

Kollektiv transport på landet - børn, unge og ældres perspektiv

Af Civilingeniør, ph.d. Lykke Magelund,
Transportrådet/TetraPlan A/S

Opretholdelsen af offentlig transport i landområder er overvejende begrundet i sociale hensyn til de befolkningsgrupper der ikke har andre transportmuligheder. De primære målgrupper for den kollektive transport på landet defineres normalt som dem der ikke har alder eller helbred til at køre bil. I udredningen "Kollektiv transport på landet – børn, unge og ældres perspektiv" (Transportrådets rapport nr. 02-03), beskrives hvordan den kollektive transport på landet lever op til de primære målgruppers behov. Dette paper er identisk med rapportens sammenfatning.

Der er ultimo 2001 gennemført ca. 2.500 telefoninterviews med et repræsentativt udvalg fra hver af de tre grupper. Alle er bosiddende på landet eller i byer på 200 eller færre indbyggere i Viborg og Nordjyllands Amter. Interviewene er bl.a. udviklet på baggrund af kvalitative interviews med familier- og fokusgrupper. Børn (7-12 år), unge (16-20 år) og ældre (65-84 år) til telefoninterviewene er fundet via befolkningsregistret. Spørgsmålene er overvejende faktuelle og omhandler transportressourcer og transportadfærd. Dog stilles der også enkelte mere holdningsprægede spørgsmål.

Undersøgelsen viser at busser og tog spiller en rolle når børn og unge skal til og fra deres skoler og uddannelsessteder. Groft taget halvdelen benytter kollektiv transport til dette formål. I fritiden derimod anvender børnene og de unge fortrinsvis andre transportformer. De bliver i vidt omfang kørt af deres forældre eller af andre. Cykelbrug begrænses, især blandt børnene, af de trafikikkerhedsmæssige forhold. De fleste ældre på landet har en bil som benyttes til næsten alle rejseformål. Der er en mindre gruppe af billøse ældre hvoraf de fleste en gang imellem benytter den kollektive transport. Det sker som oftest i forbindelse med indkøbsrejser til de større regionale bycentre. De billøse ældre har imidlertid andre transportmuligheder hvoraf samkørsel med familie eller andre spiller en vigtig rolle. Størstedelen af de billøse ældre opfatter ikke at deres bosætning er betinget af at der eksisterer en kollektiv transport på landet.

Hensynet til de "billøse" grupper, herunder især børn, unge og ældre, står centralt i argumentationen for at opretholde et rimeligt højt serviceniveau af kollektiv trafikbetjening i landområder. Undersøgelsen viser imidlertid at hvis man ser bort fra børn og unges transport til skoler og uddannelsessteder, så spiller den kollektive transport kun en beskeden rolle. Hvis den billøse landbefolknings transportbehov helt eller delvist skal kunne opfyldes med traditionel kollektiv transport, så kræver det et betjeningsniveau der er betydeligt større end det nuværende. Spørgsmålet er om det er realistisk at skabe et sådant betjeningsniveau eller man i stedet skulle søge nye løsninger i den måde transportbehovene allerede opfyldes på. Det vil betyde en understøttelse af selvorganisering og samkørsel. De offentlige ressourcer kunne så målrettes mod de personer der har særlige behov og ville i nogle tilfælde være bedre

anvendt ved at flere kunne benytte særlige kørselsordninger f.eks. med udgangspunkt i handicapordninger eller i form af helt eller delvis betalt taxakørsel.

De traditionelle driftsformer med store busser har sin styrke når mange på samme tid skal rejse til de samme steder og vil derfor fortsat i mange tilfælde være hensigtsmæssig til transport af skole- og uddannelsessøgende. Til andre rejseformål som er mere spredte i tid og rum, kan samkørselsordninger bidrage til at opfylde transportbehovene. Samkørsel finder allerede sted i vidt omfang. Det er ikke ualmindeligt at der finder betaling sted, også udover hvad der er tilladt ifølge den eksisterende lovgivning. Det ville være hensigtsmæssigt at få den praksis som allerede finder sted bragt ud af det juridiske tasmørke den befinder sig i.

Sigtet med udredningen har været at bidrage med et vidensgrundlag til brug for diskussionen om udviklingen for den kollektive transport på landet. Herunder også spørgsmålet om alternative måder at opfylde transportbehovene på. Rapportens forslag har ikke været underlagt nærmere analyser af f.eks. de juridiske, økonomiske og miljømæssige konsekvenser og må derfor betragtes som inspiration til videre overvejelser. Blandt de skitserede forslag er:

- En større fokusering på de unge i planlægningen af det regionale busnet.
- Muliggøre en uddelegering af ansvaret for planlægning og drift af skolebuskørsel til den enkelt skole sammen med de daginstitutioner som skolebørnene bruger.
- Udbygning af cykelstisystemet således at større grupper, især af børn og unge, kan få en sikker transportvej.
- Forskellige former for praktisk understøtning af den samkørsel som allerede i vidt omfang praktiseres.
- Større adgang til, herunder juridisk legalisering af, at passagerer betaler for samkørsel.
- Lempelse af visiteringsreglerne til handicapordninger således at flere ældre får mulighed for benytte dem.

Børn på landet

Status

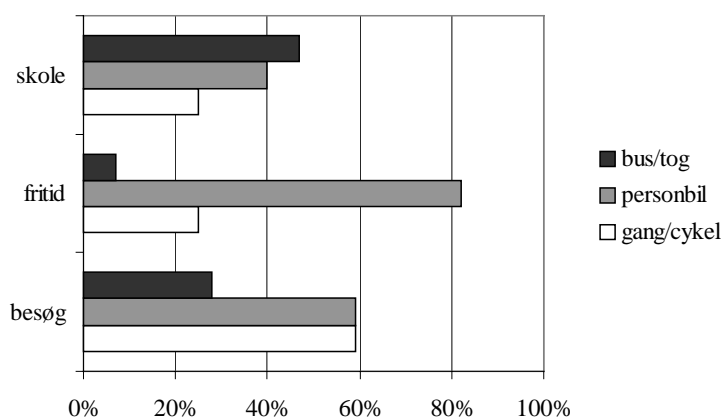
Praktisk taget alle børnefamilier på landet har bil. Knap halvdelen har to. Alle familiemedlemmer, også børnene, har bil som det hyppigst anvendte transportmiddel. Størstedelen af børnefamilierne giver udtryk for at deres bosætning hænger snævert sammen med deres transportmuligheder, og de ville flytte hvis de ikke længere havde mulighed for at have en bil.

I modsætning til deres forældre benytter mange børn på landet kollektiv transport. Lidt mere end halvdelen bruger en bus i forbindelse med skoletransporten. Langt de fleste af disse brugere får deres skoletransport betalt af kommunen fordi de opfylder de lovmæssige krav om at bo langt fra skolen, eller at have en trafikfarlig skolevej. Børnene bruger lokal- og skolebusser der overvejende er tilrettelagt efter deres behov, og kun i begrænset omfang benyttes af andre passagerer.

Familiens bil spiller også en vis rolle når børn på landet skal til og fra skole. En fjerdedel af de børn der er berettiget til buskørsel benytter sig slet ikke af tilbudet fordi forældrene vælger selv at køre barnet til og fra skolen. Cykel har kun en beskeden rolle som transportmiddel mellem hjem og skole. Det begrundes hyppigt med at forældrene ikke føler sig trygge ved at lader deres børn cykle mellem hjem og skole især på grund af biltrafik på landevejene.

I barnets fritid ser billedet noget anderledes ud. Her har den kollektive transport en mere beskeden rolle hvorimod forældrene træder til som chauffører, og nogle børn cykler selv. Forældre og børn er gode til at organisere samkørsel for børn der skal til de samme aktiviteter. Når børnene skal på besøg hos deres venner, tager nogle bussen især hvis besøget sker i umiddelbar forlængelse af skoledagen. Ellers er mønstret som for de andre fritidsaktiviteter. Forældrene eller andre voksne fungerer som chauffører, eller børnene cykler selv.

Børns transportmidler til forskellige aktiviteter
Andel af børn som har rejseformålet



Blandt forældre til børn der benytter bus til skoletransport udtrykkes der overvejende tilfredshed. De kritikpunkter som brugerne peger på er: vejforholdene hvis barnet skal til et opsamlingssted, venteforhold samt den samlede transporttid. Der er enkelte børn der har en meget stor omvejskørsel hvis de bor i starten af en rute der kører rundt og samler op. Direkte adspurgte mener en mindre del af børneforældrene (15%) at de ville være nødt til at flytte hvis der ikke var kollektiv transport i området. Der er dog flere som giver udtryk for at det ville få en stor (negativ) betydning for familien hvis de skulle indrette sig uden kollektiv transport. Det er især børnene det vil berøre.

Der findes, i hvert fald teoretisk set, et uudnyttet passagerpotential for at flere børn benytter den kollektive transport på landet. Lidt under halvdelen af forældrene til børn der ikke benytter den, mener at deres barn godt kunne benytte den mellem hjem og skole hvis det var nødvendigt. Potential for at flere børnene bruger den kollektive transport i fritiden vurderes til at være noget mindre.

Centrale problemstillinger

Ser man på den eksisterende betjening, kan man konstatere at børneforældrene overvejende giver udtryk for tilfredshed. Hvis man alligevel skal pege på forbedringsmuligheder, kunne det bestå i en større vifte af muligheder, hvortil der er inspiration at hente i andre lande. En model som endnu ikke har været afprøvet i Danmark, er at uddelegere midler og ansvar for kørslen til den enkelte skole. Det kunne være en relevant løsning i de tilfælde hvor bussen kun betjener en enkelt skole og der ikke er samdriftsfordele. Fordelen for skolen er muligheden for at kombinere forskellige funktioner i et egentligt ansættelsesforhold, og muligheden for at benytte bus og chauffør til andre aktiviteter. Det er en løsning som muligvis rummer lovgivningsmæssige problemer.

I løbet af en kort årrække må man forvente at hovedparten af de yngre børn (op til 3. klasse) på landet, i lighed med børn i byerne, vil tilbringe deres eftermiddage i fritids-ordninger. Eventuelt vil der blive indført helhedsskoler, enten som forsøg eller som en generel ordning. Behovet for hjemtransport fra fritidsordninger er kommunerne ikke med den nuværende lovgivning forpligtigede til at opfylde.

Forbedringer af transportvilkårene for børn på landet er ikke kun et spørgsmål om den kollektive transport, men rummer også spørgsmålet om forbedringer af andre transportmuligheder. I interviewene kommer det frem at en væsentlig hindring for at børn cykler, er at forældrene ikke føler sig trygge ved at sende børnene af sted langs trafikerede landeveje. Forbedring af cykelforholdene i landområder er en bekostelig affære, men ville kunne bidrage til at flere børn selvstændigt kunne transportere sig på cykel.

Børn og deres forældre er meget gode til at organisere samkørsel når flere skal samme sted hen. Muligvis er der et potentiale for yderligere samkørsel. Det er næppe en målgruppe som kan have glæde af eksisterende eller fremtidige internetbaserede mobilitets-kontakter. Dels kræver det tillid at lade sit barn køre med andre, dels har de fleste forældre formentlig et udmærket overblik over børn i nabolaget som kunne have samme behov.

Unge på landet

Status

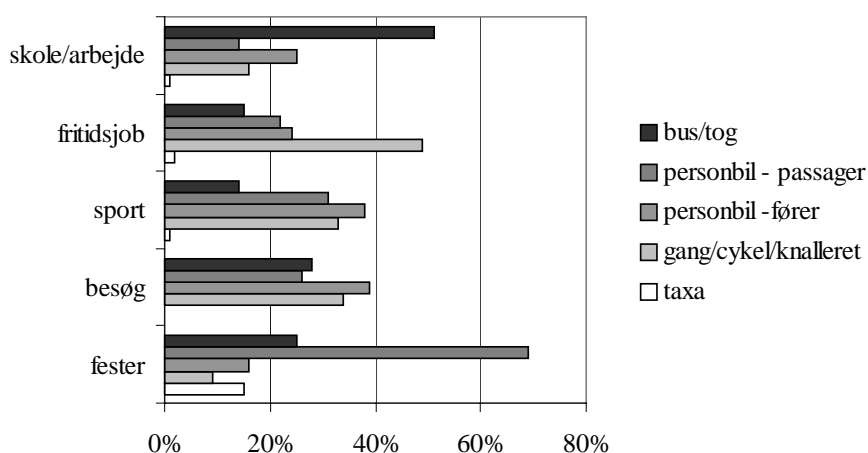
De fleste unge på landet får kørekort når de fylder 18 år. Ingen af de interviewede unge forestiller sig selv uden kørekort når de bliver 25 år. Mange unge, især de unge mænd, anskaffer sig også hurtigt en bil når de har fået kørekort. Således havde en tredjedel af de interviewede unge mænd med kørekort også egen bil. For pigerne var det en femtedel. 85% af de interviewede erklærede sig enige i udsagnet ”Når jeg får mulighed for det, vil jeg have bil”.

Indtil de unge får kørekort er mange afhængige af den kollektive transport. De har vanskeligere ved at få en kørejlighed med forældrene end da de var yngre. Dels fordi deres transportbehov ikke længere passer så godt ind i resten af familiens og dels fordi hverken de unge eller deres forældre længere ønsker at være så afhængige af hinanden.

De unge har lange transportveje når de skal i skole, til deres uddannelser eller på arbejde. Nogle har også deres fritidsaktiviteter langt fra hjemmet. Halvdelen af de unge benytter kollektiv transport til deres daglige rejse mellem hjem og skole, eller arbejde. Det er overvejende de regionale busser der anvendes - enkelte benytter tog.

Unge transportmidler til forskellige aktiviteter

Andel af unge som har rejseformålet



I fritiden er de unge mere selvkørende: på cykel, knallert eller i bil. Forældrene spiller stadig en rolle som chauffører hvilket er særlig udtalt efter weekendens fester. Den kollektive transport benyttes af de unge i et begrænset omfang i forbindelse med fritidsjobbet og i forbindelse med besøg hos venner.

De unge brugere af den kollektive transport er forholdsvis kritiske. Under halvdelen udtrykker en samlet tilfredshed med deres transportmuligheder i forbindelse med skole eller arbejde. 20% er direkte negative. Kritikken rettes mod den samlede transporttid. Analysen afslører da også at der er unge der bruger megen tid på at vente eller at køre omveje i busserne. Problemet er størst i forbindelse med hjemtransporten hvilket ifølge de unge har en sammenhæng med den dårlige koordinering af busserne og de tider skolerne slutter på. De unge er også kritiske overfor prisen det koster at benytte kollektiv transport. Selvom de fleste har favorable abonnementsordninger, kan det føles som en stor udgift i de unges budget.

Halvdelen af de unge der ikke benytter kollektiv transport mener at de kunne gøre det til skole- eller arbejdsrejserne. Tilsvarende mener halvdelen at det ville være en realistisk mulighed til besøgsrejserne. Muligheden for at tage bussen i forbindelse med fritidsjobbet, sport eller fra festerne vurderes ikke af ret mange som værende realistiske.

De unge peger på et stort problem når de skal hjem fra fester. Deres fester slutter normalt længe efter at den sidste bus er kørt. De har langt hjem og en taxa er dyr eller umulig at skaffe. Selvom mange forældre velvilligt stiller op som chauffører, oplever de unge det som et problem at komme hjem om natten. Mange unge kender andre der har kørt fulde i bil efter

fester, og flere har selv prøvet det. I fokusgruppeinterviewene tog de unge afstand fra spirituskørsel, men udviste alligevel en vis forståelse for at unge uden andre transportmuligheder kunne finde på at køre fulde i bil.

Centrale problemstillinger

Unge på landet er en meget central målgruppe for den kollektive transport. Mange unge har ikke andre transportmuligheder når de skal over lidt længere afstande, hvad de fleste skal dagligt. Spørgsmålet er om den kollektive transport i tilstrækkelig grad er tilrettelagt efter de unges behov, eller om de unges kritik er berettiget? I fokusgruppeinterviewene efterlyste de unge en bedre dialog mellem uddannelsessteder og køreplanlæggere. Særligt hjemkørslerne om eftermiddagen giver anledning til lange skjulte ventetider, og driften kunne måske tilrettelægges anderledes, så der blev taget bedre hensyn til de unges behov.

Det kan være vanskeligt at løse de unges behov for hjemtransporter efter weekendens fester i byen. Man kan desuden argumentere for at det dybest set er forældrenes ansvar, og ikke en offentlig opgave at sørge for at de unge kan komme hjem, også når de er fulde. Konsekvenserne, når nogle unge vælger at køre spirituskørsel, er imidlertid for alvorlige til alene at gøre det til et privat ansvar. Der er her tale om en opgave som kræver et samarbejde mellem mange parter, og som bør ske i en tæt dialog med de unge. F.eks. eksisterer der allerede private ordninger hvor ældru unge mod betaling kører andre unge. På dette område er der behov for en lempelse af reglerne for passageres betaling ved privat kørsel.

Samkørsel er en oplagt mulighed for at forbedre transportmulighederne for de unge. På nogle skoler eksisterer allerede private samkørselsklubber. Hvis der ikke allerede findes privatorganiserede samkørselsklubber på skolerne, kunne sådanne etableres. Endvidere er det en målgruppe der på sigt kan få glæde af de internetbaserede samkørselsdatabaser hvis de får en større udbredelse.

Ældre på landet

Status

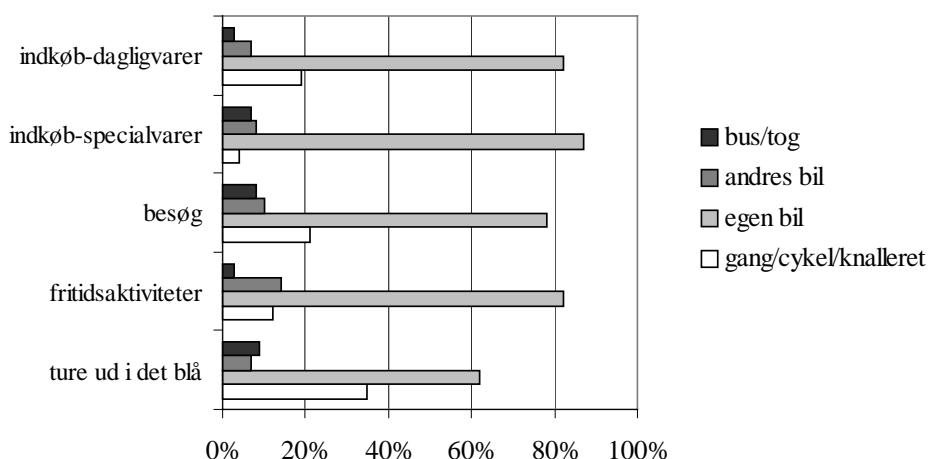
84% af de ældre på landet har en eller flere biler til rådighed i deres husstand. Der er en mindre gruppe af ældre (6%) som aldrig har haft bil i deres husstand, og der er en gruppe af ældre (10%) som tidligere har haft bil, men som nu ikke længere har det. Næsten alle ældre mænd på landet har kørekort. Også på landet er der i den ældre generation mange kvinder der aldrig har taget et kørekort og hvis mobilitet er knyttet til at manden kan køre bil. Mange ældre tilkendegiver at bilen er en forudsætning for deres bosætning, og de vil flytte til mere bymæssigt bebyggede områder hvis de ikke længere havde den. For nogle af kvinderne bliver det aktuelt når de bliver alene.

Kun 10% af de ældre benytter kollektiv transport. Resten benytter den yderst sjældent. Ganske mange giver udtryk for at de aldrig benytter et offentlige transportmidler. Det er naturligvis overvejende de billøse ældre der benytter kollektiv transport. Det gør de især når de skal til de regionale centre for at gøre indkøb af noget særligt, eller når de skal besøge

venner eller familie. Denne form for indkøbsrejser der ikke sker så ofte, er normalt med regionale busser. Besøgsrejserne sker mest med tog. Turene ud i det blå sker også af og til med bus, men det er ikke offentligt tilgængelige busser, men derimod busser for lukkede selskaber.

Ældres transportmidler til forskellige aktiviteter

Andel af ældre som har rejseformålet



De ældre kollektivbrugere er overvejende tilfredse. Forhold som tidsforbrug, pris og muligheder for information vurderes af de fleste som positive. På enkelte områder er der dog en vis utilfredshed. Det gælder eksempelvis bussernes koordinering når man skifter samt venteforholdene. Blandt brugerne mener lidt flere end en tredjedel at de ville være nødt til at flytte hvis der ikke var kollektiv transport. Det betyder at størstedelen af de ældre brugere på landet ikke mener at deres bosætning er afhængig af at der eksisterer et kollektivt transportudbud.

Det er overraskende at også en fjerdedel af de ældre der aldrig benytter kollektiv transport mener at de ville være nødt til at flytte hvis den ikke var der. Det kan fortolkes som et udtryk for den tryghed det giver at vide at den kollektive transport er en mulighed hvis man ikke længere har bil.

Samkørsel spiller en central rolle for de ældre på landet. Det er især de billøse ældre der ofte har kørejlighed med andre. Til alle andre formål end specialindkøb sker det oftere at en billøse ældre kører med andre end at en billøse ældre benytter kollektiv transport.

Der er et teoretisk potentiale for at flere ældre benytter kollektiv transport. Potentialet er størst i forbindelse med indkøbene i de regionale centre hvor mere end halvdelen af ikke-brugerne mener de ville kunne benytte kollektiv transport. Derudover er der et vist potentiale i forbindelse med indkøb af dagligvarer, private besøg og fritidsaktiviteter. I forbindelse med turene ud i det blå anses den kollektive transport ikke som særligt velegnet.

Centrale problemstillinger

Man kan spørge om ældre overhovedet er en primær målgruppe for den kollektiv transport på landet. Kun få ældre benytter den kollektive transport, og færre vil gøre det fremover. Flere ældre kvinder vil fremover have kørekort, og flere ældre vil vedblive at køre bil til en sen alder. Det vil ske på landet ligesom det vil ske andre steder. Billedet af den kollektive transport som en mulighed når helbredet ikke længere rækker til at køre bil, holder heller ikke stik. Når ældre holder op med at køre bil, vil deres helbred ofte ikke være til at benytte almindelige kollektive transportmidler. Dertil kommer at deres kompetencer til at finde ud af at benytte busserne er ringe eftersom mange aldrig tidligere i deres liv har benyttet dem. Ældre der opgiver bil vil ofte kunne visiteres direkte til de særlige kørselsordninger.

En lempelse af reglerne for visitering til kørselsordninger (primært handicapordninger) kunne gavne ældre når de opgiver deres bil. Disse ordninger er bedre tilpasset helbredsmæssigt svage ældre end den almindelige kollektive transport. I Sverige har man en ordning hvor det ikke alene er helbredet der er afgørende, men hvor også geografiske begrænsninger indgår. Der er ingen tvivl om at en sådan serviceforpligtigelse vil være udgiftskrævende for kommunerne, også selvom der indføres en eller anden form for brugerbetaling. Udvidelser af de særlige kørselsordninger kunne imidlertid fastholde de ældre i deres eget hjem i længere tid. Samtidig kunne det give en tryghed for de ældre at vide at de ikke ville være nødt til at flytte, eller være afhængige af at andre vil køre dem hvis bilen måtte opgives.

Privator organiseret samkørsel hvor ældre får en kørelejlighed, finder allerede sted i stor stil. Analysen peger på at de private sociale netværk i vidt omfang sikrer mobiliteten for de billøse ældre på landet. De ældre finder det imidlertid nogle gange generende at skulle bede andre om hjælp, og sætter derfor pris på mere organiserede kørselsordninger. For de ældre kunne det være en fordel hvis man udbyggede og formaliserede gråzonen mellem privat og offentlig kørsel. Det kan ske med udgangspunkt i lokalt foreningsarbejde, eller det kan ske via skabelse af kontakter mellem dem der gerne vil køre, og dem der gerne vil køres. Mange ældre vil gerne betale for sådanne kørsler således at de ikke føler sig i gæld til dem der kører. Lovgivningen er ikke hensigtsmæssig i så henseende.

Litteratur

Andersen, Dines & Alice Appeldorn. *"Tiden efter tres – de 60-74 åriges deltagelse i foreninger, frivilligt arbejde og private netværk"*. Socialforskningsinstituttet. Rapport 95:9. 1995.

Andréasson, H. & A. Sjöberg. *"Ungdomars syn på kollektivtrafik och bil"*. Göteborg Trafikkontor. Rapport nr. 9. 1996.

Bay, Joy. *"Unge levevilkår"*. Dansk Ungdoms Fællesråd. 1996.

Brandt, Åse. *"Ældres færden udendørs – i Herning, Horsens og Randers"*. Hjælpemiddelinstittuttet. 2000.

- Bunnage, Davis & Hans Helmuth Bruhn. *"De unge ældre i år 2010"*. Socialforskningsinstituttet. 99:2. 1999.
- Carstensen, Trine Agervig. *"Børns transportvaner – trafikstrukturer og børns selvstændige mobilitet"*. I Anker Lohmann- Hansen & Johan Nielsen. *"Trafikdage på Aalborg Universitet"*. Konferencerapport 1. 2001.
- Cristoffersen, Henrik & Karin Blix. *"Befolkning, erhvervsgrundlag og velfærd i landkommunerne"*. AKF. 1998.
- Fridberg, Torben. *"Kultur- og fritidsaktiviteter 1975-98"*. Socialforskningsinstituttet. 00:1. 2000.
- Færdselsstyrelsen. *"Lokal og regional kollektiv trafik – en oversigt"*. 2000.
- Godskesen, Mirjam. *"Rutiner og brud i hverdagens transport"*. Teknologi- og miljøstudier. DTU. 2001.
- Graversen, Brian Krogh. *"Flytninger til og fra landkommuner"*. AKF. 1997.
- Hansen, Eigil Boll & Birger Mac. *"Særlige kørselsordninger i kommuner og amter"*. AKF. 1992.
- Hillmann, Mayer; John Adams & John Withledge. *"One False Move. A Study of Children's Independent Mobility"* Policy Studies Institute. 1990.
- Hjorthol, Randi; Marika Kolbenstvedt & Niels Vibe. *"Kan vi leve uden bil?- Et spill om byfamiliens hverdagsliv og reiser"*. TØI. Rapport 57. 1990.
- Indenrigsministeriet. *"Landdistrikternes udviklingsmuligheder – betænkning nr. 1333"*. 1997.
- Jensen, Jørgen Dejgård. *"Landdistrikternes økonomi og udvikling – en oversigt"*. AKF. 1998.
- Jensen, Mette. *"Tendenser i tiden"*. Samfundslitteratur. 2001.
- Johansson, Kurt. *"Er ældre bilister farlige i trafikken?"* I: Gerontologi og samfund nr. 4. 1995.
- Kommunernes Landsforening. *"Kan vi få mere for pengene? – Håndbog om kommunale ordninger"*. 1997.
- Korremann, Grete. *"Trafikvaner på landet – en interviewundersøgelse"*. Transportrådet. Notat 4. 1997.
- Leeson, George W. *"Ældre i byen, storbyen og på landet - en kvantitativ undersøgelse af levevilkår"*. Ældresagen. 1999.
- Lodden, Unni B. *"Ungdoms reiseaktivitet og holdninger til transport og miljø"*. TØI. Rapport 410. 1998
- Magelund, Lykke. *"Børn og trafik"*. Rapport nr. 65 og nr. 66. IVTB. DTU. 1992
- Magelund, Lykke. *"Bagsædebørn"*. Transportrådets Nyhedsbrev nr. 1. 2001
- Magelund, Lykke. *"Ældres automobilitet"*. Transportrådets Nyhedsbrev nr. 4. 2001
- Magelund, Lykke. *"Når bussen er kørt"*. Transportrådets Nyhedsbrev nr. 1. 2002
- Miljø- og Energiministeriet. *"Alternative transportløsninger i landdistrikterne"*. Miljønyt nr. 25. 1998.
- OECD. *"Transport and ageing of the population"*. Roundtable 112. European Conference of Ministers of Transport. Paris. 2000.

- Olsen, Jette Audun *"Ældre på landet og i storbyen- en kvalitativ undersøgelse af levevilkår"*. Ældresagen. 2000.
- Platz, Merete. *"Danskere med livserfaring – portrætteret i tal"*. Socialforskningsinstituttet. Rapport nr. 8. 2000.
- Rosenbloom, Sandra. *"Report by the chair"*. I: OECD. *"Transport and ageing of the population"*. Roundtable 112. European Conference of Ministres og Transport. Paris. 2000.
- Rosenbloom, Sandra. *"Sustainability and automobility among the elderly: an international assessment"*. Transportation nr. 28. Side 375-408. 2001.
- Ruud, Alberte. *"Bilisme er skadelig for miljøet - men spiller jeg noen rolle?"*. TØI. Rapport 424. 1999.
- Sandqvist, Karin & Suzanne Kriström. *"Getting along without a family car"*. KFB-rapport 65. 2000.
- Thomsen, Thyra Uth. *"Persontransportens betydning for individet i et identitetsperspektiv"*. CESAM. 2001.
- Thuesen, Jette. *"Ældre i landdistrikterne"*. Ældremobiliseringen. 2000.
- Trafikministeriet. *"Den kollektive trafikbetjening i tyndbefolkede områder"*. 1999.
- Trafikministeriet. *"Trafikredegørelse 1999 – den kollektive trafik"*. 1999.
- Trafikministeriet. *"Handicappuljen – hovedrapport"*. 1997.
- Trafikministeriet. *"Trafikken på landet og til de små øer"*. 1997.
- Transportrådet. *"Billøs i bilsamfundet"*. Rapport nr. 00-03. 2000.
- Transportrådet. *"Transport i landområder – effekter af trafikpolitiske tiltag"*. Rapport nr. 2. 1997.
- Undervisningsministeriet. *"Bekendtgørelse om befordring af elever i folkeskolen"*. Bekendtgørelse nr. 25 af 10.01.1995
- Viborg Amts Fælleskommunale Trafikselskab. *"Analyse af potentialet for koordinering af offentligt betalte kørsler i Midtkommunerne"*. 2002.
- Viborg Amts Fælleskommunale Trafikselskab. *"Trafikhandlingsplan 2000/2001"*. 2001.
- Viborg Amts Fælleskommunale Trafikselskab. *"Trafikhandlingsplan 1999/2000"*. 1999.
- Wedderkopp, Niels. *"Atherosclerotic Cardiovascular Risk in Danish Children and Adolescents"*. Institute of Sport Science and Clinical Biomechanics. Syddansk Universitetscenter. 2000.
- Ældreforum. *"Fremtidens seniorer i Danmark"*. 1999.
- Ældreforum. *"Ny viden gamle fordomme om ældre"*. 1997.
- Ældremobiliseringen. *"Ældre og befordring"*. Temahæfte. 1999.