

Tisdag 2 september 09:40-10:15

Kartläggning av funktionshinder i kollektivtrafiken

**Sammandrag av regeringsuppdrag och
utvecklingsarbete 2018/2019**

Tom Andersson

Tre huvudbudskap (takeaways)

- Funktionshinder och nedsättningar vanligare än vad vi tror, och funktionshinder mer betydelsefulla än vi tror
- Information största hindret. Större osäkerhet och informationsbehov oavsett nedsättning.
- Kollektivtrafikens attraktivitet hänger på ”användbar information” i ett hela-resan-perspektiv.

Disposition

- Upplägget på kartläggningen
- Generella slutsatser om behov och insatser
- Befolkningsenkät om effekter av funktionshinder på resandet
- Dagens måluppföljning på området
- Framtidens måluppföljning

Kartläggningen i praktiken

Hur påverkar hinder resandet med allmän kollektivtrafik, respektive vilka underlag används i planering av åtgärder?

1. Regelverk och tidigare utredningar och analyser
2. Målstyrning och uppföljning av allmän regional kollektivtrafik
3. Internationell forskningsöversikt
4. Funktionshinderrörelsens perspektiv: nationell och regional korrespondens, möten, skrivelser och enkäter
5. Resenärsundersökningar, statistik och analyser

Trafikutskottets slutsatser 2013

- *Det finns fortfarande många hinder.*
- *Trygghet är centralt inför en resa.*
- *Insatser för att öka tillgängligheten är okoordinerade.*
- *Det finns tydliga mål och regler för tillgängligheten, men det går långsamt.*
- *Det behövs tydligare styrsignaler för att målen ska kunna uppnås.*
- *Information om tillgängligheten och trafik kan bli bättre.*
- *Biljettköp kan förenklas.*
- *Ledsagningens finansiering bör ses över.*
- *Det är inte tillräckligt tydligt vem som ansvarar för samordning av insatser.*
- *Kunskapen om resultat är begränsad.*
- *Tillsynen behöver stärkas.*

På en punkt skiljer sig Trafikanalys slutsatser...

”Det finns tydliga mål och regler...”

- Oklara begrepp: ”fullt tillgängliga bytespunkter för alla resenärer”
- Stor regional variation
- I praktiken främst isolerade åtgärder för fysisk tillgänglighet, även tekniska hjälpmedel och ledsagning
- Sällsynt med sammanhållna riktlinjer som omfattar miljö, teknik, information och service
- Funktionshinder som särskilda åtgärdsbehov för enskilda grupper, inga ”allmänna funktionella hinder”

Nytt sammanhållet regelverk i Kanada

I juli 2019 antogs lag för ”tillgängliga transporter för personer med funktionsnedsättning” med krav på:

- hur kommunikation med resenärer med funktionsnedsättningar ska gå till,
- hur personal ska utbildas för att hjälpa resenärer med funktionsnedsättningar,
- vilken hjälp som ska ges till resenärer med funktionsnedsättningar,
- hur terminalbyggnader ska göras tillgängliga, och
- hur flygplan, färjor, tåg och bussar ska göras tillgängliga.

Resenärsperspektivet

Vilka förmågor behöver vi för att resa kollektivt?

- Fysisk rörelse
- Tolerans mot miljöer
- Orientering och navigering
- Att förstå systemet
- Att göra sig förstådd
- Planering



Källa: Resenärsforum

Vad i miljön reducerar vår förmåga och därmed även resandet?

Befolkningenkät

25 frågor om funktionsnedsättningar, resvanor och upplevda hinder

- Webb, telefon och postalt
- 3 436 respondenter på 13 inledande frågor (31 % svarsfrekvens)
- 2 660 respondenter på hela enkäten (24 % svarsfrekvens)

Närmare en av tre har minst en av fyra funktionsnedsättningar.

Tabell 10.1. Självrapporterad funktionsnedsättning.

3 436 respondenter

| Variabel | Frågor om funktionsnedsättning | Andel |
|------------------------------------|---|-------|
| Medicinsk funktionsnedsättning (M) | <i>Har du nedsatt fysisk hälsa som är varaktig och försvårar din vardag, till exempel allergier, astma, diabetes, reumatism eller mag- och tarmbesvär?</i> | 17 % |
| Fysisk funktionsnedsättning (F) | <i>Har du någon fysisk nedsättning som är varaktig och försvårar din vardag, till exempel nedsatt rörelse-, syn- eller hörsel förmåga?</i> | 16 % |
| Psykisk funktionsnedsättning (P) | <i>Har du nedsatt psykisk hälsa som är varaktig och försvårar din vardag, till exempel stress, oro, ångest eller depression?</i> | 13 % |
| Kognitiv funktionsnedsättning (K) | <i>Har du problem med språk eller siffror, koncentration eller minne, som är varaktiga och försvårar din vardag, till exempel ADHD, dyslexi, demens eller afasi?</i> | 7 % |
| Hjälpmedel och läkemedel | <i>Behöver du hjälpmedel eller medicin av något slag för att resa på egen hand, till exempel käpp, rullstol, glasögon, hörapparat, allergimedicin, vätskebindande, smärtstillande, eller annat?</i> | 21 % |

Källa: Trafikanalys enkätundersökning av reshinder, utförd av Kantar Sifo.

Anm: Andelarna i tabellen är viktade dvs. justerade värden för att motsvara befolkningsandelar.

Effekter på resandet

Alla typer av ***funktionsnedsättningar*** reducerar resandet.

- Större andel som aldrig reser kollektivt
- Större andel som avstår från enskilda resor

Effekten av medicinska eller fysiska nedsättningar är mer entydiga, och tilltar med ålder.

Effekten av psykiska och kognitiva nedsättningar är mer tvetydiga, med en större andel yngre och studenter.

En viktigare faktor: ***Funktionshinder***

Allmänna och särskilda funktionshinder

Allmänna hinder

1. Spontan och flexibel hjälp och service
2. Trafik, byten, stress trängsel och utrymme
3. Fysiska hinder och säkerhet

Allmänna hinder utbredda på samma sätt i alla grupper

Personer med funktionsnedsättning i högre grad drabbade

Funktionshinder viktigare förklaring till resandet än funktionsnedsättning

Effekten av allmänna hinder i samma storleksordning som storstadsregion, körkort och studier

Exempel på särskilda hinder: Brist på utrymme för större hjälpmedel

Nationell måluppföljning

- Tillgänglighetsanpassade fordon från FRIDA
- Tillgänglighetsanpassade hållplatslägen (Trafikverket)

Brist på kvalitetssäkring och helhetsperspektiv

- Oklara kriterier och underlag
- Isolerade åtgärder

Exempel från
FRIDA

2019-03-27 kl.16:21

Tillgänglighetsanpassade fordon

Fordon utrustade med ramp/lift, rullstolsplats och audiovisuellt utrop.

| Trafikslag | År | | | | | | | |
|------------|-------------|---------------|-------------|---------------|-------------|---------------|-------------|---------------|
| | 2016 | | 2017 | | 2018 | | 2019 | |
| Buss | (1842/1848) | 99,7 % | (1887/1894) | 99,6 % | (1879/1888) | 99,5 % | (1878/1894) | 99,2 % |
| Fartyg | (24/37) | 64,9 % | (25/37) | 67,6 % | (25/38) | 65,8 % | (25/37) | 67,6 % |
| Spårvagn | (145/266) | 54,5 % | (145/266) | 54,5 % | (145/265) | 54,7 % | (145/265) | 54,7 % |
| Tåg | (102/102) | 100 % | (110/110) | 100 % | (68/112) | 60,7 % | (68/112) | 60,7 % |
| Totalt | (2113/2253) | 93,8 % | (2167/2307) | 93,9 % | (2117/2303) | 91,9 % | (2116/2308) | 91,7 % |

Alternativa målbilder

Ca 70 000 hållplatser i Samtrafikens databas, motsvarande närmare fem miljarder ”unika relationer” från en plats till en annan.

Målet för det prioriterade nätet 2009 (etapp I): ca 3300 bytespunkter, motsvarande ca 10 miljoner unika relationer (0,2 %)

Aktuellt mål i nationell plan: 150 stationer och 2000 hållplatslägen (1000 hållplatser) på statliga nätet, motsvarande ca 1,3 miljoner unika relationer (0,026 %)

Mer intressanta läges-, mål- och resultatbilder

- Hur fördelar sig resandet på tänkbara relationer?
- Hur stor andel kan genomföras av alla?

Uppföljande utvecklingsprojekt

Syftet med den nationella måluppföljningen: En lägesbild över utvecklingen i/av transportsystemet

15 indikatorer, däribland "Användbarhet för alla"

En av flera undergrupper: Personer med funktionsnedsättning

Behovet: Några få, relevanta mått som fångar kollektivtrafikens användbarhet

Arbetet i praktiken

- Samråd och konsultstöd
 - Avseende ett självskattningsverktyg för ”expertbedömningar” av tillgänglighet (MEDIATE)
- Utformning av enkät för kostnadseffektiv webbpanel
- Underlag från RKM och residenskommuner

Inledande slutsatser

Regional variation som utgångspunkt för uppföljning med tanke på betydelsen av regional kollektivtrafik, men att det saknas standardiserade tillförlitliga mått.

Mått 1. Regional måluppföljning

Hur stor andel påstigningar sker vid tillgänglighetsanpassade hållplatser och stationer i er region?

Årliga kvalitativa jämförelser...

1. Hur många RKM kan och har rapporterat?
2. Vilka kriterier använder dem? Har de utvecklats?
3. Hur många har en positiv utveckling?
4. Vad betyder det i termer av "tillgängliga relationer (resor)"?

Mått 2. Användbar information

Konsumentverkets förslag till föreskrifter om krav på information till kollektivtrafikresenärer

14 krav på tillgänglighetsinformation, samt olika delkrav, utgör grund för Trafikanalys kvalitetsgranskning.

1. Förekommer information enligt krav?
2. Är den strukturerad?
3. Är den specifik?
4. Finns den i reseplaneraren?
5. Är den i trafikinformation om avvikelser och störningar?

Mått 3. Diskrepans i upplevda hinder

Mål och mått:

Att minska diskrepansen i upplevda hinder mellan personer med och utan funktionsnedsättning

7 av 25 delfrågor lämpade för att beskriva effekter av funktionshinder på resandet med kollektivtrafik

De sju delfrågorna

Det är lätt att göra spontana resor och ändra resplaner.

Det är enkelt att planera hela resan, även när jag måste byta linjer och färdmedel.

Det är enkelt att ta sig till och från hållplatser och stationer även på vintern.

Hållplatser och stationer är utformade så att det är enkelt att göra byten.

Hjälpmiddel och faciliteter fungerar som de ska på hållplatser och stationer.

Alla färdmedel och fordon är utformade så att det är enkelt att göra byten.

Det är enkelt att få aktuell information om hållplatser, byten och tider under en resa.

Tre huvudbudskap (takeaways)

- Funktionshinder och nedsättningar vanligare än vad vi tror, och funktionshinder mer betydelsefulla än vi tror
- Information största hindret. Större osäkerhet och informationsbehov oavsett nedsättning.
- Kollektivtrafikens attraktivitet hänger på ”användbar information” i ett hela-resan-perspektiv.
- Grundproblemet: *Vem samlar svar på alla frågor?*

För mer information och rapport:

<https://www.trafa.se/funktionshinder>

<https://www.trafa.se/kollektivtrafik/anvandbarhet-i-kollektivtrafik-8307/>

Tack!