



Kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktions- nedsättning 2023

PM: 2023:2

Datum: 2023-03-09

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54 118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 20

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Omslagsfoto: Mostphotos

Datum: 2023-03-09

Förord

Kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning är ett nyckelmått i Trafikanalys årliga uppföljning av de transportpolitiska målen. Sedan 2020 omfattar det tre delmått: (1) Upplevd användbarhet, (2) Tillgänglighetsinformation respektive (3) Tillgängliga hållplatser och bytespunkter.

En första uppföljning av alla delmått gjordes 2020. Därefter har varje delmått följts upp vart tredje år: *Upplevd användbarhet 2021, Tillgänglighetsinformation 2022, samt i år Tillgängliga hållplatser och bytespunkter 2023.*

Denna promemoria sammanfattar uppföljningen hittills av nyckelmåttet, samt Trafikanalys bedömningar av utvecklingen. I slutet diskuterar vi också möjligheter till förbättringar och effektivisering av uppföljningen.

Tom Andersson är författare till promemorian.

Stockholm i februari 2023

Andreas Tapani
Avdelningschef

Innehåll

Sammanfattning	5
1 Syfte och bakgrund	7
2 Resvanor och funktionsvariationer	9
2.1 Hållplatsavstånd som funktionshinder	11
3 Tillgänglighet i regional kollektivtrafik	15
3.1 Hela-resan-perspektivet	16
4 Trafikanalys uppföljning 2020–2022	19
4.1 Upplevd användbarhet	20
4.2 Tillgänglighetsinformation	24
4.3 Hållplatser och bytespunkter	28
5 Uppföljning 2023	33
5.1 Begäran om underlag	33
5.2 Resultatsammanställning	34
5.3 Lägesbild 2023	38
6 Diskussion	39
Referenser	43
Appendix A – Webbpanelfrågor	45
Appendix B – Granskning av länstrafiksidor	48
Appendix C – Enkät till RKM	51

Sammanfattning

Kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning är ett nyckelmått i Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen. Det bygger på tre delmått: upplevd användbarhet, tillgänglighetsinformation respektive tillgängliga hållplatser och bytespunkter. Alla delmått följdes upp 2020, därefter ett av delmåten per år i tur och ordning.

Årets uppföljning av Tillgängliga hållplatser och bytespunkter innebär att alla tre delmått har följts upp två gånger. I och med det introducerar Trafikanalys en metod för att integrera de tre delmåten i ett nyckelmått för *Kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*. Nyckelmåttet ges av typvärdet av de senaste, mest aktuella resultaten för de tre delmåten, dvs. det *mest* frekventa värdet.

Om minst två av delmåten pekar i samma riktning (positiv, neutral eller negativ) går även nyckelmåttet i denna riktning. Om alla tre delmått pekar i olika riktningar (positiv, neutral respektive negativ) pekar nyckelmåttet i neutral riktning.

Årets uppföljning 2023 av tillgängliga hållplatser pekar i positiv riktning. Tidigare uppföljningar av delmåten Upplevd användbarhet (2021) och Tillgänglighetsinformation (2022) pekade i negativ respektive neutral riktning. Sammantaget bedöms därför utvecklingen av nyckelmåttet 2023 som neutral.

I kommande uppföljning (2024) kommer vi att återigen titta närmare på upplevd användbarhet. Om detta delmått då visar på en återhämtning för personer med funktionsnedsättning, lägre relativa risker för att avstå från att resa kollektivt, kan nyckelmåttet i sin helhet vända och gå i positiv riktning.

Årets uppföljning av det tredje delmåttet, tillgängliga hållplatser och bytespunkter, bygger på regionernas egna riktlinjer, kriterier och uppföljning av tillgängligheten. Trafikanalys begär in uppgifter om både riktlinjer, mål- och kravuppfyllnad. Regionernas lägesbild 2023 har sedan ställs mot deras lägesbild 2020.

Om regionala riktlinjer och krav på tillgänglighet har förändrats över tid är det inte aktuellt att jämföra infrastrukturens reella tillgänglighet över tid. I stället räknas regelutvecklingen i sig som positiv eller negativ beroende på fler/högre respektive färre/lägre krav.

Om regionala riktlinjer däremot är jämförbara över tid bedöms utvecklingen på basis av reell tillgänglighetsanpassning, dvs. andel tillgänglighetsanpassade hållplatser. För att klassificera utvecklingen som positiv eller negativ krävs då en förändring på minst 3 procentenheter, dvs. minst 1 procentenhet per år 2020–2022.

Utvecklingen av delmåttet i sin helhet, dvs. utvecklingen av tillgängligheten till infrastrukturen i alla regioner, avgörs av typvärdet av trenderna i alla regioner, dvs. den vanligaste utvecklingstendensen.

Trafikanalys uppföljning 2023 avser i huvudsak hållplatser för busstrafik, i likhet med 2020. Vi har begärt in uppgifter om tillgänglighetsanpassning för alla trafikslag, men regionala riktlinjer och uppföljning har fokus på busshållplatser. Underlaget för infrastruktur för övriga trafikslag är mer varierande och ofta osäkert, inte minst på grund av att ansvaret är oklart.

Busshållplatser dominerar regional statistik om hållplatsers och bytespunkters tillgänglighet. Definitioner av bytespunkter varierar både mellan regioner och över tid, varför hållplatser är grunden för jämförande analyser. I likhet med 2020 är den regionala variationen 2020 stor i riktlinjer, insatser och åtgärder.

Elva regioner rapporterar uppgifter om tillgänglighetsanpassning som pekar i positiv riktning; sju regioner i oförändrad riktning och tre regioner i negativ riktning. Åtta av de elva regioner som går i positiv riktning hänvisar till nya riktlinjer, krav och/eller tillgänglighetsinventeringar som förbättrar ledningssystem, målstyrning och uppföljning av tillgängligheten.

Vi kan i det sammanhanget lyfta fram Region Kalmar län. Regionen har utvecklat kriterier, rutiner och system för målstyrning och systematisk uppföljning av hållplatsers tillgänglighet. Bland annat har ett system StolpPlats implementerats för statusrapportering av busshållplatser, inklusive tillgänglighetsanpassning. Systemet har ett webbgränssnitt med kartfunktion för hållplatser och deras prestanda.¹

Tre regioner som går i positiv riktning har oförändrade riktlinjer, men rapporterar en ökad reell tillgänglighetsanpassning 2023, plus 4–9 procentenheter i jämförelse med 2020. I tre fall har Trafikanalys bedömt den regionala utvecklingen som negativ, dels beroende på en ökad osäkerhet i underlaget, dels till synes lägre ambitioner att döma av de tillgänglighetsmål och krav som uppges 2023 i jämförelse med 2020.

Sammantaget kan vi konstatera en positiv utveckling i regionernas tillgänglighetsanpassning av hållplatser. Det handlar om framför allt ledningssystem, regelutveckling och uppföljning, men också reella åtgärder. I vissa regioner märks inga förändringar, eller så har osäkerheten till och med ökat om tillgängligheten.

Framtida uppföljningar av de tre delmåten kan och bör effektiviseras genom mer avgränsade underlag än tidigare. Hittills har uppföljningarna omfattat ett bredare underlag än nödvändigt i syfte att utvärdera underlag och olika versioner på delmått. Grundupplägget med tre delmått bör kvarstå, men med mer avgränsade och preciserade underlag.

Delmålet *Tillgängliga hållplatser och bytespunkter* bör avgränsas till uppföljning av riktlinjer och reell tillgänglighetsanpassning av hållplatser och hållplatslägen. Definitioner av "bytespunkter" är mer osäkra och kan i likhet med "tillgänglighet" variera både över tid och mellan regioner, vilket försvårar en uppföljning allt för mycket.

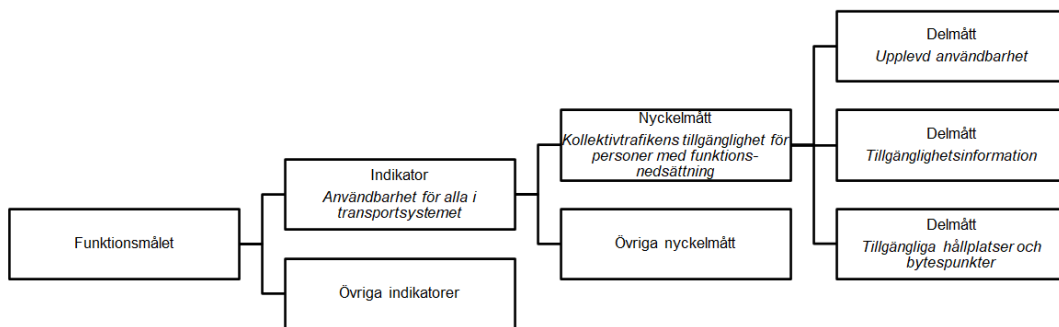
Delmålet *Tillgänglighetsinformation* bör fortsättningsvis lägga fokus på den information om tillgänglighet som resenärer kan få genom regionernas reseplanerare och aktuell trafikinformation om avvikelser och störningar i kollektivtrafiksystemet. Motivet är att i högre grad än tidigare betona vikten och värdet av hela-resan-perspektivet på information.

Delmålet *Upplevd användbarhet* bör baseras på några få standardiserade enkätfrågor med fokus på relativa och självrapporterade risker för att avstå från att resa kollektivt bland personer med funktionsnedsättning i jämförelse med personer utan funktionsnedsättning. En central och viktig fråga i uppföljningen 2024 är om återhämtningen i kollektivtrafiksystemet är jämförbar bland personer med och utan funktionsnedsättning.

¹ <https://portal.kalmarlanstrafik.se/stolpplats/layers>

1 Syfte och bakgrund

Trafikanalys har till uppgift att årligen följa upp de transportpolitiska målen.² Det görs i form av 15 indikatorer, 27 nyckelmått, närmare hundra mått och ytterligare delmått.³ Denna promemoria avser ett av nyckelmåtten, närmare bestämt *kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning* (Figur 1). Från och med Trafikanalys uppföljning 2020 omfattar nyckelmåttet tre delmått: *Upplevd användbarhet*, *Tillgänglighetsinformation* respektive *Tillgängliga hållplatser och bytespunkter*.⁴



Figur 1. Mål- och mätthierarki i Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen. Funktionsmålet handlar om hur tillgängligheten ska utvecklas för medborgare och näringsliv. Nyckelmåttet Kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning är ett av flera nyckelmått som definierar indikatorn Användbarhet för alla i transportsystemet. Nyckelmåttet består vidare av tre delmått: Upplevd användbarhet, Tillgänglighetsinformation och Tillgängliga hållplatser och bytespunkter.

Varje delmått följs upp vart tredje år, med undantag för uppföljningen 2020 då samtliga delmått ingick.⁵ I uppföljningen 2021 följde vi upp den upplevda användbarheten, avseende pandemiåret 2020. Året därpå, 2022, förnyades lägesbilden av regionernas information om tillgänglighet på länstrafikens webbplatser. I årets uppföljning går turen till regionernas egen rapportering av *tillgängliga hållplatser och bytespunkter*, med utgångspunkt i åtgärdsbehov och åtgärder som regionerna själva uppfattar dem.

Upplägget med tre delmått har sin upprinnelse i ett regeringsuppdrag till Trafikanalys om att kartlägga hinder i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning. I slutredovisningen 2019 konstaterade vi kvalitetsbrister i vår egen dåvarande uppföljning,⁶ varefter myndigheten arbetade fram ett nytt upplägg för uppföljning med fokus på regional kollektivtrafik som står för merparten av resandet med kollektivtrafik.⁷ Syftet var förbättrad kvalitet och relevans genom uppföljning av fler tillgänglighetsaspekter än tidigare.

Kollektivtrafikens användbarhet kan delas upp i resmoment: (1) *innan*, (2) *under* respektive (3) *efter* resan.⁸ Det förstnämnda handlar om resmöjligheter ställt mot behovet, att kunna planera resvägar och ta sig till hållplatser inom rimlig tid. Under resan måste det vara möjligt att bruka infrastruktur och färdmedel, till exempel att kunna ta sig fram med rullstol, ledsagning och information som alla kan ta del av och förstå. Efter avstigning ska det vara möjligt att ta

² Förordning (2010:186) med instruktion för Trafikanalys.

³ Trafikanalys (2017).

⁴ Trafikanalys (2019a).

⁵ Trafikanalys (2020; 2021; 2022a).

⁶ Trafikanalys (2019b).

⁷ Trafikanalys (2019a).

⁸ Park and Chowdhury (2022a).

sig vidare till det slutliga resmålet och hem igen, inte minst vid trafikavvikelser av olika slag, trafikstörningar och avbrott.

Användbarhet utgår från användarnas behov. I det här fallet resenärens behov. Traditionellt har tillgänglighetsanpassning för personer med funktionsnedsättning handlat om fysisk utformning av infrastruktur, fordon och tekniska hjälpmedel, i första hand att uppfylla krav i regelverk och riktlinjer. Sådana tillgänglighetsåtgärder och regelefterlevnad bör inte förväxlas med ett helaresan-perspektiv på kollektivtrafikens användbarhet.

Att resa kollektivt innebär en kedja aktiviteter som involverar fysiska, sociala, tekniska och kognitiva miljöfaktorer. Dagens regelverk berör vissa faktorer mer än andra, fysiska hinder och tekniska lösningar, snarare än sociala och kognitiva stöd. Att åtgärda vissa isolerade delar innebär inte nödvändigtvis att kollektivtrafiken i sin helhet blir mer användbar. Nya hinder kan också tillkomma över tid, till exempel ökad trängsel, högre tempo och krav på digital kompetens och teknik för att planera och genomföra en resa med kollektivtrafik.

Mot den här bakgrunden kom Trafikanalys uppföljning att justeras och omfatta mer än fysisk tillgänglighet. Eftersom det rör sig om 1 av 27 nyckelmått var det även viktigt att begränsa antalet delmått och omfånget på informationskällor och underlag. Ett inledande utvecklingsarbete resulterade i tre delmått: *Upplevd användbarhet*, *Tillgänglighetsinformation och Tillgängliga hållplatser och bytespunkter*. Därefter har ett löpande utvecklingsarbete skett med att kvalitetssäkra bedömningsmått och underlag. Denna promemoria sammanfattar både det efterföljande arbetet, tidigare och årets resultat.

Promemorian inleds med en presentation och diskussion av statistik av relevans för frågor om och hur funktionsvariationer påverkar resandet med kollektivtrafik. Det följs av en kortfattad beskrivning av dagens riktlinjer för tillgänglighet och regionernas egen uppföljning. Därefter beskriver vi ramverket för Trafikanalys uppföljning, de tre delmått, samt tidigare och aktuella resultat. Vi avslutar med en sammanfattande lägesbild, samt förslag till utvecklingsvägar för att förbättra och effektivisera uppföljningsarbetet.

2 Resvanor och funktionsvariationer

Statistik om funktionsnedsättningar är förenad med betydande osäkerhet.⁹ Olika myndigheter och länder använder sig av olika definitioner och undersökningsmetoder. Underlagen består i huvudsak av självrapportering av varaktiga och vardagliga begränsningar av fysiska, mentala och sociala förmågor. Beroende på hur frågorna ställs kan självrapporteringen av någon form av funktionsnedsättning variera mellan 10 och 30 procent.¹⁰

Variation och osäkerhet i resultat speglar också verkligheten. Funktionsnedsättningar varierar både *till sitt slag* och *i sin intensitet*. De berör *olika slags förmågor i olika grad*. Det är ett skäl till att ibland tala om "funktionsvariation" i stället för "funktionsnedsättning". Alla våra förmågor varierar beroende på individuella förutsättningar och miljön som vi befinner sig i. När vi exempelvis utformar transportsystemet som miljö så skapar vi samtidigt förutsättningar för människor att navigera och förflytta sig i systemet. Systemet blir mer eller mindre anpassat till våra varierande förmågor.

SCB publicerar årligen en rapport med namnet "Situationen på arbetsmarknaden för personer med funktionsnedsättning".¹¹ Den senaste innehåller bland annat statistik om andel personer som är i arbetskraften, sysselsatta eller arbetslösa. Under perioden 2013–2021 är trenden klar och tydlig. Bland personer med funktionsnedsättning har andel sysselsatta ökat stadigt, från 62 till närmare 71 procent. Bland befolkningen i övrigt har andelen sysselsatta varierat med ett par procentenheter kring 80 procent utan tydlig trend. Storbritannien har publicerat statistik av samma slag som visar på liknande utvecklingsmönster.¹² Sysselsättningsgapet mellan personer med och utan funktionsnedsättning har krympt över tid.

Med minskande gap på arbetsmarknaden borde vi också kunna förvänta oss minskande gap när det gäller mobilitet, men så verkar inte vara fallet. I Storbritannien rapporteras det i stället om ett växande gap. Motability är en ideell organisation i Storbritannien som i samverkan med staten, banker, försäkringsbolag och fordonsindustrin arbetar för mobilitet och transportmöjligheter bland personer med funktionsnedsättning. Organisationen pekar på ett växande tillgänglighetsgap under det senaste decenniet. Resandet bland personer med nedsatt rörelseförmåga har sjunkit relativt resandet bland personer utan nedsatt förmåga (Figur 1).¹³ Uppgifterna bygger på brittisk statistik om resvanor.

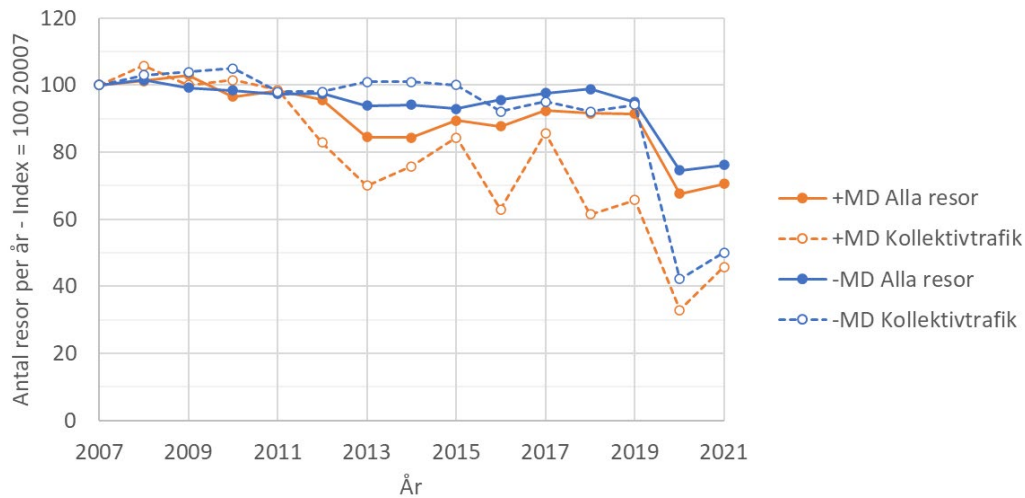
⁹ Med en funktionsnedsättning avses i denna promemoria en varaktigt nedsatt mänsklig förmåga, till exempel motorisk, sensorisk, fysiologisk, affektiv, social, kognitiv eller språklig förmåga.

¹⁰ MfD (2022).

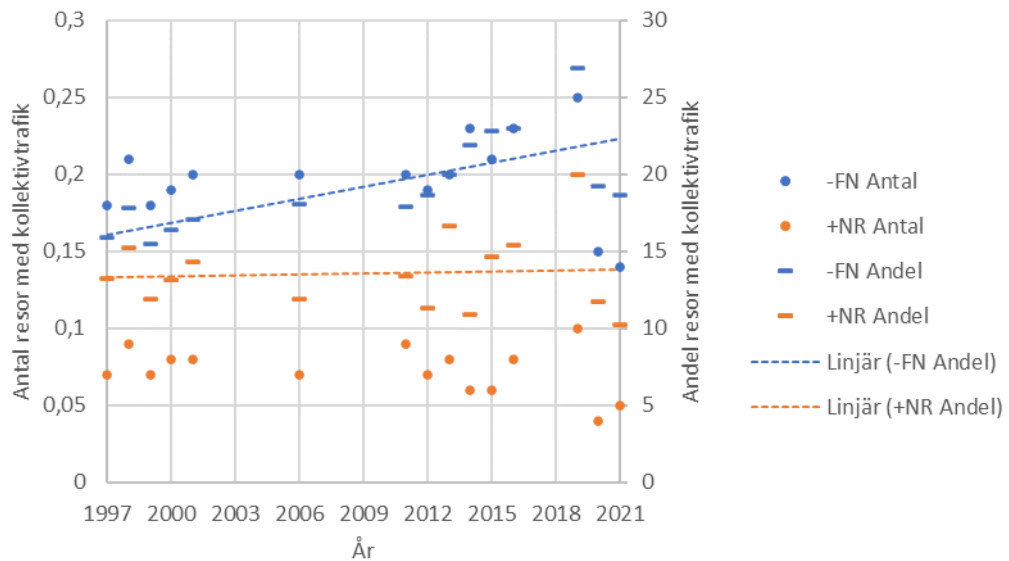
¹¹ SCB (2022)

¹² GOV.UK (2022a).

¹³ Motability (2022).



Figur 2. Antal resor per person och år i England. Index = 100 år 2007. Diagrammet visar antalet bland personer med funktionsnedsättning och mobilitetsproblem (+MD, Mobility Disability, orange färg) respektive personer utan mobilitetsproblem (-MD, no Mobility Disability, blå färg). Helt dragna och streckade linjer representerar det totala antalet resor respektive antalet resor med buss, tunnelbana och tåg. Källa: Trafikanalys bearbetning av brittisk statistik.¹⁴



Figur 3. Kollektivtrafikresandet i Sverige beroende på funktionsvariation. Diagrammet jämför resandet bland personer med nedsatt rörelseförmåga (+NR) och personer utan funktionsnedsättning (-FN) (se fotnot för motivering av avgränsning). Antal resor med kollektivtrafik avser det genomsnittliga antalet huvudresor per person och dag. Andel resor med kollektivtrafik avser andel av alla huvudresor med bil eller kollektivtrafik. Källa: Trafikanalys, särskilt statistikuttag från resevaneundersökningen (RVU) 1997–2021.

Trafikanalys har tidigare noterat en avvikande trend i resandet med kollektivtrafik för personer med nedsatt rörelseförmåga i Sverige.¹⁵ Figur 2 är ett uppdaterat diagram som illustrerar ett mer eller mindre oförändrat resande bland personer med nedsatt rörelseförmåga, medan det har ökat för personer utan funktionsnedsättning.¹⁶

¹⁴ GOV.UK (2022b).

¹⁵ Trafikanalys (2019b).

¹⁶ Olika funktionsnedsättningar innebär olika förutsättningar att resa med olika färdmedel och färdstätt. För personer med en kraftigt nedsatt synförmåga är bilkörning en omöjlighet, varmed kollektivtrafik blir en nödvändighet. För en rättvisande jämförelse av utvecklingen av resandet med personbil och kollektivtrafik mellan grupper bör färdmedel och färdstätt vara en valmöjlighet för alla grupper. Därför jämför vi personer med

I samband med pandemin sjönk resandet med kollektivtrafik i befolkningen, i synnerhet bland personer med funktionsnedsättning. Nedgången var cirka minus 60 procent bland personer med nedsatt rörelse-, syn- eller hörsel förmåga, att jämföras med cirka minus 40 procent bland personer utan funktionsnedsättning.¹⁷ Bland personer med två eller flera nedsatta förmågor (rörelse, syn eller hörsel) var nedgången cirka 80 procent.

Resvaneundersökningen (RVU) i Sverige omfattar bakgrundsfrågor om nedsatt rörelse-, syn- och hörsel förmåga. Kognitiva eller psykiska funktionsnedsättningar ingår inte. Brittisk statistik om resvanor rymmer ett bredare spektrum av funktionsnedsättningar. Det är oklart om det går att generalisera resultat mellan länderna, men en observation är värd att nämna som kan ha en generell bäring.

I brittisk statistik är det funktionsnedsättningar av social, kognitiv och kommunikativ natur som har störst negativ effekt på mobilitet och resandet generellt sett.¹⁸ Det handlar om begränsad förmåga till interaktion, inläring, minne och tal, centrala förmågor för att resa kollektivt. Även Trafikanalys kartläggning av funktionshinder i kollektivtrafik visade att kognitiva barriärer är en viktig faktor som påverkar resandet.

Sambanden mellan funktionsnedsättningar, resande och val av färdmedel är i praktiken långt mer varierande än vad som beskrivs ovan. Vissa funktionsnedsättningar kan göra det omöjligt att framföra motorfordon på egen hand. Det kan göra kollektivtrafik till det enda alternativet. Ändå kvarstår den generella lägesbilden, att transportsystemet i allmänhet och kollektivtrafik i synnerhet rymmer ett tillgänglighetsgap för personer med funktionsnedsättning. Gapet verkar inte heller har minskat under det senaste decenniet.

Vår kunskap om hur funktionsvariationer växelverkar med transportsystemet som mångskiftande fysiska, tekniska, kognitiva och sociala miljöer, samt därigenom påverkar resbehov och resvanor är begränsad. Kunskapsgapet har inte heller minskat över tid. Digitalisering och automatisering av transportmedel och tjänster sägs bidra till transporteffektivisering och en växande mångfald av tekniska hjälpmedel, men introducerar också nya okända barriärer. Vilka möjligheter finns det exempelvis till spontan och personlig assistans vid trängsel eller störningar i kollektivtrafiken? Oförutsägbara hinder kan bidra till osäkerhet om att resa på egen hand. Attityder och bemötande spelar då en stor roll genom att minska eller öka denna osäkerhet.¹⁹

2.1 Hållplatsavstånd som funktionshinder

Statistik om resvanor ger inga svar på frågor om åtgärdsbehov, vad som kan eller bör göras för att öka resandet med kollektivtrafik bland personer med funktionsnedsättning. Den typen av frågor kan bara besvaras genom att kartlägga funktionshinder och barriärer. Det är magert med regelbunden och systematisk uppföljning av hinder och barriärer i kollektivtrafiken. Det förekommer enskilda nationella och regionala undersökningar. Däremot saknas det närmare aktuell och systematisk statistik om hinder och barriärer.

Det finns en nationell statistikprodukt som är av mer direkt relevans för frågan om hinder och barriärer för personer med funktionsnedsättning, nämligen en indikator för hållbar utveckling med namnet "Befolkning i kollektivtrafiknära läge".²⁰ Indikatoren avser befolkningsandel som

nedsatt rörelseförmåga och personer utan funktionsnedsättning, snarare än att jämföra personer med och utan någon form av funktionsnedsättning.

¹⁷ Uppgifterna bygger på en särskild bearbetning av resultat från den nationella resvaneundersökningen (RVU). Procentuell förändring är beräknad på medianen av antal resor under 2021 och 2020, i relation till antalet resor under 2019.

¹⁸ GOV.UK (2022c).

¹⁹ Stjernborg (2019).

²⁰ SCB (2023).

bor inom ett avstånd på 400, 500, 1000 eller 2000 meter från en hållplats med regelbunden trafik. Regelbunden trafik innebär minst en avgång i timmen på vardagar 06:00–20:00 samt med ett eller flera trafikslag.

Hållplatsavståndet är en viktig fråga för alla resenärer, men särskilt viktig för resenärer med funktionsnedsättning. Det är dessutom något som kommuner och regioner tar hänsyn till när de fattar beslut om färdtjänstillstånd. Indikatoren rymmer nu ingen explicit information eller statistik om hur hållplatsavstånd förhåller sig till funktionsvariationer. Däremot kan vi använda äldre personer som indirekt indikator. Funktionsnedsättningar tilltar med ålder, till såväl antal som nivåer och grader. För att belysa eventuella samband mellan ålder och hållplatsavstånd har Trafikanalys tagit del av åldersindelad statistik från SCB.

Den senaste statistiken om hållplatsavstånd avser år 2020. Då var befolkningsandelen med ett maximalt hållplatsavstånd på 400 meter 76 procent. Andelen var lägre i åldern 65–79 år, 71 procent, och något högre bland personer 80 år och äldre, 79 procent. Att andelen är högre för de äldsta kan bero på att de i högre grad är koncentrerade till tätorter där kollektivtrafiken är utbyggd. Det generella sambandet är annars en högre medelålder i glesbygdskommuner med en mindre utbyggd kollektivtrafik.

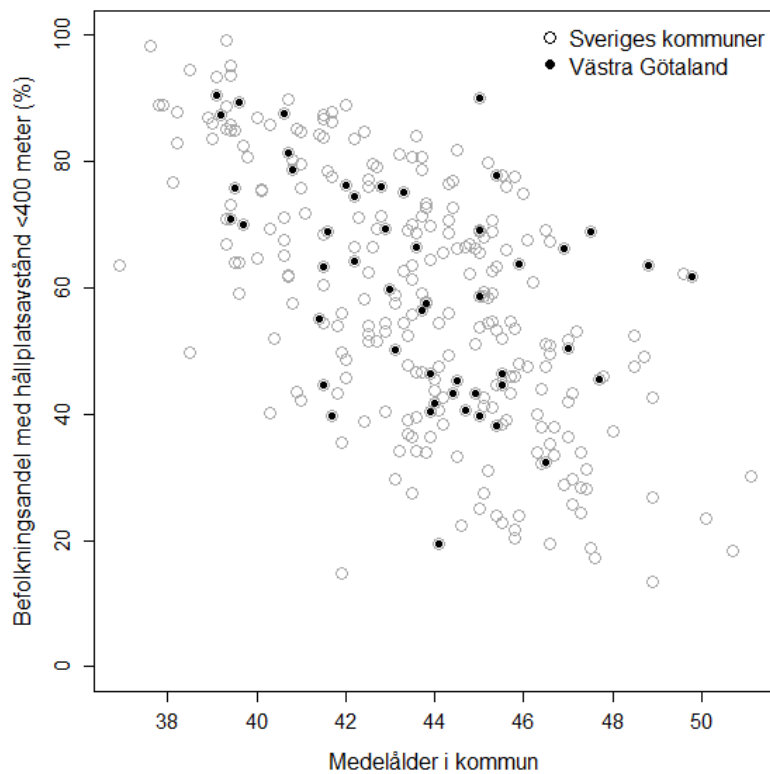
Figur 3 illustrerar sambandet mellan medelåldern i landets kommuner och befolkningsandelen som bor inom 400 meters hållplatsavstånd. Vi har markerat kommunerna i Västra Götaland för att illustrera att sambandet även gäller regionalt, inte bara nationellt. Vi har även värderat sambandet genom en statistisk analys, om medelåldern i kommunen påverkar hållplatsavstånd även efter kontroll för befolkningstäthet och regionstillhörighet. Medelåldern visade sig kvarstå som signifikant faktor. En ökning av kommunens medelålder med ett år ger drygt en procentenhet lägre befolkningsandel med hållplatsavstånd inom 400 meter.²¹

I den mån som äldre personer speglar prevalensen av funktionsnedsättningar i befolkningen är analysen belysande för hållplatsavstånd som funktionshinder. Avståndet blir generellt sett längre för personer med funktionsnedsättning. Det finns också andra faktorer än ålder som talar för att hållplatsavstånd kan slå hårdare mot just personer med funktionsnedsättning. Inkomsterna är lägre än genomsnittet i denna grupp. Det innebär sämre möjligheter att bo och leva centralt i tätorter där hyror och bostadspriser är högre, områden som ofta också är mer kollektivtrafiknära och täta.

Kollektivtrafik stödjer främst pendlingsstråk mellan tätbebyggda områden och trafik till och från arbete och skola. Därmed finns det en risk för lägre användbarhet bland grupper med andra resbehov, till exempel personer som jobbar deltid och som bor i perifera områden, samt med resbehov som också handlar om vårdbehov.

Syftet med analysen och diskussionen av hållplatsavstånd var att illustrera ett möjligt mått på kollektivtrafikens användbarhet på nationell nivå. Generellt sett saknas idag nationell statistik som tillåter oss att förstå funktionshinder och barriärer i transportsystemet. Det som kommer närmast till hands är den uppföljning som görs inom regional kollektivtrafik.

²¹ Analysen bygger på en regressionsmodell av befolkningsandel på medelålder, befolkningstäthet (log-värden) och region (faktor, 21 nivåer). Regressionskoefficienten för medelålder är i modellen $-1,2 \pm 0,8$ procentenheter per år (95% konfidensintervall, $p < 0,01$). Förklaringsgraden är vidare god (adj. $R^2 = 0,62$). Utan hänsyn till region och befolkningstäthet blir regressionskoefficienten $-4,4$ procentenheter per år (adj. $R^2 = 0,38$).



Figur 4. Medelålder och hållplatsavstånd i Sveriges kommuner. Fyllda cirklar representerar kommuner i Västra Götaland. Diagrammet bygger på statistik från SCB som tjänar som underlag till uppföljningen av Agenda 2030 och FN:s globala mål om hållbara städer och samhällen (mål 11). Delmålet 11.2 berör en utbyggd kollektivtrafik och med särskild hänsyn till personer i utsatta situationer, som kvinnor, barn och personer med funktionsnedsättning. För uppföljning tar SCB fram årlig statistik till indikatorn *Befolkning i kollektivtrafknära läge*. Den avser hela befolkningen. SCB har till Trafikanalys delgett ett kommunindelad underlag. Medelålder har hämtats från SCB:s befolkningsstatistik. Källa: Statistikdatabasen (SCB).

3 Tillgänglighet i regional kollektivtrafik

Regelverket för kollektivtrafikens tillgänglighet är i huvudsak av två slag, dels harmoniserade krav i EU på tillgänglighet vid långväga resor, dels nationella riktlinjer. EU:s regelverk omfattar trafikslagsspecifika krav på de förstnämnda, medan regionala och lokala riktlinjer är styrande när det gäller regional kollektivtrafik. Trafikanalys uppföljning har avgränsats till regional kollektivtrafik som står för merparten av allt resande med kollektivtrafik.²²

Regionala kollektivtrafikmyndigheter redovisar tillgänglighet i enlighet med allmänna krav och egna riktlinjer. Enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik ska myndigheterna regelbundet fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram. Programmet ska bland annat innehålla tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning, samt de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.

Det finns ingen närmare nationell standardisering och operationalisering av lagkraven, vad de innebär i praktiken. Formellt faller det på de regionala myndigheterna att konkretisera mål och krav i linje med tillämpliga regelverk, myndigheters föreskrifter och riktlinjer, till exempel BFS 2004:15 (ALM), BFS 2003:19 (HIN) och Trafikverkets riktlinjer för Vägar och gators utformning (VGU). I viss mån samordnas arbetet i organisationer som SKR och Svensk Kollektivtrafik.

Även om generella nationella standarder saknas så finns det vissa standarder av avgränsad karaktär. Svensk Standard rymmer standarder för utformning av järnvägsfordon och infrastruktur samt motorfordon för personer med funktionsnedsättning,²³ men uppgifter saknas om tillämpningen och efterlevnaden av dessa. Det finns mer information om mer specifika branschstandarder såsom Bus Nordic, gemensamma funktionskrav på bussar inom Norden.²⁴ SKR och Svensk Kollektivtrafik publicerar också allmänna vägledning av relevans.²⁵

I praktiken varierar tillgänglighetsmål, krav och insatser mellan regioner. Generellt ligger fokus på ökad fysisk tillgänglighet på fordon, hållplatser och stationer, dvs. utformning och utrustning av utrymmen och plattformar. Det läggs också resurser på särskilda informations- och service-tjänster, såsom ledsagning. Tillgänglighetskraven är i högre grad standardiserade när det gäller fordon, i mindre grad för infrastruktur, informations- och servicetjänster. Det gäller också regionernas uppföljning av tillgänglighetsåtgärder.

FRIDA är ett verksamhetssystem i alla regioner förutom Stockholm. Det används bland annat för uppföljning av fordonskrav inom områdena kvalitet, miljö, tillgänglighet och säkerhet. I Tabell 1 redovisar vi kravuppfyllnad för tillgänglighet 2022 i jämförelse med 2019. Kriterierna är att ett fordon ska vara utrustat med (1) rullstolsplats, (2) ramp eller lift samt (3) audiovisuellt utrop. I praktiken kan uppföljningen variera mellan regioner.

Systemet tillhandahåller inte alltid information om hela fordonsparken, till exempel skolbussar. Fordon och utrustning kan vidare vara bristfälliga och föremål för underhåll och reparation, men det är inget som framgår för externa användare av systemet. Statistiken i visar därför bara på en grundläggande förekomst av fysisk utformning och viss teknik.

²² Jämför officiell statistik om regional och kommersiell linjetrafik (www.trafa.se/kollektivtrafik/).

²³ SiS (2023).

²⁴ Bus Nordic (2023).

²⁵ SKR (2023).

Tabell 1. Tillgänglighetsanpassade fordon i regional kollektivtrafik.

Trafikslag	Antal fordon 2019	Antal fordon 2022	Tillgänglighet 2019	Tillgänglighet 2022
Buss	8 261	8 240	77%	81%
Fartyg	42	65	57%	42%
Spårvagn	291	267	59%	76%
Tåg	425	438	85%	85%
TOTALT	9 019	9 010	77%	81%

Kriteriet för ett tillgänglighetsanpassat fordon är att det är utrustat med ramp/lift, rullstolsplats och audiovisuellt utrop. Alla regioner ingår med undantag för Stockholm.

Källa: Svensk Kollektivtrafik, FRIDA 2023-01-26.

Det finns inget motsvarande system till FRIDA för uppföljning av infrastrukturens tillgänglighet, hållplatser och stationer. Ansvaret faller på fler aktörer än regionala kollektivtrafikmyndigheter, även Trafikverket, kommuner och fastighetsförvaltare. Idag saknas det samordningsfunktioner kring krav, uppföljning och information om infrastrukturens tillgänglighet, varmed det inte heller är lika enkelt att ta fram någon läges- och helhetsbild som i fallet med FRIDA. Vi ska illustrera situationen med uppgifter om busshållplatser i Nationell Vägdatatabas (NVDB).²⁶

NVDB innehåller information om hållplatsers placering på vägnätet. I december 2022 innehöll NVDB 47 763 hållplatser i Sverige, varav 56 procent på det statliga vägnätet, samt 28 procent på det prioriterade statliga vägnätet för kollektivtrafik. Viss information om fysisk utformning av hållplatser finns i ett separat register över hållplatslägen, dvs. de enskilda fysiska platserna för på- och avstigning. Det skapades 2012 och omfattade i november 2022 närmare 4 000 objekt, cirka 2 000 hållplatser, en fjärdedel av alla hållplatser på det prioriterade vägnätet för kollektivtrafik. NVDB är alltså långt från ett fullständigt register över hållplatser när det gäller tillgänglighetsinformation.

Trafikverket har haft och har planer på bättre dokumentation av tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning i NVDB.²⁷ Det är oklart om och när så sker. Så sent som år 2020 togs flera dataposter bort ur NVDB som var av relevans för tillgängligheten vid hållplatslägen. Trafikverket motiverar det med att ansvaret faller på de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.²⁸ Trafikverket och kommuner ansvarar för hållplatserna i markplanet på statliga respektive kommunala vägar. Ovanför markplanet är ansvaret delat mellan regioner och kommuner. Ingen aktör tillhandahåller idag sammanhållen information om tillgängligheten i kollektivtrafiksystemet.

3.1 Hela-resan-perspektivet

Myndigheternas hantering av tillgänglighetsbehov, krav och åtgärder syftar generellt sett till att undanröja enskilda hinder och fysiska barriärer. Det ska inte förväxlas med användbarhet i ett så kallat hela-resan-perspektiv. Det senare avser möjligheterna att genomföra en resa från A till Ö i resenärens perspektiv, att planera en resa, att ta sig hållplatsen, att färdas med och byta fordon längs vägen, att ta sig till slutdestinationen och hem igen, samt att genomföra hela resan utan störningar som tvingar fram nya resplaner. I detta hela-resan-perspektiv räcker det

²⁶ Följande dataprodukter i NVDB hämtades från Trafikverkets dataportal Lastkajen i november 2022 och användes för en sammanställning av statistik om hållplatsdata och information: Våghållare, FPV kollektivtrafik, Hållplatser och Hållplatslägen.

²⁷ Trafikverket (2021).

²⁸ Trafikanalys e-postkorrespondens med Trafikverket om Nationell vägdatatabas (NVDB). Handling i Utr 2022/69.

inte med att se till tillgängligheten för enskilda fordon och hållplatser. För att vara användbar måste hela kedjan i resandet fungera. Låt oss illustrera med ett tankeexperiment.

En resa tur och retur med kollektivtrafik under en genomsnittlig dag omfattar 3,3 påstigningar och 3,3 avstigningar.²⁹ Antag att 80 procent av alla fordon och 50 procent av alla hållplatslägen är tillgänglighetsanpassade.³⁰ Antag dessutom en helt slumpmässig fördelning av fordon och hållplatslägen på alla resor.³¹ En enkel sannolikhetskalkyl ger då att 99,5 procent av alla resor är förenade med tillgänglighetsproblem.³²

Tankeexperimentet illustrerar talesättet att ingen kedja är starkare än dess svagaste länk. En resa är en kedja av delar och moment. Om ett led fallerar kan hela resan falla. Statistik om tillgänglighet avser vanligtvis procentuell andel av isolerade komponenter. Kollektivtrafikens användbarhet handlar däremot om hela resan, dvs. hela kedjan av komponenter, även delar som inte beaktas i tankeexperimentet, exempelvis trafikinformation, hållplatsavstånd, väglag, framkomlighet, lediga platser, biljettköp, bemötande, med mera.³³

Tankeexperimentet är en grov förenkling av en komplex verklighet, inte minst antagandet om en slumpmässig fördelning av fordon, hållplatser och tillgänglighetsbrister. I praktiken skiljer sig tillgängligheten beroende på trafiklinjer och stråk. Fordon och infrastruktur håller en högre standard på högtrafikerade sträckor med större passagerarvolym. En verklighetstrogen kalkyl behöver beakta detta och många andra faktorer. Ändå illustrerar tankeexperimentet två viktiga aspekter att hålla i åtanke: (1) att tillgänglighet i sin helhet (användbarhet) är något mer än summan av delarna, samt (2) att risken för att helheten brister är betydligt större än risken för att enskilda delar brister.

Helheten, dvs. resbehov och möjligheter, bör vara utgångspunkten för att bedöma betydelsen och värdet av tillgänglighetsåtgärder. I praktiken tenderar tillgänglighetsåtgärder att likställas med att undanröja särskilda hinder för personer med vissa typer av funktionsnedsättning, eller att undvika sådana hinder vid teknik-, produkt-, system- och verksamhetsutveckling, eller vid ny- eller ombyggnationer (universell utformning). Att undanröja hinder underlättar alltid i något avseende, men det är inte självklart hur det påverkar helheten, dvs. resmöjligheter, behov och risker. Utan en egen regional målbild för det senare blir tillgänglighetsmål och prioriteringar för kollektivtrafik främst en fråga om kravuppfyllelse och regelefterlevnad.

I Trafikanalys tidigare kartläggning av funktionshinder i kollektivtrafik konstaterades att dagens styrning och uppföljning av tillgänglighetsåtgärder präglas av krav på fysisk utformning och teknisk utrustning, snarare än målstyrning kring resandet. Ett skäl till det är att ansvar och krav på området uppfattas som otydliga. Det innebär oklara förutsättningar för regional målstyrning. I en förlängning påverkar det även Trafikanalys uppföljning. Vi måste beakta kollektivtrafikens tillgänglighet i såväl myndigheternas som användarnas perspektiv.

²⁹ Uppgiften är en skattning på basis av officiell statistik om totalt antal påstigningar i kollektivtrafiken per år och totalt antal huvudresor med kollektivtrafik per år (Trafikanalys 2022b och 2022c).

³⁰ Uppgiften om 80 procent tillgänglighet för fordon är genomsnittet enligt Tabell 1. Uppgiften om 50 procent för hållplatslägen (50/50) är däremot inte hämtad från någon källa, utan har valts för att spegla dagens okunskap och osäkerhet på området.

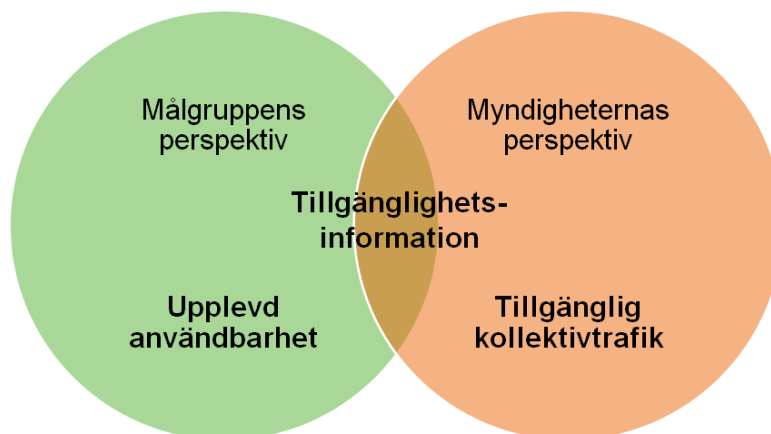
³¹ Antagandet är en grov förenkling, men nödvändigt så länge vi saknar uppgifter som tillgänglighet längs hela resvägar. Det sistnämnda är önskvärd kunskap, men saknas generellt.

³² $1 - (0,5^{6,6} \times 0,8^{3,3}) \approx 0,995$

³³ Park och Chowdhury (2022a); Stjernborg (2019).

4 Trafikanalys uppföljning 2020–2022

Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen omfattar 15 indikatorer, 27 nyckelmått och ett hundratal mått.³⁴ Denna promemoria avser ett nyckelmått på indikatorn "Användbarhet för alla i transportsystemet", närmare bestämt *Kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*. Sedan 2020 består nyckelmåttet av tre delmått: *upplevd användbarhet*, *tillgänglighetsinformation* respektive *tillgängliga hållplatser och bytespunkter*.³⁵ Bakgrunden var bedömningen att uppföljningen måste beakta både målgruppens och de regionala myndigheternas perspektiv. Målet är att kollektivtrafiken är användbar och tillgänglig i såväl brukarnas som myndigheternas perspektiv.



Figur 5. Två perspektiv på kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, brukare och myndigheter. De dubbla perspektiven motiverar till tre delmått: upplevd användbarhet i målgruppen (brukare), offentlig tillgänglighetsinformation och myndigheternas rapportering av tillgänglig kollektivtrafik.

Trafikanalys uppföljning 2020 var en första sammanställning av grunduppgifter som underlag för alla tre delmått. Underlaget avsåg situationen innan pandemin. Efter uppföljningen 2020 följs varje delmått upp vart tredje år: upplevd användbarhet 2021, tillgänglighetsinformation 2022 och tillgängliga hållplatser och bytespunkter 2023. I det här kapitlet ska vi sammanfatta varje delmått och tidigare resultat. I nästa kapitel sammanfattar vi årets resultat.

Alla delmått har inslag av kvantitativ och kvalitativ karaktär. Upplevd användbarhet bygger på enkätfrågor om resandet med kollektivtrafik i en webbpanel. Delmåttet definieras av relativa risker och är i hög grad kvantitativt. Tillgänglighetsinformation grundar sig på en systematisk granskning av länstrafikens webbplatser. Delmåttet rymmer i hög grad kvalitativa bedömningar. Frågan om tillgängliga hållplatser och bytespunkter besvaras med en enkät till regionala kollektivtrafikmyndigheter med förfrågan om uppgifter om åtgärdsbehov och insatser när det gäller tillgängligheten.

Syftet med detta upplägg är att så effektivt som möjligt fånga kompletterande perspektiv på kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning. Ingen uppföljning på

³⁴ Trafikanalys (2017).

³⁵ Trafikanalys (2019a).

området blir komplett. Det är allt för många faktorer att ta hänsyn till. Ambitionen är därför att göra så pass olika nedslag att det sammantaget indikerar åt vilket håll som vi rör oss.

4.1 Upplevd användbarhet

Att något är användbart betyder att det är ändamålsenligt och funktionellt. När vi talar om användbar kollektivtrafik menar vi att den ska erbjuda jämförbara möjligheter oavsett om en person har en funktionsnedsättning eller inte. Så länge det finns hinder och barriärer som diskriminerar vissa grupper är kollektivtrafiken inte att betrakta som tillgänglig för alla. Att regelbundet följa upp alla tänkbara funktionshinder och barriärer på en nationell nivå skulle kräva omfattande resurser,³⁶ varför det är önskvärt med någon form av generella och enkla mått och metoder för en årlig uppföljning.

Trafikanalys valde att operationalisera Upplevd användbarhet i negativa termer, *att avstå från att resa kollektivt på grund av begränsningar av något slag*. Begränsningar avser inte bara hinder och barriärer i kollektivtrafiken som är specifika för personer med funktionsnedsättning. Allmänna och specifika hinder och barriärer växelverkar ofta för personer med funktionsnedsättning,³⁷ till exempel ledarhund, trängsel och bemötande. Detta motiverade till ett brett perspektiv på begränsningar. Följande enkätfråga formulerades som en grund för delmätt och mätmetod på upplevd användbarhet.

- *Har du någon gång avstått från att resa kollektivt (buss, spårvagn, tunnelbana eller tåg) på grund av att du inte tror att du klarar det på egen hand?*

Frågan omfattar tre svarsalternativ: Ja, Nej eller Tveksam/Vet ej. Den ställs till deltagare i en webbpanel som är representativa för befolkningen (Kantar-Sifo). Enkäten omfattar också en rad frågor om deltagarnas bakgrund och resvanor, dels i syfte att kontrollera kvalitet, dels för jämförelser mellan grupper.

Bakgrundsfrågorna inkluderade fyra frågor om eventuella funktionsnedsättningar: medicinska (MED), fysiska (FYS), psykiska (PSY) eller kognitiva (KOG). Frågorna är formulerade i termer av förekomst av varaktiga begränsningar som påverkar vardagslivet, med samma svarsalternativ som ovan. Den generella termen "funktionsnedsättning avser då en respondent som har uppgett minst en av de fyra typerna av funktionsnedsättning.

1. *Har du någon form av nedsatt fysisk hälsa som är varaktig och försvårar din vardag, till exempel allergier, astma, diabetes, reumatism, eller mag- och tarmbesvär?*
2. *Har du någon fysisk nedsättning som är varaktig och försvårar din vardag, till exempel nedsatt rörelse-, syn- eller hörsel förmåga?*
3. *Har du någon form av nedsatt psykisk ohälsa som är varaktig och försvårar din vardag, till exempel stress, oro, ångest, depression eller autism?*
4. *Har du några problem med språk eller siffror, koncentration eller minne, som är varaktiga och försvårar din vardag, till exempel dyslexi, ADHD, afasi eller demens?*

Jämförande analyser av resvanor mellan grupper görs i termer av så kallad "relativ risk" (RR), dvs. kvoten av andelen personer med respektive utan funktionsnedsättning (MFN respektive UFN) som avstår från att resa kollektivt.

$$\text{Relativ Risk (RR)} = \frac{\text{Andel som har avstått kollektivtrafik bland MFN}}{\text{Andel som har avstått kollektivtrafik bland UFN}}$$

³⁶ Trafikanalys (2019b).

³⁷ McKercher och Darcy (2018).

En kvot nära 1 innebär att risken för att avstå från kollektivtrafik är lika stor i båda grupperna. En kvot som är signifikant större eller mindre än 1 innebär att MFN i högre respektive mindre grad avstår från att resa med kollektivtrafik. I Tabell 2 redovisar vi resultatet från vår enkät i juli-augusti 2019. Risken för att avstå från att åka kollektivt är här 3 till 6 gånger högre bland personer med funktionsnedsättning. Ju fler funktionsnedsättningar, desto högre RR.

Tabell 2. Relativ risk (RR) för att avstå att resa kollektivt bland personer med respektive utan funktionsnedsättning. RR baserar sig på följande enkätfråga: *Har du någon gång avstått från att resa kollektivt (buss, spårvagn, tunnelbana eller tåg) på grund av att du inte tror att du klarar det på egen hand?*

Grupp	Relativ risk RR*	Nedre CI 95 %	Övre CI 95 %
MED	4,5	2,9	7
FYS	5,7	3,7	8,9
PSY	5,1	3,2	8,1
KOG	6,2	3,6	10,6
FN = 1**	2,8	1,7	4,5
FN ≥ 1**	4,2	2,8	6,3
FN ≥ 2**	6,3	4,1	9,8

*Den relativa risken för att ha avstått att resa kollektivt är beräknad för en grupp med någon eller flera funktionsnedsättningar relativt personer utan någon funktionsnedsättning.

**FN (Funktionsnedsättning) grupperar personer efter antalet funktionsnedsättningar.

Källa: Trafikanalys bearbetning av webbenkät juli–augusti 2019 (Trafikanalys, 2021).

Som alla mått är RR förenat med fördelar och nackdelar. Fördelen är att det är lättolkat, att det indikerar om en målgrupp avviker från en kontrollgrupp i något avseende. Genom att använda en kontrollgrupp som norm blir måttet mindre känsligt för variationer i frågeformuleringar och variationer över tid. En nackdel är att normeringen också innebär att vi förlorar information, absoluta andelar, och därmed kanske missar viktigare förändringar.

Exempelvis är det möjligt att andelen personer i olika grupper som avstår från kollektivtrafik ökar eller minskar utan att RR påverkas. Sådana förändringar är också av relevans för frågor om kollektivtrafikens tillgänglighet och användbarhet, men är också mer svårtolkade, exempelvis nedgången i resandet under pandemin. För att underlätta tolkning är det en fördel att utgå från en norm, dvs. personer utan funktionsnedsättning.

Trafikanalys har valt RR som delmått med tanke på måttets relevans och enkelhet, samtidigt som vi beaktar resvanor och metodproblem i våra tolkningar. I en senare webbpanelenkät testade vi exempelvis en ny version av enkätfrågan om att avstå från kollektivtrafik: *Har du avstått från att resa kollektivt på grund av att det är för svårt att planera eller genomföra resan?* Om "ja" följde en andra fråga: *Hur ofta händer det att du avstår från att resa kollektivt [på grund av dessa svårigheter]?*

RR för första frågan varierande mellan 1,1 och 1,3, påtagligt lägre än frågevarianten i första enkäten. Andelen som avstod på grund av svårigheter med planering eller andra problem var generellt och påtagligt högre än andelen personer som avstod i tron om att inte klara av att resa på egen hand. Tvivel på att resa kollektivt på egen hand är med andra ord i högre grad särskiljande för personer med funktionsnedsättning, varför denna version befastes.

Trafikanalys uppföljning 2021 följde på pandemiåret 2020. Vi såg det som mest meningsfullt att följa upp delmättet upplevd användbarhet. Pandemin innebar samtidigt ett behov av att

anpassa enkätfrågorna till en extraordinär situation. Webbenkäten i november och december 2020 kom därför att inkludera tre nya varianter på frågan om att avstå kollektivtrafik.

- *Har du någon gång under de senaste tre månaderna avstått från att resa kollektivt på grund av att du inte klarar det på egen hand?*
- *Har du någon gång under de senaste tre månaderna avstått från att resa kollektivt på grund av coronapandemin?*
- *Har du någon gång under de senaste tre månaderna avstått från att resa kollektivt på grund av otillräcklig trafikinformation?*

I Tabell 3–Tabell 5 återger vi RR för varje fråga och typ av funktionsnedsättning. RR för att avstå på grund av att inte klara det på egen hand är generellt högre 2020 än 2019, framför allt bland personer med fysisk funktionsnedsättning och personer med fler än en funktionsnedsättning: RR 2020 = 9,5 respektive 10,8, att jämföras med övre gränsen för konfidensintervallen 2019, 8,9 respektive 9,8.

Andel personer som uppgav att de har avstått från att resa kollektivt på grund av svårigheter att göra det på egen hand var 7 procent 2019 och 3 procent 2020. Minskningen 2020 hänger samman med att coronapandemin blev en viktigare påverkansfaktor.

Närmare 55 procent av alla paneldeltagare 2020 uppgav att de hade avstått att resa kollektivt på grund av pandemin. Andelen var jämförbar för personer med och utan funktionsnedsättning (RR≈1), även om signifikant högre bland personer med psykisk funktionsnedsättning (RR>1).

Bristande trafikinformation (fråga 3 ovan) påverkar främst personer med psykisk eller kognitiv funktionsnedsättning att avstå från att resa (Tabell 5), i synnerhet personer med kognitiva funktionsnedsättningar. Frågan fångar ett specifikt funktionshinder och är inte lika särskiljande för funktionsnedsättningar generellt som frågan om förmågan att resa på egen hand.

Tabell 3. Relativ risk (RR) för att avstå att resa kollektivt bland personer med respektive utan funktionsnedsättning. RR baserar sig på följande enkätfråga (nov–dec 2020): *Har du någon gång under de senaste tre månaderna avstått från att resa kollektivt på grund av att du inte klarar det på egen hand?*

Grupp	Relativ Risk (RR)*	Nedre CI 95 %	Övre CI 95 %
MED	6,6	4,0	11,0
FYS	9,5	5,6	16,0
PSY	6,3	3,6	11,0
KOG	8,9	4,7	16,8
FN = 1**	2,9	1,6	5,4
FN ≥ 1**	5,5	3,4	8,9
FN ≥ 2**	10,8	6,4	18,1

*Den relativa risken för att ha avstått att resa kollektivt är beräknad för en grupp med någon eller flera funktionsnedsättningar relativt personer utan någon funktionsnedsättning.

**FN (Funktionsnedsättning) grupperar personer efter antalet funktionsnedsättningar.

Källa: Trafikanalys bearbetning av webbenkät nov–dec 2020 (Trafikanalys, 2021).

Tabell 4. Relativ risk (RR) för att avstå att resa kollektivt bland personer med respektive utan funktionsnedsättning. RR baserar sig på följande enkätfråga (nov–dec 2020): Har du någon gång under de senaste tre månaderna avstått från att resa kollektivt på grund av coronapandemin?

Grupp	Relativ Risk RR*	Nedre CI 95 %	Övre CI 95 %
MED	1,0	0,9	1,1
FYS	0,9	0,8	1,0
PSY	1,2	1,1	1,3
KOG	1,1	1,0	1,3
FN = 1**	1,0	1,0	1,1
FN ≥ 1**	1,0	1,0	1,1
FN ≥ 2**	1,1	1,0	1,3

*Den relativa risken för att ha avstått att resa kollektivt är beräknad för en grupp med någon eller flera funktionsnedsättningar relativt personer utan någon funktionsnedsättning.

**FN (Funktionsnedsättning) grupperar personer efter antalet funktionsnedsättningar.

Källa: Trafikanalys bearbetning av webbenkät nov-dec 2020 (Trafikanalys, 2021).

Tabell 5. Relativ risk (RR) för att avstå att resa kollektivt bland personer med respektive utan funktionsnedsättning. RR baserar sig på följande enkätfråga (nov–dec 2020): Har du någon gång under de senaste tre månaderna avstått från att resa kollektivt på grund av otillräcklig trafikinformation?

Grupp	Relativ Risk RR*	Nedre CI 95 %	Övre CI 95 %
MED	1,2	0,9	1,6
FYS	1,0	0,7	1,4
PSY	1,9	1,5	2,5
KOG	2,7	1,9	3,7
FN = 1**	1,5	1,2	2
FN ≥ 1**	1,6	1,3	1,9
FN ≥ 2**	1,6	1,2	2,1

*Den relativa risken för att ha avstått att resa kollektivt är beräknad för en grupp med någon eller flera funktionsnedsättningar relativt personer utan någon funktionsnedsättning.

**FN (Funktionsnedsättning) grupperar personer efter antalet funktionsnedsättningar.

Källa: Trafikanalys bearbetning av webbenkät nov-dec 2020 (Trafikanalys, 2021).

Andra undersökningar och forskning pekar på att coronapandemins effekter var större bland personer med funktionsnedsättning än andra grupper (jmf. kapitel 2). Det bidrar till att de uppfattar och upplever offentliga miljöer, till exempel kollektivtrafik, som förenade med högre risker. Det gör det svårt att bedöma om risker för att avstå från att resa kollektivt berodde på allmänna riskuppfattningar, även föreställningar om smittrisker, eller specifika funktionshinder i kollektivtrafiken under pandemin, till exempel trängsel, trafikstörningar och avvikelser.

4.2 Tillgänglighetsinformation

Aktuell, korrekt och komplett information om kollektivtrafikens tillgänglighet är en förutsättning för att personer med funktionsnedsättning ska kunna planera och genomföra en resa, också i händelse av trafikavvikelser och störningar, oavsett var och när dessa inträffar.³⁸ En person i rullstol behöver veta om det är framkomligt till, från och mellan hållplatser, att det går att ta sig på och av fordon, samt att det finns plats på alla fordon längs vägen. Att hållplatser och fordon är utformade för att ge plats åt rullstol är i sig ingen garanti för tillgänglighet. Det kan vara fel på ramper, hissar och annan nödvändig utrustning. En rullstolsplats kan också vara upptagen. Trängsel, tempo och begränsad personlig service kan också utgöra hinder, inte minst om det inträffar trafikavvikelser och störningar.

Mot denna bakgrund är det av vikt att följa upp vilken tillgänglighetsinformation som finns att tillgå för personer med funktionsnedsättning både inför och under en resa med kollektivtrafik. Detta kan i princip beröra en rad aspekter av kollektivtrafikens informationstjänster: innehåll (fakta om tillgänglighet), form (struktur på text, bild och ljud), funktion (sökbarheter, såsom reseplanerare) och teknik (plattformar, webb, mobil och kundservice).

I praktiken är det nödvändigt att avgränsa frågorna för att få fram ett hanterbart underlag och delmätt på tillgänglighetsinformation. Utgångspunkten är lagkrav som har vidareutvecklats till kvalitetsfrågor som följs upp genom att inventera information på länstrafikens webbplatser. Lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter ställer krav på transportörernas information till resenärer, bland annat information om tidtabeller, störningar, biljettpriser, tillgänglighet till fordon, stationer och hållplatser, säkerhets- och trygghetsfrågor, med mera.

Konsumentverket utarbetade 2019 ett förslag till föreskrifter som innehöll mer detaljerade krav på tillgänglighetsinformation. Remissversionen var utgångspunkten för Trafikanalys första inventering av länstrafikens webbplatser 2019. Konsumentverket beslutade senare att inte utfärda föreskrifter med hänvisning till resursprioriteringar. Trafikanalys valde att fortsätta med ytterligare en inventering 2021.³⁹

Kraven i förslaget till föreskrifter utvecklades till enkla frågor och kvalitetskriterier, till exempel om länstrafikens webbplatser rymmer någon information om anpassning av hållplatser och fordon för resor i rullstol. Vi valde webben som kanal eftersom den erbjuder en överskådlig struktur. Resenärer förlitar sig alltmer på mobila appar, men många gånger är det samma information som finns på webben och i appar.

Trafikanalys uppföljning har omfattat totalt 34 kvalitetskriterier på tillgänglighetsinformation på 21 länstrafiksidor. Uppföljningen har genomförts två gånger, 2019 och 2021. Appendix återger Trafikanalys instruktioner för inventering till granskarna. Tabell 6 sammanfattar resultatet för alla kriterier. Det vanligaste är att det finns publicerad information om rullstolsplats på bussar, följt av ledsagning på stationer. Andel uppfyllda kriterier över alla länstrafiksidor utgör delmättet på kollektivtrafikens användbarhet, 35 procent 2019 och 34 procent 2021.

³⁸ Park och Chowdhury (2022a);

³⁹ Trafikanalys (2022a).

Tabell 6. Förekomst av information 2019 och 2021 om kollektivtrafikens tillgänglighet. Procent avser andel länstrafiksidor där information om en specifik tillgänglighetsfråga förekommer.

<i>Tillgänglighetsinformation</i>	2019	2021	<i>Tillgänglighetsinformation</i>	2019	2021
Utrymmet för rullstol på bussar	90%	90%	Höjd-/nivåskillnader vid station	43%	28%
Förekomst av ledsagning på stationer	85%	83%	Förekomst av ledstråk på hållplatser	29%	24%
Utrymmet för rullstol på spårfordon	79%	82%	Tillgänglighetsåtgärder på busslinjer	30%	24%
Förekomst av ramp på spårfordon	79%	79%	Förekomst av punktskrift på stationer	21%	22%
Råd för allergiker på bussar	62%	79%	Förekomst av hörslinga på spårfordon	21%	21%
Förekomst av ramp på bussar	76%	71%	Förekomst av automatisk dörr till station	7%	17%
Förekomst av låggolv på bussar	67%	71%	Förekomst av toalett på bussar	10%	12%
Förekomst AV-utrop på bussar*	57%	62%	Förekomst av prator på stationer	14%	11%
Förekomst av låggolv på spårfordon	43%	57%	Förekomst av punktskrift på hållplatser	5%	10%
Råd för allergiker på spårfordon	21%	53%	Förekomst av AV-utrop på hållplatser*	5%	7%
Förekomst av toalett på stationer	50%	50%	Förekomst av hörslinga på stationer	29%	6%
Förekomst av AV-utrop på spårfordon*	57%	46%	Förekomst av prator på hållplatser	10%	5%
Förekomst av toalett på spårfordon	50%	46%	Förekomst av hörslinga på bussar	10%	5%
Tillgänglighetsåtgärder på spårinjer	38%	36%	Förekomst av AV-utrop på stationer*	7%	3%
Förekomst av hiss på stationer	36%	31%	Förekomst av punktskrift på bussar	0%	0%
Höjd-/nivåskillnader vid hållplats	35%	29%	Förekomst av punktskrift på spårfordon	0%	0%
Förekomst av ledstråk på stationer	43%	28%	Förekomst av hörslinga på hållplatser	0%	0%

*AV-utrop: audiovisuella utrop, både tal och text.

Källa: Trafikanalys inventering av information på 21 länstrafiksidor under hösten 2019 respektive hösten 2021. Arbetet bygger på tre granskares genomsökningar och bedömningar av informationsinnehållet. I några fall saknas spårtrafik i kollektivtrafikutbudet, varmed delkriterierna på det området inte tillämpas. Se text för utförligare redogörelser.

Att uppfylla ett kvalitetskriterium innebär bara att information finns att tillgå i en fråga, inte att kollektivtrafiken är tillgänglighetsanpassad i detta avseende. Det centrala är förekomst av en viss information, även information om att kollektivtrafiken inte är tillgänglig i något avseende. Minst två personer inventerar varje kriterium och länstrafiksida oberoende av varandra. Om bedömningar går isär görs en bedömning av ytterligare en person.

Vissa justeringar gjordes av upplägget på inventeringen 2021 efter erfarenheter och lärdomar från 2019 samt utvecklingsplanerna som följde därefter. De har i viss mån påverkat resultatet och utgör osäkerhetskällor. Dessa måste beaktas i tolkningar av resultatet ovan. Här följer en sammanfattning av skillnader i upplägg mellan 2019 och 2021.

- I inventeringen 2019 bedömdes 21 länstrafiksidor av tre granskare oberoende av varandra. Med hänsyn till en utökad inventering 2021 (se nedan) reducerades antalet webbplatser per granskare till 14, två granskare per webbplats.
- I genomsnitt ägnade en granskare drygt 6 timmar åt en enskild webbplats i 2021 års inventering. Motsvarande siffra 2019 var cirka 4 timmar.
- I inventeringen 2019 hanterades avvikelser i bedömningar mellan granskare genom att granskarna diskuterade bedömningarna och tog ett gemensamt beslut om justering. I inventeringen 2021 har en utredare på Trafikanalys följt upp och justerat avvikelser för intern kvalitetssäkring.
- I inventeringen 2019 ingick bara sakuppgifter om tillgänglighet på länstrafikens egen webbplats. I inventeringen 2021 inkluderades även länkar till externa webbplatser om dessa länkar gick direkt till information av relevans, till exempel länkar till information om järnvägsstationer på Jernhusens webbplats.⁴⁰
- Både Karlstadsbuss och Värmlandstrafik är verksamheter inom Region Värmland. Karlstadsbuss ingick i urvalet av länstrafiksidor 2019. I inventeringen 2021 valdes Värmlandstrafik eftersom den var mer lämplig för en utökad inventering.

En annan osäkerhetskälla är att tillgänglighetsinformation ofta är sparsam och kortfattad, ibland så pass allmän att den blir tvetydig och svårtolkad. Ett exempel på det är information till hundägare om var en hund bör befinna sig på ett fordon med hänsyn till allergiker, utan att motsvarande information riktas till allergiker. Är det tillgänglighetsinformation för personer med funktionsnedsättning? Andra exempel där det inte alltid har varit klart vad informationen avser har handlat om utrop och hörslingor, samt mötesplatser för ledsagning och ledstråk.

I andra fall har tillgänglighetsinformationen varit utförlig och relevant, men ändå av begränsad användbarhet. Blekingetrafiken får tjäna som illustration. På webbplatsen finns det en lista med systematisk information om tillgänglighetsåtgärder för alla hållplatslägen i regionen.⁴¹ Det är en klar och tydlig lista, men det faller på resenären att pussla ihop information av relevans för en helhetsbild av tillgängligheten när en resa väl ska genomföras.

Med beaktande av variationen i upplägg och tolkningar bedömer Trafikanalys att det inte har skett några påtagliga förändringar av tillgänglighetsinformation över tid. Det utesluter inte utveckling av nya informationstjänster. Variationen i innehåll, form och funktion är stor mellan regioner. Storstadsregioner lämnar generellt mer utförlig information samt gör uppdateringar och förbättringar på sina webbplatser.

Utökad inventering av användbar information

Att det finns allmän information om kollektivtrafikens tillgänglighet är inte samma sak som att informationen är användbar för att planera och genomföra en resa. I avsnittet 3.1 diskuterade vi tillgänglighet i ett hela-resan-perspektiv, att alla delar av och moment i en resa måste vara tillgängliga. Då räcker det inte med isolerade uppgifter om tillgänglighetsanpassning av fordon och hållplatser. Effektiv planering inför en resa, och effektiv navigering under den, förutsätter en helhetsbild, dvs. en sammanhållen, korrekt och aktuell lägesbild av tillgängligheten, även vid trafikavvikelser och störningar.⁴² Mot den bakgrunden kom Trafikanalys inventering 2021 att utökas och även inkludera granskning av reseplanerare och aktuell trafikinformation.

⁴⁰ Jernhusen (2022).

⁴¹ <https://blekingetrafiken.se/reseinformation/tillganglighet/>

⁴² Park och Chowdhury (2022a); Park med flera (2022b).

Regionala reseplanerare

Alla länstrafiksidor har en reseplanerare av något slag, dvs. en sökfunktion för information om reguljär trafik mellan olika platser i regionen. Det är en naturlig kanal för att delge information om tillgängligheten i ett hela-resan-perspektiv. Trafikanalys lät därför granska reseplanerarna i inventeringen 2021. Samma personer som genomförde inventeringen av allmän information om tillgänglighet använde också reseplaneraren för sökningar på resor och kontroller av vilken tillgänglighetsinformation som då kom fram.

Granskarna gjorde oberoende och systematiska sökningar på resor mellan kommunhusen i den största och minsta kommunen i varje region.⁴³ En resa avsåg en tur- och returresa med avresa från och returresa till den minsta kommunen. Datum var nästkommande vardag efter aktuellt datum för sökningen. Avgångsresan skulle ske vid niotiden på förmiddagen och en returresa vid tretiden på eftermiddagen samma dag. Två granskare sökte på en och samma resa oberoende av varandra. För varje sökning noterades om sökresultatet innehöll någon information om tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning samt i så fall innehållet i denna information.

Resultatet visade bara på en typ av tillgänglighetsinformation, nämligen symboler (ikoner) som representerar personer med funktionsnedsättning. Två symboler återkommer, dels en person i rullstol, dels en person med käpp (nedsatt synförmåga). Någon eller båda symbolerna fanns i elva reseplanerare. Inte i något fall fanns någon information eller länk till information om vad symbolen betyder, dvs. om och vilka tillgänglighetsåtgärder som avses.

För att klargöra vad symbolerna betyder gjorde Trafikanalys bredare informationssökningar på webbplatsen, samt kontaktade även länstrafikens kundtjänst i ett par fall. I ett fall hittade vi explicit information om symbolens betydelse på en separat undersida, att symbolen med en person i rullstol indikerade utrymme för rullstol på fordon. I andra sammanhang representerar den funktionsanpassning i allmänhet. Det är alltså inte självklart vad symbolen betyder.

Information som vänder sig explicit till personer med funktionsnedsättning är alltså begränsad. Storstadsregionernas reseplanerare har viss tillgänglighetsinformation av mer allmän karaktär. Västtrafik erbjuder exempelvis prognoser om trängsel samt vissa valmöjligheter beroende på resenärens förmåga till mobilitet. Flera regioner, Storstockholms lokaltrafik (SL) och Västtrafik, integrerar reseplaneraren med aktuell information om trafikavvikelser och störningar, samt om tillgängligheten till hissar och toaletter. Dessa funktioner är användbara för alla resenärer, men särskilt värdefulla för personer med funktionsnedsättning.

Aktuell trafikinformation

Trafikanalys lät även inventera information om tillgänglighet i samband med trafikavvikelser och störningar. Sådan temporär information kan handla om en rad frågor och problem för resenärer, till exempel ersättningstrafik, trasiga hissar, eller tillgång till trafikinformation när normal informationsteknik inte fungerar.

Inventeringen visade att trafikinformation om avvikelser och störningar handlar generellt sett om inställd trafik, indragna hållplatser och/eller omläggning av trafik, turer eller linjer. Ingen information vänder sig explicit till personer med funktionsnedsättning. Ingen information ges om hur förändringar av trafik påverkar tillgängligheten.

Storstockholms lokaltrafik (SL) särskiljer sig genom information om andra tillgänglighetshinder än trafikförändringar. SL:s Trafikläget inkluderar aktuell information om felaktiga utrop, entréer till och hissar på stationer, om de inte fungerar som de ska, med mera. Det är användbart för

⁴³ Eftersom Gotland utgör en region tillika kommun valdes två tätorter, dels den största, Visby, dels en av de minsta som ändå har en viss kommunal service, Burgsvik.

alla resenärer, men särskilt viktigt för personer med funktionsnedsättning. Denna information visas även i reseplaneraren och andra informationskanaler och tjänster.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis, Trafikanalys uppföljning av delmått 2, tillgänglighetsinformation, omfattar sedan 2021 tre typer av information på länstrafiksidorna: (1) *allmän* tillgänglighetsinformation, (2) *specifik* tillgänglighetsinformation för enskilda resor, samt (3) *aktuell* tillgänglighetsinformation i händelse av trafikavvikelser och störningar.

Det första området avser grundläggande fakta om tillgänglighet, statisk information. De två andra områdena avser innehållet i informationstjänster som stöd till resenärer inför och under en resa. Frågor om tillgängligheten till informationskanalerna som sådana ingår inte i Trafikanalys uppföljning.

Trafikanalys samlade bedömning är att regionernas arbete med tillgänglighetsinformation till personer med funktionsnedsättning går långsamt, att storstadsregionerna har kommit längre och att utvecklingsinsatserna är mer påtagliga där. När det gäller integrerade informations- och kommunikationstjänster i ett hela-resan-perspektiv är informationen om tillgängligheten i kollektivtrafiken rudimentär och fragmenterad.⁴⁴

4.3 Hållplatser och bytespunkter

Ansvar för hållplatsers tillgänglighet faller på flera aktörer: statliga myndigheter, kommuner, regioner och privata fastighetsförvaltare. Enligt Lag (2010:1065) om kollektivtrafik har de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) ansvar för dels tidsbestämda mål och åtgärdsplaner för att anpassa kollektivtrafik till behov bland personer med funktionsnedsättning, dels specifikation av vilka bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer. Detta arbete ska redovisas i regionernas trafikförsörjningsprogram.

Lagen omfattar dock inga definitioner på eller kriterier för tillgänglighet, vare sig i generell mening eller mer specifikt när det gäller trafik, fordon och hållplatser. Inte heller ställs det några krav på uppföljning, dvs. att regelbundet redovisa aktuell tillgänglighet. Det faller därmed på varje region att upprätta egna kriterier, mål och planer. Det gäller även formerna för att följa upp och redovisa status på tillgänglighet. Regionernas hantering av frågorna skiljer sig därför.⁴⁵ För uppföljning är det därför rimligt att inhämta uppgifter om tillgänglighet genom en särskild förfrågan till RKM.

Det primära delmålet är tillgängligheten vid, till och från en hållplats. En hållplats omfattar en eller flera hållplatslägen, i vanliga fall två för busstrafik, en i varje färdriktning. Ofta prioriteras regionerna så kallade "bytespunkter" (eller "knutpunkter"). Definitionen av dessa varierar, till exempel plats för byte av fordon eller färd sätt. I denna uppföljning definieras en "bytespunkt" som en plats för kollektivtrafik med minst två hållplatser som tjänar minst två trafiklinjer. Det ställer krav på en resenär att förflytta sig mellan hållplatslägen vid ett byte.

I regionernas trafikförsörjningsprogram framgår att högtrafikerade hållplatser och bytespunkter med relativt stora passagerarvolymerna ofta prioriteras för tillgänglighetsanpassning. Ett vanligt förekommande kriterium är en hållplats med fler än 20 påstigande per dag. Det ter sig som en rimlig prioritering, men den sätts som regel inte i relation till några behov bland personer med funktionsnedsättning, inte heller till vad tillgänglighet i praktiken innebär.

⁴⁴ Stjernborg, V. och Svensson, G.L. (2022).

⁴⁵ Trafikverket (2022).

Det finns ingen nationell standard för hållplatsers och bytespunkters tillgänglighet. Ansvariga myndigheter (Trafikverket, regioner och kommuner) utgår idag från mer generella regelverk, såsom Boverkets föreskrifter Enkelt avhjälpna hinder (BFS 2013:9 - HIN 3) och Tillgänglighet på allmänna platser (BFS 2011:5 ALM 2), och utformar egna riktlinjer på basis av dessa, till exempel Trafikverkets riktlinjer för vägar och gators utformning (VGU), samt regionala och kommunala hållplatshandböcker. Eftersom HIN och ALM avser fysisk utformning och design av det offentliga rummet så tenderar även enskilda tillgänglighetskrav att göra så. I brist på nationella standarder för den regionala kollektivtrafikens infrastruktur och dess tillgänglighet utgår Trafikanalys från regionala egna mål, riktlinjer och krav.

Delmålet "Tillgängliga hållplatser" bygger på en sammanställning av uppgifter om hållplatsers tillgänglighet enligt regionernas egna kriterier och statusrapportering. Uppgifter samlas in om utvecklingen av riktlinjer och kravuppfyllnad. En aktuell lägesbild ställs mot lägesbilden tre år tidigare. Trafikanalys gör en helhetsbedömning av utvecklingen, om tillgängligheten i regional kollektivtrafik går i rätt riktning eller inte (se nedan).

Sammanställningen av regionala uppgifter 2020

Trafikanalys första uppföljning av tillgängliga hållplatser 2020 tog höjd för regional variation genom att samla in regionala uppgifter om riktlinjer, hållplatser och påstigningar vid dessa. I avsaknad på tidigare underlag att jämföra med ombads regionerna att bedöma utvecklingen över tid. Ambitionen var att lägga grunden för en effektiv insamling och sammanställning av uppgifter för återkommande uppföljning.

Under januari–februari 2020 sammanställdes en första lägesbild av tillgänglighetsanpassning av hållplatser och stationer i regional kollektivtrafik. Avsikten var inte att jämföra prestationer eftersom tillgänglighetskriterier varierar. Målet var en sammanhållen helhets- och lägesbild av regionala tillgänglighetsinsatser och status. En e-postenkät riktades till RKM, där Trafikanalys underströk att myndigheterna inte förväntas kunna ge svar på alla frågor, att uppgifter om att underlag saknas också är viktiga och innebär värdefulla svar.

Följande uppgifter efterfrågades.

1. Aktuella riktlinjer för tillgänglighetsanpassning av hållplatser och stationer
2. Eventuella förändringar av riktlinjer de senaste tre åren
3. Antal hållplatser och stationer i regional kollektivtrafik
4. Andel tillgängliga hållplatser och stationer tre år tillbaka enligt egna riktlinjer
5. Aktuell andel påstigningar vid tillgängliga hållplatser och stationer

Alla RKM återkom med svar på en eller flera frågor.⁴⁶ Här följer en sammanfattning av svar och svarsmönster.

Aktuella riktlinjer och förändringar över tid

Två regioner hade upprättat officiella riktlinjer på tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning, inklusive tillgänglighetskrav på hållplatser. Tio hänvisade till krav i det regionala trafikförsörjningsprogrammet; fem till hållplatshandböcker eller riktlinjer för infrastrukturens tillgänglighet. Fyra uppgav att de inte har några riktlinjer. Variationen i riktlinjernas form och innehåll var betydande.

Region Stockholm hänvisade till ett styrdokument som uppdateras årligen. Det omfattar tillgänglighetskrav på fysiska miljöer, fordon, information och service. Visionen är en fullt tillgänglig kollektivtrafik. Utgångspunkten är en fullt tillgänglig linje eller bytespunkt. Alla resenärer ska kunna genomföra ett antal resemoment: *att planera resan, att köpa och*

⁴⁶ Trafikanalys (2020a).

använda biljett, att vistas, orientera sig på terminal, station, hållplats, kaj och brygga, att ta del av information, och att ta sig ombord, hitta sittplats och ta sig av fordonet eller fartyget.⁴⁷

Trafikanalys noterade att hela-resan-perspektivet nämns i flera regionala styrdokument, men att målbilder uteblir. I flertalet fall hanteras hållplatsers tillgänglighet som en fråga om fysisk framkomlighet till och på plattformar, inte med utgångspunkt i behov, till exempel behovet av informations- och servicetjänster. Styrdokumenterna har likväl genomgått förbättringar över tid. Sju RKM uppgav att riktlinjerna har förändrats de senaste åren. I flertalet fall handlar det om att bredda frågorna och utveckla krav, i någon mån, inte bara att uppdatera planer.

Tillgängliga hållplatser och bytespunkter

Uppgifter om hållplatser varierade i kvalitet. Vissa RKM lämnade exakta uppgifter om antal hållplatslägen för busstrafik. Andra uppgav uppgifter i runda tal. När det gäller stationer för spårtrafik förlitade sig RKM på uppgifter från Trafikverket om infrastrukturen är statlig, men tar fram egna uppgifter när regionen själv äger och förvaltar infrastrukturen. I vår uppföljning ska statistiska uppgifter därför tolkas som expertbedömningar och skattningar, snarare än kvalitetsssäkrad statistik.

Alla RKM delgav uppgifter om antal hållplatslägen eller hållplatser för väg- och spårtrafik, totalt närmare 56 500.⁴⁸ Fem RKM kunde inte lämna någon uppgift om tillgänglighetsanpassning. Två förklaringar förekom i svaren, dels att riktlinjer saknades eller var inaktuella, eller att inventeringen av hållplatser inte var genomförd eller var inaktuell. Dessa fem regioner stod för cirka 15 % av hållplatserna i Sverige.

Uppgifter om grad av tillgänglighetsanpassning sträckte sig från mindre än en procent till över 80 procent. Variationen bottnade i tillgänglighetsdefinitioner och reell anpassning. Vissa RKM rapporterade andel tillgängliga hållplatser för "prioriterade hållplatser". Andra hade inte några fastställda prioriteringar och rapporterade tillgängligheten för alla hållplatser. Därutöver skiljde sig faktiska krav och kriterier.

Region Blekinge rapporterade högst andel tillgänglighetsanpassning, 86 procent. Den siffran avsåg prioriterade hållplatser. Dessa utgjorde drygt 20 procent av regionens alla hållplatser. Tillgänglighetskraven avsåg hållplatsers *kantstenshöjd, nivåfri anslutning till/från plattform, belysning, väderskydd och tidtabell*. Även region Stockholm rapporterade hög tillgänglighet, 70 procent för de 100 största bytespunkterna, med fler krav än i Region Blekinge, även på *kontrastmarkering, ledstråk, taktill markering, skyddsräcke, prator och information*.

Med tanke på dessa varierande kriterier är det inte meningsfullt att sammanställa regionala underlag till ett nationellt nyckeltal för kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Däremot kan vi fråga oss hur tillgängligheten utvecklar sig över tid, dvs. hur många regioner som kan rapportera förbättringar över tid?

Västra Götalandsregionen och Region Gävleborg rapporterade påtagliga förbättringar under perioden 2017–2019. Andel prioriterade hållplatser som var tillgänglighetsanpassade hade ökat med mer än 10 procentenheter. Ytterligare 14 regioner uppgav svag positiv utveckling, någon procentenhet. Tre regioner uppgav oförändrat läge. Två regioner hade inga uppgifter att delge om utvecklingen.

Andel påstigningar vid tillgängliga hållplatser

I ett hela-resan-perspektiv är det intressant att klargöra hur stor andel av alla resor som görs med kollektivtrafik som är tillgängliga i sin helhet, alltså från en punkt till en annan, inklusive

⁴⁷ Region Stockholm (2021).

⁴⁸ Trafikanalys har räknat om antal hållplatslägen till antal hållplatser genom att räkna två hållplatslägen som en hållplats. En station räknas vidare som en hållplats, trots att de ofta omfattar fler hållplatslägen än två och är att jämföras med flera hållplatser.

alla byten. Ingen region har sådan information att delge. För att närma oss frågan får vi nöja oss med indirekta mått, såsom andel påstigningar som sker vid tillgängliga hållplatser.

Elva RKM uppgav att de saknar underlag om andel påstigningar vid tillgänglighetsanpassade hållplatser och stationer. Övriga delgav skattningar i någon form. Tre regioner uppgav andelar i intervallet 70–90 procent; fyra regioner 40–70 procent; tre regioner under 40 procent. Högre andelar avser prioriterade hållplatser; lägre andelar mer generella skattningar.

Att döma av inkomna svar är det ingen region som tidigare har tagit fram uppgiften, än mindre använt den för behovsanalyser och åtgärdsrioriteringar. Regionernas kunskap om hur deras tillgänglighetsåtgärder relaterar till faktiskt resande måste därför ses som begränsad.

Sammanfattande lägesbild 2020

Det regionala underlaget visar på stora variationer i kriterier, målstyrning och åtgärdsplaner. Trafikanalys uppföljning av "Tillgängliga hållplatser" handlar därför främst om att sammanfatta hur det regionala arbetet med tillgänglighetsanpassning har utvecklats, inte att följa upp ett nationellt nyckeltal på reell tillgänglighetsanpassning. I uppföljningen 2020 konstaterade vi att närmare 50 procent av regionerna delgav underlag i "rätt riktning" när det gällde efterfrågade uppgifter (se punkterna 1–5 ovan).

Sammanfattningsvis, regionernas rapportering visade på pågående tillgänglighetsanpassning av hållplatser. Generellt tenderade tillgängligheten att handla om fysisk utformning, i mindre utsträckning informations- och servicetjänster om och vid hållplatser. Storstadsregionernas svar präglades av bredare perspektiv och mer detaljerade mål och åtgärdsplaner. Trafikanalys bedömde utvecklingen som positiv, men påtalade också utvecklingsmöjligheter av regionala behovsanalyser, målstyrning och uppföljning.

Avslutningsvis, tillgängligheten till och på fordon i kollektivtrafiken är också en viktig fråga för personer med funktionsnedsättning. Här bedriver regionerna själva en nationellt samordnad uppföljning i form av FRIDA,⁴⁹ med undantag för region Stockholm som har valt att använda ett eget system. Trafikanalys bedömer att utmaningarna med nationell samordning är långt större på infrastrukturuområdet, varför det motiverar Trafikanalys prioriteringar, att avgränsa uppföljningen av regionernas arbete till tillgängliga hållplatser och bytespunkter.

⁴⁹ <http://frida.port.se/sltf/ntal/publik.cfm>

5 Uppföljning 2023

Uppföljningen av "Tillgängliga hållplatser" 2020 följdes av flera avstämningar med företrädare för regional kollektivtrafik, framför allt genom Tillgänglighetsnätverket i Svensk Kollektivtrafik. Det uttrycktes önskemål om vissa justeringar och tillägg, till exempel att exkludera frågan om andel påstigningar vid tillgängliga hållplatser, samt att följa upp alla trafikslag och även fordon. Trafikanalys har inför uppföljningen 2023 hörsammat önskemålen i vissa delar, samtidigt som det har varit av vikt att säkerställa huvudsyftet, en effektiv insamling av uppgifter för analys av utvecklingen av det regionala tillgänglighetsarbetet över tid.

Uppföljningen 2023 vägleds av två huvudfrågor, eventuella förändringar av regionala riktlinjer respektive reell tillgänglighetsanpassning under 2020–2022. Eftersom en nationell standard saknas på området är det regionernas egna krav och riktlinjer som är utgångspunkten för att bedöma utvecklingen av tillgänglighetsinsatser.

1. Har riktlinjerna för hållplatsers tillgänglighet förändrats de senaste tre åren?
 - a. Om "ja", i så fall hur?
2. Hur stor andel av hållplatserna är tillgänglighetsanpassade?

Bedömningskriterier

Om riktlinjerna har förändrats gör Trafikanalys en bedömning om det innebär högre, lägre eller oförändrade tillgänglighetskrav, alternativt högre, lägre eller oförändrad kvalitet på uppföljning. Om det innebär högre eller lägre krav är det inte aktuellt att jämföra den reella tillgänglighetsanpassningen 2020 och 2023. I stället räknas regelutvecklingen i sig som positiv eller negativ.

Om uppgifterna 2023 är påtagligt mindre eller påtagligt mer osäkra i jämförelse med 2020, på grund av nya aktuella eller gamla inaktuella underlag, mer eller mindre preciserade underlag, kan utvecklingen bedömas som positiv respektive negativ.

Om regionala riktlinjer och underlag är jämförbara över tid bedöms den regionala utvecklingen på basis av andel tillgänglighetsanpassade hållplatser, om denna andel har ökat eller inte. För positiv eller negativ utveckling krävs en förändring på minst 3 procentenheter (1 procentenhet per år 2020–2023).

Utvecklingen i sin helhet, dvs. alla regioner sammantaget, avgörs av typvärdet av utvecklingen i alla regioner, dvs. den vanligaste utvecklingstendensen.

5.1 Begäran om underlag

Under januari–februari 2023 samlades underlag in från regionerna om tillgänglighetsinsatser under 2020–2022. Appendix C återger vår förfrågan med bakgrundsinformation och totalt nio frågor som sammantaget syftar till att säkerställa ett underlag som gör det möjligt att besvara huvudfrågorna ovan. I och med att definitioner och kriterier varierar mellan regioner har vi valt att bryta ner huvudfrågorna i flera delfrågor (frågorna 1–5 i appendix C). Vi ställer också fyra frågor om hur regionerna arbetar med frågorna i praktiken. Syftet är att klargöra och belysa förutsättningarna för uppföljning.

I årets uppföljning har en tidigare fråga utgått, andel påstigningar som sker vid tillgänglighetsanpassade hållplatser. Regionernas uppgifter var på denna punkt förenade med betydande

osäkerhet i uppföljningen 2020. I årets uppföljning har frågan därför ersatts med en fråga om egna regionala mål och mått på tillgänglighet i ett hela-resan-perspektiv.

Utöver en förfrågan om regionala uppgifter har årets uppföljning också kompletterats med en förfrågan om uppgifter från samtliga kommuner i regionerna Stockholm och Skåne. Många av landets hållplatser ligger på kommunala vägar och gator, varmed ansvaret för tillgängligheten också faller på kommunen. För att belysa det kommunala tillgänglighetsperspektivet riktade vi några frågor till ett urval av kommuner.

Vi valde två storstadsregioner eftersom regional och lokal samordning blir mer utmanande när kollektivtrafikens marknadsandel växer. Vidare valde vi de folktätaste regionerna, Stockholm och Skåne med ett jämförbart antal kommuner, 26 respektive 33, samt även med tanke på att offentlig infrastruktur för spårtrafik skiljer sig, tunnelbana respektive järnväg. Västra Götalandsregionen har fler kommuner på en större landyta, med större variation mellan kommuner.

Följande frågor ställdes till berörda förvaltningschefer i kommunerna. Fråga 2 ställdes bara till kommunala företrädare i Skåne. Ansvaret för spårtrafikens infrastruktur i region Stockholm är mer komplext och skulle kräva fler enkätfrågor.

1. Följer kommunen några riktlinjer för tillgängligheten till busshållplatser för personer med funktionsnedsättning, dvs. hållplatser som ligger vid/på kommunala gator eller vägar? Vänligen namnge riktlinje.
2. Om det finns hållplatser/stationer för regional tågtrafik i kommunen, har kommunen några särskilda ansvar när det gäller tillgängligheten till dessa? I så fall, vänligen beskriv ansvaret kortfattat.
3. Hur följer kommunen upp underhålls- och åtgärdsbehov gällande tillgänglighetskrav som faller inom det egna ansvarsområdet? Om det finns en aktuell inventering eller redovisning att delge tar vi tacksamt mot dokumentation.

5.2 Resultatsammanställning

Liksom uppföljningen 2020 är variationen stor i tillgänglighetskrav och anpassning 2023. Elva regioner rapporterar ändå uppgifter om tillgänglighetsanpassning som pekar i positiv riktning; sju regioner i oförändrad riktning och tre regioner i negativ riktning. I Tabell 7 sammanfattar vi underlag och bedömningar.

Tabell 7 avser främst regionernas tillgänglighetsanpassning av busshållplatser. Trafikanalys begärde in uppgifter om tillgänglighetsanpassning uppdelade per trafikslag. Av svaren är det tydligt att riktlinjer, insatser och uppföljning främst avser busshållplatser. Alla regioner har busshållplatser och ser det som sitt ansvar att följa upp tillgänglighetsanpassningen. Insatser för övriga trafikslag varierar långt mer beroende på förekomst av infrastruktur för trafikslaget, samt ägande av och ansvarsfördelningar för denna.

När det gäller spårtrafik på statlig järnväg är det flera regioner som hänvisar till riktlinjer och krav som faller under Trafikverkets och fastighetsförvaltarnas ansvar. Ett fåtal regioner lämnar uppgifter om tillgänglighetsanpassning av sjötrafik. Eftersom det inte går att utläsa mönster och trender i övriga trafikslag går vi inte närmare in på dessa.

Åtta av de elva regioner som går i positiv riktning hänvisar till nya riktlinjer och inventeringar som resulterar i ambitiösare målstyrning och kravställning, till exempel region Skåne som har lagt till ett tillgänglighetskrav på kontrastmarkering. Det innebär att andel anpassning 2023 blir lägre än 2020, några procentenheter, men att utvecklingen i sin helhet är positiv.

Tabell 7. Utvecklingen 2020–2023 av regionala insatser för tillgänglighetsanpassning av hållplatser i kollektivtrafik.

Region	Jämförelse av uppgifter om tillgänglighetsanpassning 2020 och 2023	Bedömning av trend
Blekinge	Uppgifterna om tillgänglighetsanpassning är oförändrade, 85–86 procent av prioriterade hållplatser.	Neutral
Dalarna	Formaliserade riktlinjer i nytt trafikförsörjningsprogram. Uppgift om andel anpassade hållplatslägen från inventering: närmare 4 procent. Inga jämförbara uppgifter 2020.	Positiv
Gotland	Inga förändringar av regelverk. Andel anpassning 2023 och 2020 skiljer sig mindre än 3 procentenheter. Ny hållplats-handbok gäller från 2023. Ny inventering är att vänta.	Neutral
Gävleborg	Kravspecifikationerna i trafikförsörjningsprogrammet 2022 är svagare än 2016. Aktuell uppgift om andel anpassade hållplatser är lägre än tidigare.	Negativ
Halland	Drygt 61 procent av prioriterade hållplatser är anpassade. Inga uppgifter 2020 att jämföra med.	Positiv
Jämtland Härjedalen	På grund av osäkra underlag lämnas inga uppgifter om grad av anpassning av hållplatser 2023. Osäkerheten är med andra ord högre i uppföljningen 2023 än 2020.	Negativ
Jönköping	Underlaget avser snävare krav 2023 i jämförelse med 2020: 35 procent av alla hållplatslägen uppfyller krav på 17 cm plattformshöjd och taktilt stråk.	Negativ
Kalmar	En ny hållplatshandbok omfattar tydligare tillgänglighetskrav på för olika hållplatsklasser. Nya uppgifter om tillgänglighet har tagits fram: 34 procent av prioriterade hållplatser.	Positiv
Kronoberg	Inga uppgifter om tillgänglighet vare sig 2020 eller 2023.	Neutral
Norrbottn	Uppgifter om antalet hållplatser skiljer sig över åren. Tidigare uppgifter är enligt regionen missvisande.	Neutral
Skåne	Nya krav kontrastmarkering på hållplatser gäller från och med 2022. Andel anpassade hållplatslägen 2023 är 67 procent på statliga vägar och 37 procent på kommunala vägar.	Positiv
Stockholm	Från 71 till 75 procent anpassning av prioriterade hållplatser (ökning >3 procentenheter).	Positiv
Sörmland	Andel anpassade hållplatslägen ökade från 4,9 procent 2020 till 9,0 procent 2023 (> 3 procentenheter).	Positiv
Uppsala	Ny inventering. Andel anpassade hållplatslägen var 14 procent 2023. Inga jämförbara uppgifter 2020.	Positiv

Värmland	Aktuell inventering saknas och ingen statistik om anpassning har delgetts vare sig 2020 eller 2023.	Neutral
Västerbotten	En ny hållplatshandbok har tagits fram med tydligare krav på tillgänglighet för olika hållplatsklasser. Ny hållplatsinventering är under planering.	Positiv
Västernorrland	Regelutveckling pågår. Ny hållplatshandbok under 2023. Ingen ny statistik kan delges.	Neutral
Västmanland	Konstant andel tillgänglighetsanpassade hållplatser (9 procent av samtliga hållplatser)	Neutral
Västra Götaland	Tillgänglighetsanpassningen av prioriterade hållplatser har gått från 63 till 72 procent (>3 procentenheter).	Positiv
Örebro	Riktlinjer har tydliggjorts i en ny version av hållplatshandboken. En inventering har gjorts på basis av denna: 86 procent av alla hållplatslägen uppfyller egen kravställning.	Positiv
Östergötland	Ett nytt regionalt styrdokument anger kravnivåer på hållplatser: 26 procent anpassning av alla busshållplatser. Inga jämförbara uppgifter 2020.	Positiv

Källa: Trafikanalys sammanställning av svar på enkät till regionala kollektivtrafikmyndigheter.

Regioner som rapporterar relativt hög grad av tillgänglighetsanpassning utgår från prioriterade hållplatser (ofta >20 påstigande per dag), medan regioner som rapporterar lägre siffror räknar på samtliga hållplatser eller hållplatslägen. Tre av de elva regionerna rapporterar högre nivåer på tillgänglighetsanpassning (>3 procentenheter).

Uppgifter om tillgängliga bytespunkter varierar i än högre grad än hållplatser. Regionerna har olika definitioner som även kan variera över tid. En del tolkar det som en plats där det går att byta trafikslag. Andra tolkar det som en plats för linjebyte. Andra nöjer sig med att identifiera högtrafikerade platser. Det försvårar uppföljning av tillgängligheten över tid, varför vi här och fortsättningsvis nöjer oss med att följa upp hållplatsers tillgänglighet.

I tre fall har Trafikanalys bedömt utvecklingen i regionen som negativ. Skälet är framför allt en ökad osäkerhet i uppgifter och underlag, men också av allt att döma mer begränsade tillgänglighetskrav 2023 i jämförelse med 2020. Bedömningarna utgår från inkomna svar från regionerna, samt jämförelser av trafikförsörjningsprogram över tid.

Uppföljning, hela-resan-perspektivet och ansvar

Utöver grundfrågorna om riktlinjer för tillgänglighet och reella åtgärder ställde Trafikanalys också några frågor om regionernas uppföljning och ansvar. Dels ville vi få en bild av vilka system som används för uppföljning av hållplatsers tillgänglighet, om det finns någon form av standard i likhet med FRIDA. Vi ville också kontrollera om alla regioner rapporterar hela sin fordonspark i FRIDA (bilaga C).

Att döma av regionala svar finns det ingen standardisering av uppföljning av hållplatser. Den mest rättvisande beskrivningen är att säga att systemen är unika för varje region. Flertalet regioner hänvisar till egenutvecklade eller kommersiella system för ärendehantering för att dokumentera hållplatser och åtgärdsbehov, eller system för underhålls- eller trafikplanering. En handfull regioner har ett dedikerat hållplatsregister eller databas för hållplatser som även rymmer tillgänglighetsdata. Tre regioner saknar system för uppföljning.

Uppföljningssystem för hållplatser skiljer sig påtagligt från FRIDA, uppföljningssystemet för fordonskrav som regionerna ställer på leverantörer och entreprenörer. Alla regioner förutom Stockholm använder FRIDA. Flertalet regioner uppger att systemet innehåller uppgifter om tillgänglighetskrav på alla fordon i kollektivtrafik. En handfull regioner uppger att uppgifterna om järnvägsfordon och båtar inte är fullständiga. Det kan exempelvis bero på hur avtal är konstruerade och att järnvägs- eller sjötrafiken inte är ett strikt regionalt ansvar.

Den stora variationen i uppföljningssystem mellan regioner, fordon, trafikslag och infrastruktur försvårar ett hela-resan-perspektiv på tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Det gör det i praktiken omöjligt att skatta eller bedöma andelen resor som är tillgänglighetsanpassade.

En fråga ställdes till regionerna om de har några mätbara mål för tillgänglighet i ett hela-resan-perspektiv, och i så fall vilka kriterier och mått som används? Ingen region påstod sig ha ett mätbart mål på kollektivtrafikens tillgänglighet i ett hela-resan-perspektiv. Tolv regioner svarade regelrätt "nej". En handfull regioner hänvisade till prioriterad tillgänglighetsanpassning längs trafikstråk och linjer, eller genom prioriteringar av högtrafikerade hållplatser. Ett par regioner hänvisade till mer generella tillgänglighetsmål för ett antal resemoment, från planering till fysisk förflyttning, men utan mätbara mål och kriterier. Två regioner hänvisade till allmänna kvalitetsundersökningar. Ytterligare två till tillgänglighetsinsatser på anslutande väg- och gångbanor, också här utan mätbara mål.

Avslutningsvis ställde Trafikanalys frågan om någon aktör har ett regionalt samordningsansvar för kollektivtrafikens tillgänglighet. Flertalet svarade "nej" eller att ansvaret var delat. Några regioner såg att regionen hade ett särskilt samverkansansvar, men inte ett formellt ansvar för samordning. Det faller gemensamt på regioner, kommuner och Trafikverket.

Kommunala tillgänglighetsinsatser

Trafikanalys riktade även några frågor om riktlinjer och uppföljning av hållplatsers tillgänglighet till kommunerna i regionerna Skåne och Stockholm, 44 av 59 (75 %) kommuner inkom med ett svar (22 i Skåne och 22 i Stockholm).

Flertalet kommuner (35) uppgav att de utgår från regionala riktlinjer. I 13 fall nämndes egna riktlinjer och i 8 fall statliga riktlinjer, Trafikverkets VGU och Boverkets föreskrifter. Generellt hänvisade kommunerna till regionala riktlinjer för hållplatsers utformning, sällan till regionala riktlinjer för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. I region Stockholm hänvisade sex kommuner till regionens särskilda riktlinjer (RiTill). Huddinge nämnde därtill egna riktlinjer för hållplatsers tillgänglighet i kommunens kollektivtrafikplan.

Endast 2 kommuner nämnde en egen systematisk och regelbunden uppföljning av hållplatser och deras tillgänglighet: Huddinge och Värmdö i Stockholm. Sju kommuner uppgav att någon form av inventering har gjorts som underlag för riktade åtgärder, medan 19 kommuner hanterade hållplatser och deras tillgänglighet inom ramen för det allmänna och generella underhålls- och utvecklingsarbetet för transportinfrastrukturen i kommunen. Övriga kommuner uppgav att de helt saknade uppföljning.

Till kommunerna i Skåne ställdes också en fråga om eventuellt särskilt ansvar för tillgänglighet när det gäller hållplatser och stationer för regional tågtrafik. Fem kommuner uppgav att det föll inom ramen för det allmänna ansvaret för kommunala vägar, gator och offentliga platser. Tre kommuner nämnde att det fanns avtal och gränsdragningslistor om ansvar mellan kommunen, regionen och Trafikverket. Dessa dokument säkerställde en fullständig ansvarsfördelning av alla delar av stationen, inklusive anslutningar i närmiljön.

Sammantaget innebär detta begränsade möjligheter att få till en systematisk och regelbunden uppföljning av tillgänglighetsfrågor som även omfattar det kommunala ansvaret.

5.3 Lägesbild 2023

Vi kan konstatera en positiv utveckling i regionernas insatser för tillgänglighetsanpassning av hållplatser på vägnätet. Det handlar om både regelutveckling och faktiska åtgärder. Det rör sig dock inte om en helt samstämmig bild över alla regioner. I vissa fall står det stilla, eller så har osäkerheten kring underlag och uppgifter till och med ökat. Det vanligaste är likväl en positiv utveckling.

Vi vill i det sammanhanget lyfta fram Region Kalmar län. Regionen har bedrivit ett omfattande arbete med att göra mål mätbara och utveckla system för systematisk och aktuell uppföljning och rapportering. Bland annat har ett system StolpPlats implementerats för statusrapportering av hållplatser på väg, inklusive status på tillgänglighetsanpassning. Systemet har ett webbgränssnitt med kartfunktion och statusinformation.⁵⁰

Årets uppföljning innebär att alla tre delmått på kollektivtrafikens tillgänglighet har följts upp två gånger, alla delmått år 2020 och därefter ett av tre delmått per år. Tidigare har vi summerat de tre delmåten genom att låta det sämsta resultatet vara styrande för helheten. I och med årets uppföljning, då alla tre delmått har följts upp två gånger, justerar vi metoden för att integrera delmåten till ett nyckelmått.

Nyckelmåttet Kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning avgörs av typvärdet av de mest aktuella resultaten för de tre delmåten och deras utveckling.

Typvärdet är det vanligaste värdet. Om de senaste resultaten för minst två delmått pekar i en och samma riktning (positiv, neutral eller negativ) så gäller det även nyckelmåttet i sin helhet. Om alla delmått pekar åt olika håll, så är nyckelmåttet i sin helhet oförändrat (neutral).

Årets uppföljning av tillgängliga hållplatser pekar i positiv riktning. De två andra delmåten på upplevd användbarhet (2021) och tillgänglighetsinformation (2022) pekar i negativ respektive neutral riktning. Sammantaget bedömer därför Trafikanalys utvecklingen av nyckelmåttet som oförändrat.

Nästa år (2024) är det åter dags att följa upp upplevd användbarhet. Om delmåttet då visar på en återhämtning sedan pandemin kan vi förvänta oss att nyckelmåttet i sin helhet vänder och går i positiv riktning.

⁵⁰ <https://portal.kalmarlanstrafik.se/stolpplats/layers>

6 Diskussion

Upplägget med tre delmått för nyckelmåttet Kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning har syftet att fånga fler och breda tillgänglighetsfrågor än vad traditionellt mer avgränsade frågor om fysisk anpassning av fordon och markanläggningar, samt vissa insatser till vissa specifika grupper, till exempel ledsagning gör. I den här avslutande diskussionen ska vi summera våra erfarenheter och lärdomar av uppföljningarna 2020–2023, samt skissera på framtida justeringar av upplägget i syfte att effektivisera arbetet.

Upplevd användbarhet

Det första delmålet, upplevd användbarhet, ska ge en indikation på hur funktionsvariationer mellan grupper påverkar benägenheten att resa kollektivt. Insamlingen görs i form av en webbpanel som belyser benägenheten att avstå från att resa kollektivt bland deltagarna och de olika grupper som de representerar. Delmålet operationaliseras i form av relativ risk, kvoten av sannolikheterna för att personer med respektive utan funktionsnedsättning avstår från att resa kollektivt. Det ger en allmän och jämförande lägesbild av deltagarnas självrapportering av benägenheten att avstå från kollektivtrafik.

Under pandemin noterade vi att resandet sjönk totalt sett, och att det inte minst drabbade kollektivtrafiken. I vår uppföljning av upplevd användbarhet noterade vi att coronapandemin var det starkaste skälet till att avstå från kollektivtrafik, jämförbart bland flertalet grupper med och utan funktionsnedsättning. Samtidigt konstaterade vi att pandemin också resulterade i att personer med funktionsnedsättning i högre grad än tidigare? uppgav att de avstod från att resa i tron om att inte klara det på egen hand. Den nationella resvaneundersökningen visade också på lägre resefrekvenser bland personer med funktionsnedsättning.

Coronapandemin illustrerar att kollektivtrafikens tillgänglighet handlar om långt fler frågor än fysisk anpassning av fordon och infrastruktur. Tryggheten, risker för störningar, trängsel, tempo och bemötande har också stor betydelse och samspelar med funktionsvariationer. En allmän oro och osäkerhet drabbar i högre grad redan utsatta grupper. Trafikanalys bedömer det därför av vikt med ett enkelt, sammanfattande och jämförande mått på upplevd användbarhet av kollektivtrafik, som är känsligt för dels förändringar i benägenheten att resa kollektivt, dels funktionsvariationer i alla dessa former i samhället. Det ger en indikation på generella trender och mönster.

I de enkätundersökningar och webbpaneler som hittills har genomförts har flera frågeformulär och versioner av frågor testats och utvärderats. Följande komponenter utgör kärnan i framtida undersökningar.

1. Fem bakgrundsfrågor om deltagarnas kön, ålder, regionstillhörighet, utbildning och körkortsinnehav. Dessa frågor tjänar endast till att säkerställa jämförbarhet över tid mellan undersökningar.
2. Fyra bakgrundsfrågor om eventuell funktionsnedsättning: medicinsk, fysisk, psykisk och kognitiv (avsnitt 4.1).
3. Tre frågor om tidigare erfarenhet av att avstå från att resa kollektivt. Dels en allmän fråga, dels en tidsbestämd fråga, dels en fråga med hänvisning till coronapandemin. Dessa tar fasta på både överlappande och särskiljande faktorer mellan grupper och möjliggör därigenom systematiska jämförelser över tid.

- i. *Har du någon gång avstått från att resa kollektivt (buss, spårvagn, tunnelbana eller tåg) på grund av att du inte tror att du klarar det på egen hand?*
- ii. *Har du någon gång under de senaste tre månaderna avstått från att resa kollektivt på grund av att du inte klarar det på egen hand?*
- iii. *Har du någon gång under de senaste tre månaderna avstått från att resa kollektivt på grund av coronapandemin?*

Tillgänglighetsinformation

Det andra delmålet har fokus på tillgänglighetsinformation, om och vilken slags information om tillgänglighet som förekommer på länstrafikens webbplatser. Det bygger i huvudsak på en inventering av förekomsten av information i enlighet med en lista på tillgänglighetsfrågor med utgångspunkt i Konsumentverkets tidigare förslag till föreskrifter (avsnitt 4.2).

Inventeringen av information har avsett statisk information på länstrafikens undersidor, såväl dedikerade undersidor för tillgänglighet, som andra sidor. Trafikanalys har använt sig av flera oberoende granskare för att bedöma förekomst av information. Erfarenheterna är att det finns en viss osäkerhet i bedömningar som grundar sig i att tillgänglighetsinformation generellt sett är kortfattad och allmän i sin karaktär, och inte särskilt detaljerad när det gäller tillgänglighetsåtgärder som riktar sig till olika målgrupper. En annan svaghet med inventeringen är att den bara ser till förekomst av information oavsett hur den är strukturerad och kan användas av en resenär för att planera en resa. Det har exempelvis varit osäkert och oklart om och hur länkar till tillgänglighetsinformation på andra webbplatser ska hanteras.

Det finns också ett mer generellt kvalitetsproblem med att inventera fakta om tillgänglighet. Att vissa fakta förekommer på en webbplats är ingen garanti för kollektivtrafikens tillgänglighet. Kriteriet är bara förekomst av information i en viss tillgänglighetsfråga. Informationen kan vara att en viss hållplats inte är tillgänglig. Information tjänar i första hand att göra det möjligt för en resenär att ta ställning till om det går att resa kollektivt eller inte. För att ta reda på om det går att genomföra en resa måste resenären själv samla ihop alla fakta av relevans.

Mot denna bakgrund utökades underlaget till delmålet i uppföljningen 2022. Trafikanalys lät även granska tillgänglighetsinformation i reseplanerare och aktuell trafikinformation, om det fanns information som riktade sig till personer med funktionsnedsättning. Det ter sig som en mer relevant inventering av tillgänglighetsinformation för resenärer än att söka efter den på länstrafikens samtliga undersidor och länkar till andra webbsidor. Reseplanerare och aktuell trafikinformation är verktyg för resenärer att planera en resa. I den mån som dessa verktyg integrerar och anpassar fakta om tillgänglighet efter varierande behov bland olika grupper, i den mån kan vi även säga att informationen är *användbar* för grupperna.

Mot denna bakgrund bör tillgänglighetsinformation fortsättningsvis avgränsas till förekomst av tillgänglighetsinformation i reseplanerare och aktuell trafikinformation, i första hand i reseplaneraren eftersom den i princip kan dra nytta av allmän tillgänglighetsinformation om fordon och hållplatser för att underlätta resplaner. Inventeringen utgår från den som redan är gjord 2022 och med de granskningsprotokoll som då togs fram.

Tillgängliga hållplatser

Det tredje delmålet, tillgängliga hållplatser och bytespunkter, var i fokus i årets uppföljning. Efter två uppföljningar noterar vi förändringar i riktlinjer och ansvar över tid, samt påtagliga skillnader i underlag beroende på trafikslag. Definitioner, kriterier och mål för bytespunkter varierar mellan och inom regioner över tid. Det innebär svårigheter att följa upp och jämföra utvecklingen över tid.

Den regionala målstyrningen och uppföljningen omfattar i första hand busshållplatser. Alla regioner har någon form av busstrafik, medan förekomst av andra trafikslag varierar. Busshållplatser för busstrafik bör därför vara i fokus för uppföljningen av delmålet, såväl riktlinjer som tillgänglighetsanpassning. Det innebär att den tidigare uppföljningen kan förenklas. Uppföljningen av regionala insatser kan begränsas till riktlinjer för och reella tillgänglighetsåtgärder vid busshållplatser (frågorna 1–5 i appendix C).

Hela-resan-perspektivet

Grunden till Trafikanalys upplägg med tre delmål är att försöka fånga viktiga aspekter och delar av ett hela-resan-perspektiv (avsnitt 3.1), dvs. upplevd användbarhet, information och tillgänglighetsanpassning. Föreslagna justeringar och förändringar förändrar inte denna ambition, men klargör värdet av varje delmål.

Arbetet hittills har visat att regionerna generellt sett saknar underlag för att lämna uppgifter i ett hela-resan-perspektiv, i vilken grad som enskilda resor från punkt A till punkt B är tillgängliga i alla kravhänseenden. Därför är det bättre att avgränsa och begränsa underlaget till det som regionerna själva har fokus på, dvs. kravställning på och funktionsanpassning av hållplatser, framför allt för busstrafik. Det ger oss en indikation på mål för och takten i det regionala tillgänglighetsarbetet.

Hela-resan-perspektivet kan inte heller fångas upp med det allmänna och generella måttet på upplevd användbarhet bland olika grupper. Syftet här är främst att vara vaksam på generella trender och mönster i tillgänglighet och användbarhet för olika grupper.

Hela-resan-perspektivet kommer till tydligare uttryck i det justerade upplägget för det andra delmålet, tillgänglighetsinformation. Tidigare har vi inventerat förekomst av fakta om tillgänglighet oavsett informationens form och funktion. Genom att avgränsa oss till regionernas reseplanerare och aktuell trafikinformation beaktar vi i högre grad informationens användbarhet för personer med funktionsnedsättning.

Referenser

- Bus Nordic (2023). Gemensamma nordiska krav vid upphandling av bussar. Version 1.1 – oktober 2019. Svensk Kollektivtrafik.
www.svenskkollektivtrafik.se/partnersamverkan/modellavtal--bilagor/bus-nordic/.
- GOV.UK (2022a). Official Statistics. The employment of disabled people 2021.
www.gov.uk/government/statistics/the-employment-of-disabled-people-2021/the-employment-of-disabled-people-2021.
- GOV.UK (2022b). Statistical data set Accessibility: NTS0709. Department of Transport.
www.gov.uk/government/statistical-data-sets/nts08-availability-and-distance-from-key-local-services#mobility-difficulties.
- GOV.UK (2022c). National Statistics. National Travel Survey 2021: Travel by disabled people and people with mobility difficulties. Department for Transport.
www.gov.uk/government/statistics/national-travel-survey-2021/national-travel-survey-2021-travel-by-disabled-people-and-people-with-mobility-difficulties.
- Jernhusen (2022). Jernhusens webbplats med information om stationer och väntsalar.
www.jernhusen.se/stationer-och-vantsalar/.
- McKercher, B. och Darcy, S. (2018). Re-conceptualizing barriers to travel by people with disabilities. *Tourism management perspectives*, 26, 59–66.
- MfD (2022). Information om statistik om personer med funktionsnedsättning. Myndigheten för delaktighet. www.mfd.se/resultat-och-uppfoljning/statistik-om-personer-med-funktionsnedsattning/
- Motability (2022). The Transport Accessibility Gap - The opportunity to improve the accessibility of transport for disabled people. Rapport: www.motability.org.uk/.
- Park, J., & Chowdhury, S. (2022a). Towards an enabled journey: barriers encountered by public transport riders with disabilities for the whole journey chain. *Transport Reviews*, 42(2), 181–203.
- Park, K., Esfahani, H. N., Novack, V. L., Sheen, J., Hadayeghi, H., Song, Z., & Christensen, K. (2022b). Impacts of disability on daily travel behaviour: a systematic review. *Transport Reviews*, 1–26.
- Region Stockholm (2021). Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Trafikförvaltningen. www.regionstockholm.se/globalassets/2.-kollektivtrafik/kollektivtrafik-for-alla/riktlinjer-tillganglighet-for-barn-aldre-och-personer-med-funktionsnedsattning.pdf
- SCB (2023). Statistikdatabasen/Miljö/Indikatorer för hållbar utveckling/Befolkning i kollektivtrafknära läge. År 2014 - 2020. www.statistikdatabasen.scb.se.
- SCB (2022). Situationen på arbetsmarknaden för personer med funktionsnedsättning 2021. Information om utbildning och arbetsmarknad (IAM) 2022:2. www.scb.se/publikation/47666.
- SiS (2023). Webbida med sökfunktion för standarder. Svenska Institutet för Standarder. www.sis.se/.
- SKR (2023). Handbok för attraktiv kollektivtrafik.
<https://skr.se/skr/tjanster/rapporterochskrifter/publikationer/handbokforattraktivkollektivtrafik.68582.html>

Stjernborg, V. (2019). Accessibility for All in Public Transport and the Overlooked (Social) Dimension—A Case Study of Stockholm. Sustainability, 11(18), 4902. www.mdpi.com/2071-1050/11/18/4902.

Stjernborg, V. och Svensson, G.L. (2022) Digitalt resestöd i kollektivtrafiken för resenärer med varierande behov - Nationella och internationella initiativ. K2 Working Paper 2022:2. www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/k2_working_paper_2022_2.pdf

Trafikanalys (2022a). Uppföljning av de transportpolitiska målen 2022. Rapport 2022:11. www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022_11-uppfoljning-av-de-transportpolitiska-malen-2022.pdf

Trafikanalys (2022b). Sveriges Officiella Statistik: Kommersiell linjetrafik på väg. www.trafa.se/kollektivtrafik/linjetrafik-pa-vag/.

Trafikanalys (2022c). Sveriges Officiella Statistik: Resvaneundersökningen. www.trafa.se/kommunikationsvanor/RVU-Sverige/.

Trafikanalys (2021). Uppföljning av de transportpolitiska målen 2021. Rapport 2021:6. www.trafa.se/globalassets/rapporter/2021/rapport-2021_6-uppfoljning-av-de-transportpolitiska-malen-2021.pdf

Trafikanalys (2020). Uppföljning av de transportpolitiska målen 2020. Rapport 2020:5. www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/uppfoljning-av-de-transportpolitiska-malen-2020-9232/

Trafikanalys (2019a). PM 2019:8 Kollektivtrafik för alla. www.trafa.se/kollektivtrafik/kollektivtrafik-for-alla-8657/

Trafikanalys (2019b). Kollektivtrafikens barriärer - kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Rapport 2019:3. www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019_3-kollektivtrafikens-barriarer.pdf

Trafikanalys (2017). PM 2017:1 Preciseringsöversyn – indikatorer och uppföljning. www.trafa.se/globalassets/pm/2017/pm-2017_1-preciseringsoversyn--indikatorer-och-uppfoljning.pdf.

Trafikverket (2022). Sammanställning av regionala trafikförsörjningsprogram. Vilka mål och vilka ambitioner finns för funktionshinderanpassning? Rapportutkast 2022-03-18. Version 0.9.

Trafikverket (2021). Nuläge – Var står vi i genomförandet av funktionshinderpolitiken 2021–2031. Intern PM 2021-10-26.

Appendix A – Webbpanelfrågor

Detta appendix återger frågorna i Trafikanalys webbenkät i Sifo-Kantars webbpanel 2020, som underlag för Trafikanalys uppföljning av upplevd användbarhet 2021. Utöver svar på frågor finns uppgifter om deltagarnas kön, ålder och kommundillhörighet.

1. Hur ofta har du åkt bil som förare eller passagerare under de senaste tre månaderna?
 - Dagligen eller nästan varje dag
 - Någon eller några dagar i veckan
 - Någon eller några dagar i månaden
 - Mer sällan
 - Aldrig
 - Tveksam, vet ej
2. Hur ofta har du åkt kollektivt (buss, spårvagn, tunnelbana eller tåg) under de senaste tre månaderna?
 - Dagligen eller nästan varje dag
 - Någon eller några dagar i veckan
 - Någon eller några dagar i månaden
 - Mer sällan
 - Aldrig
 - Tveksam, vet ej
3. Har du någon gång under de senaste tre månaderna avstått från att resa kollektivt på grund av otillräcklig trafikinformation?
 - Ja
 - Nej
 - Tveksam, vet ej
4. Har du någon gång under de senaste tre månaderna avstått från att resa kollektivt på grund av att du inte klarar det på egen hand?
 - Ja
 - Nej
 - Tveksam, vet ej
5. Har du någon gång under de senaste tre månaderna avstått från att resa kollektivt på grund av coronapandemin?
 - Ja
 - Nej
 - Tveksam, vet ej
6. Hur ofta har det hänt under de senaste tre månaderna att du har stannat hemma och inte gått ut?

- Dagligen eller nästan varje dag
 - Någon eller några dagar i veckan
 - Någon eller några dagar i månaden
 - Mer sällan
 - Aldrig
 - Tveksam, vet ej
7. Har du körkort för personbil?
- Ja
 - Nej
 - Tveksam, vet ej
8. Äger du eller någon i ditt hushåll en bil?
- Ja
 - Nej
 - Tveksam, vet ej
9. Har du färdtjänstillstånd?
- Ja
 - Nej
 - Tveksam, vet ej
10. Vilken har varit din huvudsakliga sysselsättning under det senaste halvåret?
- Arbete
 - Arbetssökande
 - Ledighet
 - Pensionär
 - Sjukskriven
 - Studier
 - Tveksam, vet ej
 - Övrigt/Annat
11. Har du en examen från högskola eller universitet?
- Ja
 - Nej
 - Tveksam, vet ej
12. Har du någon form av nedsatt fysisk hälsa som är varaktig och försvårar din vardag, till exempel allergier, astma, diabetes, reumatism, eller mag- och tarmbesvär?
- Ja
 - Nej
 - Tveksam, vet ej

13. Har du någon fysisk nedsättning som är varaktig och försvårar din vardag, till exempel nedsatt rörelse-, syn- eller hörsel-förmåga?
- Ja
 - Nej
 - Tveksam, vet ej
14. Har du någon form av nedsatt psykisk ohälsa som är varaktig och försvårar din vardag, till exempel stress, oro, ångest, depression eller autism?
- Ja
 - Nej
 - Tveksam, vet ej
15. Har du några problem med språk eller siffror, koncentration eller minne, som är varaktiga och försvårar din vardag, till exempel dyslexi, ADHD, afasi eller demens?
- Ja
 - Nej
 - Tveksam, vet ej

Appendix B – Granskning av länstrafiksidor

Detta appendix återger de generella instruktionerna till granskarna för deras inventering av tillgänglighetsinformation på 21 länstrafiksidor.

Uppdragsbeskrivning

Om kollektivtrafikens tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning – granskning av webbinformation

Bakgrund

Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig och användbar för så många resenärer som möjligt. Det förutsätter att den tar hänsyn till och är anpassad till en stor mångfald av funktionsnedsättningar bland människor. Det kan exempelvis handla om att fysiskt utforma hållplatser och fordon så att personer med nedsatt rörelseförmåga kan åka med, eller att ge både visuell och auditiv information så att personer med syn- och hörselnedsättningar kan orientera sig. Om kollektivtrafiken inte tar höjd för olika förutsättningar att nyttja kollektivtrafiken så utestängs resenärer.

Information är i sig en viktig faktor som påverkar kollektivtrafikens tillgänglighet och användbarhet. Om en person inte vet om det går att resa kollektivt så ökar osäkerheten och därmed risken för att avstå från att resa kollektivt. Även denna information måste vara anpassad för att den ska vara användbar för personer med funktionsnedsättning, till exempel att det finns information om möjligheten att som rullstolsburen ta sig fram på hållplatser och perronger samt åka med bussar, spårvagnar och tåg.

Mål

Uppdraget är att gå igenom webbplatser för länstrafiken och dokumentera förekomst av information om kollektivtrafikens tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning. Granskningen innebär att söka efter, bedöma och registrera information som kan vara av värde för personer med funktionsnedsättning:

1. Allmän information om kollektivtrafikens tillgänglighet och användbarhet
2. Information i reseplaneraren om tillgänglighetsanpassningar
3. Aktuell information om trafikavvikelser och störningar till personer med funktionsnedsättning

Arbetsprocess

Det finns 21 län och webbplatser att granska. Varje webbplats granskas av två personer oberoende av varandra. Syftet är att öka chansen att upptäcka information som kan vara lätt att missa. Genom att granskarna jobbar oberoende av varandra kan vi få en indikation på vad som kan vara lättare och svårare att hitta.

Tre granskare jobbar med uppdraget. Med dubbel granskning av 21 webbplatser blir det 14 webbplatser per granskare (2 x 21 webbplatser / 3 granskare = 14 webbplatser / granskare).

Varje granskare har ett eget granskningsformulär, en Excel-fil med tre flikar som är avsedda för de tre typerna av information: (1) "Allmän information", (2) "Reseplanerare" och (3) "Trafikavvikelser och störningar". Mer detaljerade instruktioner finns i granskningsformuläret.

Följande generella riktlinjer gäller för granskningsprocessen och fördelningen av arbetstid.

- Först, innan du gör några sökningar för att besvara enskilda frågor, bekanta dig med alla dina webbplatser och deras struktur, innehåll och form, cirka 15 minuter per webbplats (3—4 timmar för 14 webbplatser).
- Granska varje webbplats under cirka 6 arbetstimmar (80—90 timmar totalt för 14 webbplatser):
 - Använd cirka 3 timmar till del 1: Allmän information.
 - Använd cirka 2 timmar till del 2: Reseplanerare
 - Använd cirka 1 timme till del 3: Avvikelse- och störningsinformation
- Besvara alla frågor om en webbplats under alla flikar innan granskningen går vidare till en ny webbplats.
- När arbetet är klart skickas Excel-filen till Trafikanalys.

Allmän information

I granskningsformuläret listas 34 tillgänglighetsåtgärder (Tabell 6). Grundfrågan är om det finns användbar information om dessa på länstrafiksidorna som granskas, dvs. information som kan vara till hjälp för att planera en resa med kollektivtrafik.

Användbar information är att betrakta som information om förekomst eller inte (tillgång eller inte) av faciliteter eller hjälpmedel i den regionala kollektivtrafiken. Även rekommendationer räknas hit, till exempel råd till allergiker.

Förekomst av användbar information registreras genom att specificera webbadressen som länkar till informationen. Om flera webbsidor är av relevans registreras alla adresser.

Reseplanerare

Alla länstrafiksidor har någon form av reseplanerare som ger information om trafik, resvägar och restider mellan hållplatser. Frågan här är om dessa ger någon användbar information till personer med funktionsnedsättning?

För varje län(region) registreras adresserna till kommunhusen i den största respektive minsta kommunen. Därefter används reseplaneraren för att utforska vilken tillgänglighetsinformation som delges för en tur- och returresa mellan kommunhusen, från den minsta till den största och därefter tillbaka till den minsta.

Följande frågor besvaras för en resa från minsta till största kommunen nästkommande vardag ca 09:00, respektive för en returresa ca 15:00.

- Hur lång är resan i antal kilometer?
- Hur lång tid tar resan i timmar?
- Hur många sträckor går resan med buss?
- Hur många sträckor går resan med spårfordon?
- Hur många sträckor går resan till fots (> 100 m)?
- Hur många symboler för tillgänglighetsanpassning beskriver resvägen?

- Hur definieras symbolerna?
- Finns det någon information om tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning?
- För hur många hållplatser finns det specifik information om tillgänglighet?
- För hur många bussträckor finns det specifik information om fordonsanpassning?
- För hur många spårstationer finns det specifik information om tillgänglighet?
- För hur många spårsträckor finns det specifik information om fordonsanpassning?

Avvikelse- och störningsinformation

I denna del registreras förekomst av information som personer med funktionsnedsättning kan behöva när det inträffar trafikavvikelser eller störningar.

Dels kontrolleras om det finns *allmän information* om trafikavvikelser och störningar som riktar sig till personer med funktionsnedsättning.

Dels kontrolleras om det finns *aktuell information* om trafikavvikelser och störningar som riktar sig till personer med funktionsnedsättning.

Förekomst av information registreras med webbadresser.

Om information förekommer antecknas också målgrupp om det tydligt framgår: personer med nedsatt rörelse-, syn- eller hörsel förmåga, samt andra funktionsnedsättningar.

Appendix C – Enkät till RKM

Detta appendix återger e-postenkäten till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna 2023 med begäran om uppgifter om aktuella regionala tillgänglighetsåtgärder.

Tillgänglighetsanpassning av hållplatser och stationer för personer med funktionsnedsättning

Trafikanalys vänder sig till den regionala kollektivtrafikmyndigheten med begäran om uppgifter om kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Bakgrund

Trafikanalys genomför årligen en nationell uppföljning av de transportpolitiska målen. I arbetet ingår att följa upp kollektivtrafikens tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning, bland annat genom att samla in regionala uppgifter om tillgänglighet på hållplatser och stationer. Det görs vart tredje år, första gången år 2019.

Syftet är en nationell, aktuell och enkel lägesbild med utgångspunkt i regionernas egna riktlinjer för tillgängligheten, inte att göra regionala jämförelser. Upplägget togs fram för tre år sedan i samråd med Svensk Kollektivtrafik, SKR, med flera. Här följer ett par länkar till webbsidor med mer information om Trafikanalys uppföljning.

Allmän information: www.trafa.se/uppdrag/transportpolitiska-mal/

Kollektivtrafikens tillgänglighet: www.trafa.se/kollektivtrafik/anvandbarhet-i-kollektivtrafik-8307/

Nedan följer frågorna till er och som tjänar årets uppföljning, först fem frågor (1–5) om tillgänglighetsanpassningen av hållplatser och stationer, därefter fyra frågor (6–9) om det regionala tillgänglighetsarbetet. Vi förväntar oss inte något omfattande utredningsarbete. Att svara att underlag saknas är också värdefull information.

Vi hoppas på svar senast fredag 17 februari. En påminnelse skickas fredag 10 februari till regioner som inte har lämnat något livstecken innan dess.

Fem frågor om tillgänglighetsanpassning av hållplatser och stationer för personer med funktionsnedsättning

1. Finns det regionala riktlinjer för tillgänglighetsanpassning av hållplatser och stationer i er region? Om "ja", vänligen delge en länk till eller en fil med gällande riktlinjer.
2. Om riktlinjer finns (enligt fråga 1), har kraven på tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning förändrats under perioden 2020–2022? Om "ja", vänligen ange krav som berörs.
3. Hur många hållplatser och stationer för regional kollektivtrafik finns i er region? Vänligen ange antal per trafikslag: vägtrafik, spårtrafik respektive sjötrafik.
4. Hur många hållplatser och stationer ingår i er gällande inventering av tillgänglighet och åtgärdsbehov? Vänligen ange antal per trafikslag: vägtrafik, spårtrafik och sjötrafik. Om inventeringen inte avser alla hållplatser och stationer i regionen, vänligen ange huvudskälet till det, till exempel att inventering pågår eller att ansvaret är delat med andra aktörer.
5. Hur många hållplatser och stationer i er gällande inventering är tillgänglighetsanpassade i enlighet med era riktlinjer? Vänligen ange antal per trafikslag: vägtrafik, spårtrafik och sjötrafik.

Fyra frågor om det regionala tillgänglighetsarbetet

6. Har regionen ett eget system för uppföljning av tillgängligheten på hållplatser och stationer, till exempel någon form av förteckning, register eller databas? Om "ja", vänligen ange typ av system och omfattningen på information i systemet.

7. Redovisar regionen alla uppgifter om tillgänglighetsanpassningen av fordon i regional kollektivtrafik i den nationella databasen FRIDA? Om "nej", vänligen ange andel fordon som är tillgänglighetsanpassade enligt era riktlinjer och per trafikslag: vägtrafik, spårtrafik och sjötrafik.

8. Har regionen några mätbara mål för tillgänglighet i ett hela-resan-perspektiv? I så fall, vänligen delge definitioner på era mål, kriterier och/eller mått.

9. Har någon aktör ett samlat samordningsansvar för kollektivtrafikens tillgänglighet i er region, inklusive dess infrastruktur? I så fall vem? Är det regionen, Trafikverket eller annan aktör?

De fem första frågorna (1–5) är nödvändiga för Trafikanalys uppföljning. De efterföljande fyra frågorna (6–9) tjänar att sätta resultatet i sitt sammanhang, regionernas egen uppföljning.

Trafikanalys måluppföljning publiceras i sin helhet i slutet av mars 2023.

Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.



Trafikanalys
Rosenlundsgatan 54
118 63 Stockholm

Tel 010 414 42 00
Fax 010 414 42 20
trafikanalys@trafa.se
www.trafa.se