

Onsdag 8 oktober 13.15-14.45

Kartläggning av funktionshinder i kollektivtrafik

Metod, resultat och konsekvenser för
nationell måluppföljning

Tom Andersson

Den här sessionen är tänkt att sammanfatta några centrala observationer och reflektioner som framkom i ett regeringsuppdrag om att kartlägga funktionshinder i kollektivtrafiken. Det vilar på många källor och olika undersökningar.

Tom Andersson, projektledare

Maria Melkersson, kontakter med funktionshinderrörelsen

Tom Petersen, genomgång av regelverk

Vanessa Stjernborg, Sweco, forskningsöversikt och tematiska analyser

Hanna Wennberg, Trivector, kommunernas tillgänglighetsanpassning

Helena Svensson, K2, driftkrafter till utvecklingen av färdtjänstillstånd, färre tillstånd, fler resor

Stefan Johansson och Tommy Hagström, Begripsam, privat undersöknings- och forskningsinstitut med inriktning på just personer med funktionsnedsättning.

Vidare lät vi Kantar Sifo genomföra en befolkningsenkät om funktionshinder i kollektivtrafik. Dessutom underlag och uppgifter om kollektivtrafikens tillgänglighet och användbarhet från en rad offentliga och privata aktörer, inte minst regionala kollektivtrafikmyndigheter, länstrafikbolag och funktionshinderrörelsen, nationella, regionala och lokala företrädare, men även många andra, Jernhusen, Swedavia, med flera.

Jag själv har inte arbetat med frågorna innan och mitt eget sammanfattande intryck är att jag inte kan erinra mig en fråga som berör så många, men ändå så få. Jag hoppas att det framgår vad jag menar med det när jag är klar med min dragning.

Regeringsuppdraget



Trafikanalys ska kartlägga hinder för tillgänglighet och användbarhet inom kollektivtrafiksystemet för personer med funktionsnedsättning.

Regleringsbrevet för 2018 avseende Trafikanalys

Uppdraget följde på regeringens nya strategi för funktionshinderpolitiken 2017. I propositionen gick det att läsa om avsikten att delge uppdraget om en kartläggning, samt att motivet till det var bristen på ett hela-resan-perspektiv på det tillgänglighetsarbete som bedrivs på transportområdet: information, gångmiljö, hållplatser, trafiksystem, fordon och service. Hela-resan = Resenärsperspektivet.

Funktionsnedsättning och hinder

Förmågor för att kunna resa på egen hand

- Rörelse och kondition
- Tolerans
- Informationshantering
- Orientering och navigering
- Planering
- Kommunikation



Bildkälla: SL

Vad i omgivningen reducerar förmågan?

En strategi för att närma sig ett hela-resan-perspektiv är att anamma ett förmågeperspektiv på att resa. Att förstå vad hinder för tillgänglighet och användbarhet är. Jag kommer att prata om funktionshinder i kollektivtrafik, kort och gott. För att inte upprepa tidigare studier som ofta avgränsar sig till vissa typer av funktionsnedsättningar och hinder har vi velat jobba mer förutsättningslöst. Vi har försökt att i högre grad se funktionshinder som funktionella hinder i miljön, snarare än den begränsade förmåga som kan åsyftas med enskilda diagnoser. Kanada antog en by lag i juli 2019 om tillgängliga transporter som just utgår från att hinder kan omfatta alla tänkbara egenskaper i verksamheter och miljöer. som

Målgrupper i teori och praktik

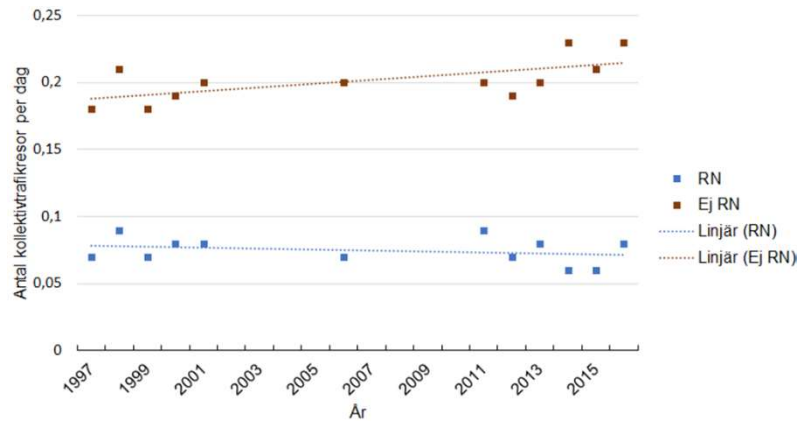
- I teorin alla tänkbara grupper med funktionsnedsättning
- I praktiken resenärer med nedsatt förmåga till fysisk förflyttning och navigering



Läpparnas bekännelse i transportsammanhang. I praktiken långt snävare.

Antal kollektivtrafikresor per dag

- med respektive utan nedsatt rörelseförmåga (RN)



Källa: RVU Sverige, Slutredovisning av regeringsuppdraget 2019

Trafikanalys – Kartläggning av funktionshinder i kollektivtrafik – Transportforum 2020

4

Den nationella resvaneundersökningen är talande för det traditionella perspektivet på fysisk förmåga i funktionsnedsättningar i tillgänglighetsplaner och uppföljning på transportområdet, undersökningar och utredningar. Så vi börjar där. Det finns påtagliga skillnader i resvanor mellan personer med och utan funktionsnedsättning, men det finns också många förklaringar till det. Sällan tittar vi på de som helt avstår från att resa kollektivt, eller som i högre grad undviker att göra det om det handlar om nya och enskilda resor, snarare än pendling. De största svårigheterna finns ju inte i det som vi gör av rutin och i det som avviker från normala rutiner.

Regelverk, styrning och uppföljning

- EU:s regelverk – trafikslagsberoende, begränsade och fragmenterade
- Svenska lagkrav på styrning och uppföljning
 - *Nationellt prioriterat nät*
 - *Fullt tillgängliga bytespunkter för alla resenärer*
 - *Åtgärder om det finns ekonomiska förutsättningar*
- Regional variation i definitioner, krav och planer

Det går att se hinder i många perspektiv. I ett samhällsperspektiv har vi regelverk som pekar ut hinder genom att krävställa en viss funktionalitet på produkter och tjänster, information och service, infrastruktur och fordon. Tillgänglighetsfrågor i transportsystemet är ju inget nytt. Så det är rimligt att se vad regelverket säger och hur uppföljningen ser ut på området. Trafikutskottet "Hela-resan-hela-året" tyckte att regelverket var tydligt. Jämför Kanada. Så, vad lär regelverket oss om tillgänglighet. Främst att det handlar om isolerade fysiska och tekniska åtgärder på fordon, hållplatser och stationer, främst järnvägen, samt viss service som assistans, samt numera även informationskrav om tillgänglighet. Hela-resan-perspektivet är svårt att finna. Regelverket är ett grundproblem.

Funktionshinderrörelsens erfarenheter

*Det finns en tro att kollektivtrafiken
redan är anpassad för betydligt fler än
den i realiteten är.*

*Samråden fungerar väl, men rör inte
specifikt kollektivtrafik.*

*Vi har ett bra samarbete, men det
händer inte så mycket.*

Region Stockholm

Regionala samråd med
både politiker och
tjänstemän.

Upplevda hinder i Rivkraft 19



Funktionshinder kan vara mer eller mindre specifika, även allmänna.

- Resmiljö
- Trafiksystemet
- Trängsel och tempo
- Informationsteknik
- Allmänna besvär
- På- och avstigning
- Faciliteter
- Hjälpmedel
- Personlig service
- Ekonomi
- Biljetthantering

Vi har med en rad undersökningsresultat. Jag rekommenderar att skumma igenom rapporten från Begripsam för att få en känsla för mångfalden av hinder som beror på varierande färdmedel, resmiljöer och behov bland olika resenärgrupper. Här återger jag bara kort en lista på typer av hinder som de förekommer i en annan undersökning som vi lät nagelfara. Rivkraft. Den viktigaste lärdomen är att funktionshinder kan vara mer eller mindre specifika, mer eller mindre allmänna, och frågan är vad som är viktigast i ett resenärsperspektiv. Information och toaletter är exempelvis speciellt viktiga för personer med kognitiv nedsättning, respektive mag- och tarmsjuka, men brister i information och faciliteter inverkar och påverkar även resandet för andra. Det här är en central fråga för mig. Varför fokuserar vi på funktionsnedsättningar och inte funktionshinder? Ytterst handlar det om vilka tillgänglighetsåtgärder som underlättar bäst och mest? Det var en fråga som löpte som en röd tråd genom arbetet.

Exempel på frågor om hinder i befolkningsenkät

Det är lätt att göra spontana resor och ändra resplaner.

Det är enkelt att ta sig till och från hållplatser.

Det är enkelt att få aktuell information under en resa.

Vi kan inte gå in på alla detaljer i befolkningsenkäten, men för att ni ska få en känsla för typen av frågor följer här ett par exempeö.

Befolkningenkät – 3436 respondenter

En av tre (32 %) med någon form av funktionsnedsättning

Fysisk nedsättning 16 procent

Nedsatt rörelse-, syn- eller hörsel-förmåga

Nedsatt fysisk hälsa 17 procent

Allergi, reumatism eller magsjukdom

Nedsatt psykisk hälsa 13 procent

Ångest, depression eller autism

Problem med språk, siffror, koncentration eller minne 7 procent

ADHD eller dyslexi

Källa: Slutredovisning av regeringsuppdraget 2019

Fyra generella frågor för att fånga vidden i funktionsnedsättningar

Utbredning av upplevda hinder

1. Avvikelser, byten, störningar och stress
 2. Utbud, orientering och komfort
 3. Fysisk tillgänglighet och trygghet
- Likartad utbredning av upplever bland alla grupper
 - Fler upplevda hinder bland personer med funktionsnedsättning
 - Ju fler funktionsnedsättningar, desto fler hinder.
 - Hinder förklarar resandet bättre än funktionsnedsättning.

Effekter av upplevda hinder

Hur påverkas andelen resenärer som regelbundet reser kollektivt (minst en gång per månad)?

Exempel på bakgrundsfaktor	Marginaleffekter
Bor i storstad	+20-25 procent
Har körkort	-20-30 procent
Fler upplevda hinder än genomsnittet	-20-30 procent

Källa: Trafikanalys beräkning av marginaleffekter i statistiska analyser (logistisk regression)
Av sambandet mellan andelen regelbundna resenärer och demografiska faktorer på basis
av data från två oberoende enkäter

Slutsatser

- Funktionshinder – en kvalitetsfråga som påverkar resandet
- Isolerade och fragmenterade åtgärder. Sällan systematisk, regelbunden och integrerad styrning och uppföljning.
- Behov av revidering av nationell måluppföljning

Nationell måluppföljning 2020 – tre målområden

- Upplevd användbarhet
- Tillgängliga hållplatser och stationer
- Tillgänglighetsinformation

Uppföljning av ett målområde vart tredje år.

Årligen ett av dem.

Upplevd användbarhet

Har du någon gång avstått från att resa kollektivt på grund av att du inte tror att du klarar det på egen hand?

- 30 procent bland personer med funktionsnedsättning
- 6 procent bland dem utan funktionsnedsättning

Relativ Risk (RR): 5 ± 2

RR i samma storleksordning i separat webbpanelenkät.

Tillgängliga hållplatser och stationer



Frågor till regionala företrädare

- *Hur stor andel (%) av era hållplatser och stationer är tillgänglighetsanpassade enligt era egna kriterier?*
- *Har kriterier förändrats? I så fall hur?*
- *Hur stor andel (%) av påstigningarna gjordes vid tillgänglighetsanpassade hållplatser och stationer?*

Tillgänglighetsinformation

Utgångspunkt – Konsumentverkets förslag till föreskrifter

Förekomst av och kvalitet på information på länstrafiksidor

En första genomgång hösten 2019

Förekomst topp 5

Rullstol på buss	90%
Ledsagning på stationer	85%
Rullstol på spårfordon	79%
Ramp på spårfordon	79%
Ramp på buss	76%

Förekomst botten 5

AV utrop på hållplatser	5%
Punktskrift på hållplatser	5%
Punktskrift på bussar	0%
Punktskrift på spårfordon	0%
Hörslina på hållplatser	0%



För mer information och rapport:

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

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

Tack!