

Torsdag 17 oktober

Kollektivtrafik för alla

**Hinder för tillgänglighet och användbarhet inom
kollektivtrafiksystemet för personer med
funktionsnedsättning**

Tom Andersson

Disposition

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

Slutsatser

- 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.

Fysisk nedsättning , till exempel nedsatt rörelse-, syn- eller hörsel-förmåga	16 procent
Nedsatt fysisk hälsa , till exempel allergi, reumatism eller magsjukdom	17 procent
Nedsatt psykisk hälsa , till exempel ångest, depression eller autism	13 procent
Problem med språk, siffror, koncentration eller minne , 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 ± 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.

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

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.

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!