



Svensk Kollektivtrafik  
Nätverksträff Tillgänglighet  
Nordic Light Hotel, Vasaplan, Stockholm

Tisdag 22 oktober

Måluppföljning av "Användbarhet för alla"

- Nuläget och framtiden

Tom Andersson

# Disposition

- Kort om myndighetsansvar på området
- Observationer och slutsatser från regeringsuppdraget
- Tre målområden för nationell måluppföljning från 2020
  - Upplevd användbarhet
  - Resandet vid tillgängliga hållplatser och stationer
  - Kvalitet på tillgänglighetsinformation

# Dagens ansvar för styrning och uppföljning

Enligt Lag (1979:558) och Förordning (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik:

- Utövare av kollektivtrafik ansvarar för anpassning med hänsyn till behov och ekonomiska förutsättningar.
- Trafikverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen har föreskriftsrätt, samt ansvarar för planering och uppföljning av åtgärder.
- Trafikverket ansvarar för samordning.

Enligt Lag (2010:1065) om kollektivtrafik:

- RKM ansvar för tillgänglighetsmål och åtgärder med hänsyn till behov, samt verkar för en regional kollektivtrafik tillgänglighet för alla.
- Transportstyrelsens har föreskriftsrätt och tillsynsansvar.

# Styrtredningens förslag (SOU 2019:23) – mål och ansvar

Det nya målet med funktionshinderpolitiken är att uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet i samhället.

Styrtredningens förslag till mål för transportområdet: att *personer med funktionsnedsättning har jämlik tillgång till transporter.*

Trafikverket får ett sektorsansvar för att verka för jämlik tillgång till transporter, samordning och stöd. Trafikanalys ska bidra till uppföljningen.

# Slutsatser från regeringsuppdraget

- Funktionshinder och variationer är vanligare än vad vi tror. Hinder är mer betydelsefulla än vad vi tror.
- Det finns stor variation i tillgänglighetsbehov och åtgärder mellan resenärsgupper, trafikslag och regioner.
- Information, service och teknik är hjälpmedel om de håller kvalitet. Annars mer av hinder.

# Funktionshinder

## **Kanadas nya lag om tillgängliga transporter (1 juli 2019)**

*hinder kan avse allt, något fysiskt eller tekniskt, frågor om utformning eller attityder, allt som involverar information eller kommunikation, som är resultat av regelverk eller praxis, något som hindrar fullt och lika deltagande i samhället för personer med funktionsnedsättning, inklusive nedsatta förmågor av fysisk, psykisk, intellektuell, kognitiv, lärande, kommunikativ eller sensorisk natur, eller annan funktionell nedsättning*

# Trafikutskottets slutsatser 2013

## Trafikanalys slutsatser 2019 skiljer sig på en punkt. Vilken?

- *Det finns tydliga mål och regler, men det går långsamt.*
- *Det finns fortfarande många hinder.*
- *Information om tillgängligheten och trafik kan bli bättre.*
- *Biljettköp kan förenklas.*
- *Trygghet är centralt inför en resa.*
- *Finansieringen av ledsagning bör ses över.*
- *Insatser är okoordinerade.*
- *Samordningsansvaret är otydligt.*
- *Det behövs bättre måluppföljning.*
- *Tillsynen behöver stärkas.*
- *Kunskapen om åtgärdsresultat är begränsad.*

## Om ”tydliga mål och regler”

- Om mål och krav i lagstiftning
  - *Nationellt prioriterat nät*
  - *Fullt tillgängliga bytespunkter för alla resenärer*
- Enskilda krav på främst fysisk tillgänglighet, brist på helhetsperspektiv
- Tunna analyser, riktlinjer och planer
- Med undantag, ex.v. Swedavia och Region Stockholm



# 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.*

*Man borde göra samråd digitalt och sända via webben.*

## Region Stockholm

7 av 8 företrädare uppger deltagande i regionala samråd om kollektivtrafik med både politiker och tjänstemän.

# Funktionsvariationer

Förmågor som vi behöver för att resa på egen hand

- Rörelse och kondition
- Tolerans mot miljöer
- Orientering och navigering
- Att förstå systemet
- Planering
- Att göra sig förstådd



Bildkälla: SL

Vad i omgivningen reducerar förmågan?

## En av tre vuxna (32 procent) uppger minst en varaktig funktionsnedsättning.

<b>Fysisk nedsättning</b> , till exempel nedsatt rörelse-, syn- eller hörsel-förmåga	16 procent
<b>Nedsatt fysisk hälsa</b> , till exempel allergi, reumatism eller magsjukdom	17 procent
<b>Nedsatt psykisk hälsa</b> , till exempel ångest, depression eller autism	13 procent
<b>Problem med språk, siffror, koncentration eller minne</b> , till exempel ADHD eller dyslexi	7 procent

# Upplevda hinder

1. Avvikelser, byten, störningar och stress
  2. Utbud, orientering och komfort
  3. Fysisk tillgänglighet och trygghet
- Alla resenärsgupper upplever hinder på likartat sätt.
  - Personer med funktionsnedsättning upplever generellt fler hinder.
  - Ju fler funktionsnedsättningar, desto fler och större hinder.
  - Resandet förklaras bättre av hinder än funktionsnedsättning.
  - Effekten lika stor som körkort, eller att bo i storstad eller inte.

# Information och kommunikation – hjälpmedel och hinder

Information om resmöjligheter och hinder kan främja förmågan att resa på egen hand – än mer om vi upplever hinder.

*Relevant, korrekt, aktuell, fullständig och enkel information är ett hjälpmedel. Motsatsen ett hinder.*

# Tre målområden för nationell måluppföljning 2020

***Upplevd användbarhet***

***Resandet vid tillgängliga hållplatser och stationer (noder)***

***Kvalitet på tillgänglighetsinformation***

Uppföljning av ett målområde vart tredje år.  
Årligen ett av dem.

## Upplevd användbarhet

Följande fråga ställs till allmänheten, oavsett resvanor:

*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):  $5 \pm 2$**

**Målet (ettvisionen): RR=1**

Källa: Trafikanalys befolkningsenkät med drygt 2 500 personer.  
RR i samma storleksordning i separat webbpanelenkät.

## Exempel på frågor för skattning av RR för hinder

*Det är lätt att göra spontana resor och ändra resplaner.*

*Det är enkelt att planera hela resan, även när jag måste byta.*

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

*Hjälpmedel och faciliteter fungerar som de ska.*

*Det är enkelt att få aktuell information under en resa.*



# Kvalitet på tillgänglighetsinformation

Kvalitet: *Användbar information för en resenär*

Utgångspunkt: Konsumentverkets aktuella förslag till föreskrifter om information till kollektivtrafikresenärer (kan revideras)

Utveckling av drygt 150 krav (kan revideras)

- Formell kravuppfyllelse (förekomst av information)
- Strukturerad
- Specifik
- Integrerad i reseplanerare
- Integrerad i trafikformation

## Förekomst av information

Trafikanalys genomgång av tillgänglighetsinformation på 21 webbplatser för regional kollektivtrafik (september-oktober 2019)

### Topp 5

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

### Botten 5

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

Här avses bara förekomst av information. Betydligt mer sällsynt med exempelvis integration i reseplanerare.

## Resandet vid tillgängliga noder

En lägesbild av utvecklingen med hjälp av frågor till företrädare för regional kollektivtrafik:

- *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?*

Förhoppningsvis bättre nationella databaser i framtiden

## Diskussionsfrågor

***Hur ser det ut idag?***

***Hur såg det ut för fem år sedan?***

- *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?*

# I en framtid när allt fungerar



Fantasier om en framtid med intelligenta, kund- och klimatanpassade transporter och självkörande fordon...

Bild: SL



**För mer information och rapport:**

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

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

**Tack!**