Duvarci, Y., Mizokami, S. (2009). A suppressed demand analysis method of the transportation disadvantaged in policy making. *Transportation Planning and Technology* 32(2), 187-214
- Ellegård, K., Vilhelmson, B. (2004). Home as a pocket of local order: Everyday activities and the friction of distance. *Geografiska Annaler B*, 86(4), 281-296
- *van Exel, N.J.A., de Graaf, G., Rietveld, P. (2011). I can do perfectly well without a car! *Transportation* 38(3), 383-407.
- *Farrington, J.H. (2007). The new narrative of accessibility: its potential contribution to discourses in (transport) geography. *Journal of Transport Geography* 15(5), 319-330.
- Fristedt, S., Björklund, A., Wretstrand, A., Falkmer, T. (2011). Continuing Mobility and Occupational Participation Outside the Home in Old Age Is an Act of Negotiation. *Activities, Adaptation & Aging* 35(4), 275-297.
- Freund, P., Martin, G. (2004). Walking and motoring: fitness and the social organisation of movement. *Sociology of Health & Illness* 26(3), 273-286.
- *Frändberg, L., Vilhelmson, B. (2011). More or less travel: personal mobility trends in the Swedish population focusing gender and cohort. *Journal of Transport Geography* 19(6), 1235-1244.

- *Hansson, E., Mattisson, K., Björk, J., Östergren, P.O., Jakobsson, K. (2011). Relationship between commuting and health outcomes in a cross-sectional population survey in southern Sweden. *BMC Public Health* 11:834.
- Hensher, D. A. (2007). Some insights into the key influences on trip-chaining activity and public transport use of seniors and the elderly. *International Journal of Sustainable Transportation* 1(1), 53-68.
- Hine, J. (2007). Travel demand management and social exclusion. *Mobilities* 2(1), 109-120.
- *Hjorthol, R.J., Levin, L., Sirén, A. (2010). Mobility in different generations of older persons The development of daily travel in different cohorts in Denmark, Norway and Sweden. *Journal of Transport Geography* 18(5), 624-633.
- Hovbrandt, P., Ståhl, A., Iwarsson, S., Horstmann, V., Carlsson, G. (2007). Very old people's use of the pedestrian environment: functional limitations, frequency of activity and environmental demands. *European Journal of Ageing* 4(4), 201-211.
- *Imrie, R. (2001). Barriered and bounded places and the spatialities of disability. *Urban Studies* 38(2), 231-237.
- Izumiyama, H., Ohmori, N., Harata, N. (2007). *Space-time accessibility measures for evaluating mobility-related social exclusion of the elderly*. 11th International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Disabled Persons (TRANSED), Montreal, Canada, June 18-22.
- *Kaufmann, V., Bergman, M.M., Joye, D. (2004). Motility: Mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research* 28(4), 745-756.
- *Krantz, L.G., Lindahl, L., Nunes, J.F., Schmidtbauer, P. (2009). *Färd med förbehåll. En utvärdering av KOLLAprojektets arbete för förbättrad tillgänglighet i kollektivtrafiken*. FoU Väst, Göteborg.
- *Lavery, I., Davey, S., Woodside, A., Ewart, K. (1996). The vital role of street design and management in reducing barriers to older peoples' mobility. *Landscape and Urban Planning* 35(2), 181-192.
- *Lewis, D., Suen, S.L., Federing, D. (2010). *Countering the economic threat to sustainable accessibility*. 12th International Conference on mobility and transport for elderly and disabled persons (TRANSED 2010), Hong Kong.
- *Li, H., Raeside, R., Chen, T., McQuaid, R.W. (2012). Population ageing, gender and the transportation system. *Research in Transportation Economics* 34(1), 39-47.
- Lucas, K. (2006). Providing transport for social inclusion within a framework for environmental justice in the UK. *Transportation Research Part A* 40(10), 801-809.
- Mackett, R.L., Achuthan, K., Titheridge, H. (2008). AMELIA: A tool to make transport policies more socially inclusive. *Transport Policy* 15(6), 372-378.
- Manthorpe, J., Iliffe, S., Moriarty, J., Cornes, M., Clough, R., Bright, L. (2009). 'We are not blaming anyone, but if we don't know about amenities, we cannot seek them out': black and minority older people's views on the quality of local health and personal social services in England. *Ageing & Society* 29(1), 93-113.
- *Martens, K. (2011). Substance precedes methodology: on cost-benefit analysis and equity. *Transportation* 38(6), 959-974.

- Maynard, A. (2007a). *Monetising the benefits of disabled access in transport appraisal*. 11th International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Disabled people (TRANSED), Montreal, Canada, June 18-22.
- Maynard, A. (2007b). *The place of disabled access in economic appraisal in the UK*. 11th International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Disabled Persons (TRANSED), Montreal, Canada, June 18-22.
- *Maynard, A. (2009). Can measuring the benefit of accessible transport enable a seamless journey? *Journal of Transport and Land Use* 2(2), 21–30.
- McDonagh, J. (2006). Transport policy instruments and transport-related social exclusion in rural Republic of Ireland. *Journal of Transport Geography* 14(5), 355-366.
- Menec, V.H., Means, R., Keating, N., Parkhurst, G., Eales, J. (2011). Conceptualizing age-friendly communities. *Canadian Journal on Aging* 30(3), 479-493.
- Mineur, T., Bergh, S. & Tideman, M. (2009) *Livssituationen för unga vuxna med lindrig utvecklingsstörning. En kunskapsöversikt baserad på skandinavisk forskning 1998-2009*. FoU-rapport 2009-01, Handikapp & Habilitering, Stockholms läns landsting
- *Mitchell, F. Hine, J. (2001). Better for Everyone? Travel Experiences and Transport Exclusion. *Urban Studies* 38(2), 319-332.
- *Mollenkopf, H., Hieber, A., Wahl, H.W. (2011). Continuity and change in older adults' perceptions of out-of-home mobility over ten years: a qualitative-quantitative approach. *Ageing & Society* 31(5), 782-802.
- Mulley, C. (2010). Promoting social inclusion in a deregulated environment: Extending accessibility using collective taxi-based services. *Research in Transportation Economics* 29(1), 296-303.
- Nelson, B., Stambrook, D. (2010). *Economics of accessible transportation in Canada*. 12th International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Disabled Persons (TRANSED 2010), Hong Kong.
- Neutens, T., Schwanen, T., Witlox, F., de Maeyer, P. (2010). Evaluating the temporal organization of public service provision using space-time accessibility analysis. *Urban Geography* 31(8), 1039-1064.
- *Nguyen-Hoang, P., Yeung, R. (2010). What is paratransit worth? *Transportation Research Part A* 44(10), 841-853.
- Noland, R.B., Lem, L.L. (2002). A review of the evidence for induced travel and changes in transportation and environmental policy in the US and the UK. *Transportation Research Part D* 7(1), 1-26.
- Nolén, K. (2005). *Ett arbetsliv för människor med funktionshinder? En litteraturöversikt*. Arbetslivsinstitutet Syd, Lund
- *Odeck, J., Hagen, T., Fearnley, N. (2010). Economic appraisal of universal design in transport: Experiences from Norway. *Research in Transportation Economics* 29(1), 304-311.
- *Ohnmacht, T., Maksim, H., Bergman, M.M. (2009). *Mobilities and Inequality*. Farnham: Ashgate
- Oxley, J., Langford, J., Charlton, J. (2010). The safe mobility of older drivers: a challenge for urban road designers. *Journal of Transport Geography* 18(5), 642-648.

- *Oxley, J. Whelan, M. (2008). It cannot be all about safety: The benefits of prolonged mobility. *Traffic Injury Prevention* 9(4), 367-378.
- Penfold, C., Cleghorn, N., Creegan, C., Neil, H., Webster, S. (2008). *Travel behaviour, experiences and aspirations of disabled people*. Report produced for the Department of Transport, UK by The National Centre for Social Research (NatCen).
- Preston, J. (2009). Epilogue: Transport policy and social exclusion - Some reflections. *Transport Policy* 16(3), 140-142.
- Percival, J. (2002). Domestic spaces: uses and meanings in the daily lives of older people. *Ageing & Society* 22(6), 729-749.
- *Rosenbloom, S. (2009). Meeting transportation needs in an aging-friendly community. *Generations* 33(2), 33-43.
- Rosenbloom, S. (2010). How adult children in the UK and the US view the driving cessation of their parents: Is a policy window opening? *Journal of Transport Geography* 18(5), 634-641.
- Rye, T., Carreno, M. (2008). Concessionary fares and bus operator reimbursement in Scotland and Wales: No better or no worse off? *Transport Policy* 15(4), 242-250.
- *Rye, T., Mykura, W. (2009). Concessionary bus fares for older people in Scotland – are they achieving their objectives? *Journal of Transport Geography* 17(6), 451-456.
- Rye, T., Scotney, D. (2004). The factors influencing future concessionary bus patronage in Scotland and their implications for elsewhere. *Transport Policy* 11(2), 133-140.
- Sasaki, K., Nishii, K. (2010). Measurement of intention to travel: Considering the effect of telecommunications on trips. *Transportation Research Part C* 18(1), 36-44.
- SCB (2008). Funktionsnedsattas situation på arbetsmarknaden. SCB Rapport
- *Schmöcker, J.D., Quddus, M.A., Noland, R.B., Bell, M.G.H. (2008). Mode choice of older and disabled people: a case study of shopping trips in London. *Journal of Transport Geography* 16(4), 257-267.
- Schmöcker, J.D., Su, F., Noland, R.B. (2010). An analysis of trip chaining among older London residents. *Transportation* 37(1), 105-123.
- *Schwanen, T., de Jong, T. (2008). Exploring the juggling of responsibilities with space-time accessibility analysis. *Urban Geography* 29(6), 556-580.
- Schwanen, T., Dijst, M., Kwan, M.P. (2006). Introduction - The Internet, changing mobilities, and urban dynamics. *Urban Geography* 27(7): 585-589.
- *Schwanen, T., Páez, A. (2010). The mobility of older people – an introduction. *Journal of Transport Geography* 18(5), 591-595.
- Shaw, L., Polgar, J.M., Vrkljan, B., Jacobson, J. (2010). Seniors' perceptions of vehicle safety risks and needs. *The American Journal of Occupational Therapy* 64(2), 215-224.
- SIKA (2007). *RES 2005-2006*. Statens institut för kommunikationsanalys. SIKA Statistik 2007:19
- Sirén, A., Lindeman, M., Hakamies-Blomqvist, L. (2004). Driving cessation and health in older women. *The Journal of Applied Gerontology* 23(1), 58-69.
- *Sjödín, L., Buchanan, A., Mundt, B., Karlsson, E., Falkmer, T. (2012). Do vehicle grants and vehicle adaptations grants promote transport mobility and community access for children with disabilities in Sweden? *Australian Occupational Therapy Journal* 59(1), 10-16.

Institutionen för Teknik och samhälle

Lunds universitet

Box 118

221 00 Lund

Telefon: 046-222 91 25

E-post: tft@lth.se

Webb: www.tft.lth.se



LUNDS UNIVERSITET

- Skolverket (2006). *Kommunernas särskola. Elevökning och variation i andel elever mottagna i särskolan*. Skolverket Rapport 06:974
- Socialstyrelsen (2008). *Daglig verksamhet – en kartläggning*. Stockholm: Socialstyrelsen
- *Socialstyrelsen (2010). *Alltjämt ojämlikt! Levnadsförhållanden för vissa personer med funktionsnedsättning* Stockholm: Socialstyrelsen
- *Stanley, J., Hensher, D.A., Currie, G., Greene, W.H., Vella-Brodrick, D. (2011). Social Exclusion and the Value of Mobility. *Journal of Transport Economics and Policy* 45(2), 197-222.
- Stradling, S., Carreno, M., Rye, T., Noble, A. (2007). Passenger perceptions and the ideal urban bus journey experience. *Transport Policy* 14(4): 283-292.
- *Su, F., Bell, M.G.H. (2009). Transport for older people: Characteristics and solutions. *Research in Transportation Economics* 25(1), 46-55.
- Sugden, D., Kirby, A., Dunford, C. (2008): Issues surrounding children with developmental coordination disorder. *International Journal of Disability, Development and Education*, 55(2), 173-187.
- Tideman, M. (2000) *Normalisering och kategorisering – om handikappideologi och välfärdspolitik i teori och praktik för personer med utvecklingsstörning*, Avhandling, Lund: Studentlitteratur
- Tyler, N. (2004). *Justice in transport policy*. Working paper. School of Public Policy Working Paper Series (8). UCL, London, UK.
- Urry, J. (2008). *Mobilities*. Oxford: Blackwell
- Waara, N., Stjernborg, V. (2010). *Mobility of older women and men at transition from a two person household to a one person household*. 12th International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Disabled Persons (TRANSED 2010), Hong Kong.
- Wennberg, H., Hydén, C., Ståhl, A. (2010). Barrier-free outdoor environments: Older peoples' perceptions before and after implementation of legislative directives. *Transport Policy* 17(6), 464-474.
- Wretstrand, A., Danielson, H., Wretstrand, K. (2007). *Integrated organization of public transportation: accessible systems for all passengers*. 11th International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Disabled Persons (TRANSED) Montreal, Canada.
- Wretstrand, A., Svensson, H., Fristedt, S., Falkmer, T. (2009). Older people and local public transit: Mobility effects of accessibility improvements in Sweden. *Journal of Transport and Land Use* 2(2), 49-65
- *Wretstrand, A., Ståhl, A. (2008). *User needs and expectations relative to accessible transport: Framework for mobility planning*. Euro Access FP6 WP2-LUND-Deliverable2-v 1.0