
Exempelresor som metod för att studera kollektivtrafikens användbarhet

Rapport 01

<i>Kund</i> Myndigheten för trafikanalys	<i>Mottagare</i> Jan Östlund
---	---------------------------------

<i>Version</i> 02	<i>Klass</i> -	<i>Antal sidor</i> 27
----------------------	-------------------	--------------------------

<i>Datum</i> 2011-12-13	<i>Statisticons projektnummer</i> Traf4160
----------------------------	---

<i>Ämne</i>

<i>Författare</i> Leif Moström	<i>Granskare</i> Mats Forsberg
-----------------------------------	-----------------------------------

STATISTICON AB Östra Ågatan 31 753 22 UPPSALA	Wallingatan 38 111 24 STOCKHOLM	vxl: 08-402 29 00 info@statisticon.se www.statisticon.se
--	------------------------------------	--

<i>Dokumenttyp</i>	<i>Klass</i>	<i>Projekt</i>	<i>Kund</i>
Rapport 01	-	Exempelresor som metod för att studera	Myndigheten för trafikanalys
<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Författare</i>	<i>Statisticons projektnr</i>
02	2011-12-13	Leif Moström	Traf4160
			<i>Sida</i>
			2

Innehållsförteckning

0	SAMMANFATTNING	3
1	INLEDNING.....	4
1.1	BAKGRUND.....	4
1.2	SYFTE OCH GENOMFÖRANDE.....	4
2	LITTERATURSTUDIEN	5
3	EXEMPELRESORNAS GENOMFÖRANDE	6
3.1	DELTAGARE.....	6
3.2	OMRÅDE OCH BESÖKSPLATSER.....	6
3.3	KOMMUNIKATIONSSLAG	7
3.4	INFORMATION TILL DELTAGARE	7
3.5	OBSERVATÖR UNDER RESAN	7
4	OBSERVERATIONER UNDER EXEMPELRESORNA.....	8
4.1	TUNNELBANA.....	8
4.2	PENDELTÅG.....	9
4.3	STATIONER	9
4.4	INDIVIDUELLA FÖRUTSÄTTNINGAR.....	9
4.5	FÖRSLAG FRÅN DELTAGARE	10
4.6	ÖVRIGA OBSERVATIONER	10
5	SLUTSATSER.....	11
6	FÖRSLAG.....	14

Bilagor:

- Bilaga 1 - Sammanställning av litteratursökning 2011
- Bilaga 2 - Anvisningar för observatör (separat dokument)
- Bilaga 3 - Inbjudan att delta (separat dokument)
- Bilaga 4 - Frågeguide för intervju (separat dokument)
- Bilaga 5 - Intresseanmälan (separat dokument)
- Bilaga 6 - Reseplanering (separat dokument)

<i>Dokumenttyp</i>	<i>Klass</i>	<i>Projekt</i>	<i>Kund</i>
Rapport 01	-	Exempelresor som metod för att studera	Myndigheten för trafikanalys
<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Författare</i>	<i>Statistics projekt nr</i>
02	2011-12-13	Leif Moström	Traf4160
			<i>Sida</i>
			3

0 SAMMANFATTNING

Regeringen har beslutat att transportsystemet ska utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning. Trafikanalys har därför för avsikt att återkommande undersöka i vilken utsträckning transportsystemet är användbart för personer med funktionsnedsättning. Statisticon har av Trafikanalys fått i uppdrag att testa en metod för att göra kvalitativa undersökningar avseende möjligheter för personer med funktionsnedsättning att använda den allmänna kollektivtrafiken.

Statisticon genomförde sex exempelresor med personer med antingen nedsatt rörelseförmåga eller nedsatt syn i åldrarna 23 - 63 år. Resorna genomfördes inom Storstockholmsområdet med olika samhällsfunktioner som resmål. Varje resa startade vid den egna bostaden och avslutades antingen vid bostaden eller vid personens arbetsplats. Resmålen var vårdinrättningar (sjukhus, vårdcentral, tandläkare), myndigheter (polis, skattemyndighet), servicefunktioner (post, apotek, affär) samt släktingar. Under resorna genomfördes observationer samt intervjuer. Samtliga resor genomfördes med tillgänglig allmän kollektivtrafik i form av buss, pendeltåg och tunnelbana. Inga andra färdmedel utnyttjades.

Syftet med uppdraget var att testa en metod och dra lärdomar kring denna. Efter en sammanställning av erfarenheter från genomförda resor - samt en litteraturstudie avseende området - drar Statisticon följande slutsatser kring metoden:

- Det saknas samlad och övergripande kunskap om kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning
- Begreppet användbarhet inom kollektivtrafiken rymmer många dimensioner och saknar en tydlig definition
- Exempelresor som metod ger främst goda möjligheter att kvalitativt studera hur personer med funktionsnedsättning hanterar, upplever och förhåller sig till de utmaningar som resande med kollektivtrafik innebär
- Exempelresor förutsätter noggrann planering och god framförhållning

Vidare föreslår Statisticon Trafikanalys följande:

- Inrätta en funktion för att kontinuerligt bevaka och rapportera kring kunskapsläget (litteraturstudier) samt följa upp vad olika aktörer inom kollektivtrafiksystemet vidtar för åtgärder i syfte att öka kollektivtrafikens användbarhet
- Använd metoden exempelresor i syfte att *identifiera problemområden* och som underlag för att genomföra kontinuerliga kvantitativa mätningar av attityder till allmän kollektivtrafik i samverkan med andra myndigheter med angränsande ansvarsområden
- Överväg att inkludera hela den svenska befolkningen i kommande undersökningar om kollektivtrafikens användbarhet

<i>Dokumenttyp</i>	<i>Klass</i>	<i>Projekt</i>	<i>Kund</i>	
Rapport 01	-	Exempelresor som metod för att studera	Myndigheten för trafikanalys	
<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Författare</i>	<i>Statistics projekt nr</i>	<i>Sida</i>
02	2011-12-13	Leif Moström	Traf4160	4

1 INLEDNING

1.1 Bakgrund

Regeringen har beslutat att transportsystemet ska utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning. Trafikanalys har därför för avsikt att återkommande undersöka i vilken utsträckning transportsystemet är användbart för personer med funktionsnedsättning.

Statisticon har av Trafikanalys fått i uppdrag att hitta och testa en metod för att göra upprepade kvalitativa undersökningar avseende möjligheter för personer med funktionsnedsättning att använda den allmänna kollektivtrafiken. En del av uppdraget innebär att göra en litteraturstudie som ska kunna identifiera erfarenheter från tidigare genomförda undersökningar. Uppdraget innebär också att i en fältstudie genomföra ett antal exempelresor. Exempelresorna ska kunna ge Trafikanalys underlag för att genomföra undersökningar i större skala.

1.2 Syfte och genomförande

Huvudsyftet med uppdraget är att hitta och testa en metod för att göra upprepade kvalitativa undersökningar av de funktionsnedsattas möjligheter att använda den allmänna kollektivtrafiken i Sverige.

Uppdraget har genomförts i följande tre delar:

- En litteraturstudie med sammanställning av kunskapsläget.
- En fältstudie för att pröva exempelresor som metod för att beskriva användbarhet.
- Sammanställning och analys av gjorda iakttagelser.

Utgångspunkten för arbetet har varit att hitta och testa en metod för att göra kvalitativa undersökningar avseende den allmänna kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning.

Statisticon har genomfört arbetet med Leif Moström som projektledare och huvudansvarig för litteraturstudie, analys, förslag och rapport. Matilda Vikström och Andreas Eriksson har genomfört exempelresorna. Åsa Greijer och Åsa Vernby har deltagit som särskilt stöd i statistikfrågor. Under projektets gång har uppföljningsmöten mellan Trafikanalys och Statisticon genomförts. Vidare har projektledaren i form av enkla rapporter (skriftligt och muntligen) till Trafikanalys kontinuerligt lämnat orientering om arbetsläget i projektet.

<i>Dokumenttyp</i>	<i>Klass</i>	<i>Projekt</i>	<i>Kund</i>	
Rapport 01	-	Exempelresor som metod för att studera	Myndigheten för trafikanalys	
<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Författare</i>	<i>Statisticons projektnr</i>	<i>Sida</i>
02	2011-12-13	Leif Moström	Traf4160	5

2 LITTERATURSTUDIEN

Det finns en mängd studier och undersökningar kring tillgänglighet och funktionshinder som berör den allmänna kollektivtrafiken. Avhandlingar, studentuppsatser, vetenskapliga artiklar samt olika rapporter och undersökningar från myndigheter och projekt beskriver i olika grad möjligheterna för personer med någon form av funktionsnedsättning att resa med allmän kollektivtrafik.

Ansatzerna i de enskilda undersökningarna startar från sin egen specifika utgångspunkt utan hänsyn till vad som är gjorts tidigare. Varje undersökning/studie tar fram sina egna standarder, modeller och metoder. Endast i enstaka fall har det skett en uppföljning och utvärdering vad gäller tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Vi har vi funnit tre undersökningar som ger en mer heltäckande bild, nämligen

- Vägverket publikation (2001:125),
- Vinnova rapport (VR 2002:4)
- KOLLA-projektet i Västra Götaland, bestående av flera delstudier.

KOLLA-projektet har en inriktning som i stora delar stämmer överens med vad Trafikanalys vill undersöka. Övrigt material är smalare och har ofta en mer teknisk inriktning.

På forskningssidan är det främst Lunds Tekniska Högskola, Chalmers samt Kungliga Tekniska högskolan som genomför forskning inom området idag. Inom forskningen är det främst studier av tekniska förhållanden (till exempel gators och plattformars utformning) som genomförs.

Studier av internationell litteratur har endast kunnat göras mycket övergripande. Det vi ändå kunnat notera är att Sverige förefaller ligga långt fram inom området.

De metoder som använts i genomförda undersökningar är väldigt varierande. Det går inte att se att någon enskild metod utnyttjas mera än någon annan. Möjligen förekommer enkäter mer ofta än andra metoder som t.ex. personliga intervjuer, fokusgrupper, olika typer av testresor samt att svara på frågor utifrån checklistor och att lämna resebeskrivningar. Det går inte heller att se varför man valt att använda den ena eller andra metoden då detta inte redovisas.

Främst tre större grupper med någon form av funktionsnedsättning har studerats i genomförda undersökningar; personer med rörelsehinder, personer med hörselnedsättning samt personer med synnedsättning. Uppgifter om hur stora de olika grupperna är varierar mellan undersökningarna.

Det är i huvudsak personer mellan 18 och 85 år som ingår i undersökningarna. Tre grupper som nästan helt saknas i undersökningarna är barn och ungdomar (13-16 år) samt personer äldre än 85 år samt kognitivt funktionshindrade (till exempel utvecklingsstörda och dementa).

Av bilaga 1 redovisas de undersökningar som vi har tagit del av under litteraturstudien.

<i>Dokumenttyp</i>	<i>Klass</i>	<i>Projekt</i>	<i>Kund</i>
Rapport 01	-	Exempelresor som metod för att studera	Myndigheten för trafikanalys
<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Författare</i>	<i>Statistics projekt nr</i>
02	2011-12-13	Leif Moström	Traf4160
			<i>Sida</i>
			6

3 EXEMPELRESORNAS GENOMFÖRANDE

Exempelresorna har genomförts enligt följande steg:

- Steg 1: Planering (utarbetande av förslag till modell samt detaljplan för genomförandet)
- Steg 2: Rekrytering av deltagare i samverkan med intresseorganisationerna (DHR och Synskadades Riksförbund)
- Steg 3: Kommunikation med deltagare (Information om och planering av exempelresorna tillsammans med deltagarna)
- Steg 4: Genomförande av resor samt intervjuer
- Steg 5: Sammanställning och analys av resultat

Se bilagorna 2-6 för en redovisning av det material som använts vid genomförandet av resorna (intervjufrågor med mera).

3.1 Deltagare

Personerna som har deltagit har rekryterats med stöd av handikapporganisationers centrala kanslier. Att få tillgång till deltagare har varit en stor utmaning. Avsikten var att även äldre personer utan uttalad funktionsnedsättning skulle delta.

Resor har genomförts med sex deltagare. Dessa har varit personer med nedsatt rörelseförmåga eller nedsatt syn och är mellan 23 och 63 år gamla. Begränsningen i valet av resenärer har kommunicerats med Trafikanalys.

3.2 Område och besöksplatser

Resorna har genomförts inom Storstockholmsområdet med olika samhällsfunktioner som resmål. Varje resa har startat vid den egna bostaden och avslutats antingen vid bostaden eller vid personens arbetsplats. Vilka samhällsfunktioner som besöktes styrdes av Statisticon. Följande samhällsfunktioner (eller motsvarande) besöktes:

- Vårdinrättning (sjukhus, vårdcentral, tandläkare)
- Myndighet (polis, skattemyndighet)
- Servicefunktion (post, apotek, affär)
- Besök av släkting

När resanden nått angiven adress till en besöksplats var resan genomförd.

<i>Dokumenttyp</i>	<i>Klass</i>	<i>Projekt</i>	<i>Kund</i>
Rapport 01	-	Exempelresor som metod för att studera	Myndigheten för trafikanalys
<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Författare</i>	<i>Statistics projekt nr</i>
02	2011-12-13	Leif Moström	Traf4160
			<i>Sida</i>
			7

3.3 Kommunikationsslag

Alla resor genomfördes med tillgänglig allmän kollektivtrafik i form av buss, pendeltåg och tunnelbana. Inga andra färdmedel utnyttjades.

3.4 Information till deltagare

Statisticon har svarat för att informera resenärerna om studiens genomförande och hur den enskilda exempelresan var tänkt att genomföras. Underlag för informationen samt planering av resorna framgår av bilagorna 2-6.

3.5 Observatör under resan

Under hela resan har en observatör från Statisticon följt resenären och gjort observationer avseende olika svårigheter och noterat dessa som underlag till rapporten. När observatören noterat att det uppstått problem under resan, har observatören dokumenterat detta samt ställt kompletterande frågor.

<i>Dokumenttyp</i>	<i>Klass</i>	<i>Projekt</i>	<i>Kund</i>	
Rapport 01	-	Exempelresor som metod för att studera	Myndigheten för trafikanalys	
<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Författare</i>	<i>Statisticons projektnr</i>	<i>Sida</i>
02	2011-12-13	Leif Moström	Traf4160	8

4 OBSERVERATIONER UNDER EXEMPELRESORNA

Syftet med denna undersökning var inte att nå generaliserbara resultat, utan snarare att testa en metod. De observationer som redovisas i det följande ska således betraktas som exempel på vad som kan framkomma under exempelresor.

4.1 Tunnelbana

Att resa med tunnelbana upplevdes vara enklare än att resa med något annat allmänt färdmedel, även om resor med tunnelbana omfattar svårigheter för personer med någon form av funktionsnedsättning. Flera av de problem som tas upp vid bussresor finns också i tunnelbanan. Till exempel är det ont om handikapplatser och det saknas ofta utrymme för att få plats med rullstolar. Ombord på tunnelbanan behöver man dessutom stå i närheten av någon dörr, vilket upplevs som osäkert. Trängsel är alltid en svårighet, såväl för personer med rörelsenedsättning som för personer med nedsatt syn.

Vid synnedsättning är det viktigt att information ges via högtalare. Vid en exempelresa var ljudkvaliteten på tåget så dålig att resenären inte uppfattade att han var framme vid aktuell station. Först vid nästa station upptäckte att han hade kommit för långt och var tvungen att vända tillbaka med nästa tåg.

Som stöd till personer med nedsatt syn finns det linjer och färgmarkeringar vid trappor och perronger. Tyvärr är dessa markeringar inte konsekvent målade, utan ges olika färg och form på olika ställen vilket upplevs förvirrande.

Ett återkommande problem som upplevs besvärligt är att gapet mellan perrong och tåg/vagn är för stort. Detta är särskilt påtagligt när stationen har ett spår som svänger vid plattformen.

Ett annat upplevt problem med tunnelbanan är hissar som inte fungerar. För personer med någon form av funktionsnedsättning är det ofta en absolut nödvändighet att hissarna fungerar. Dels kan det vara enda sättet att nå plattformen för den funktionshindrade, dels att komma upp till gatuplanet vid ankomsten. En hiss som inte fungerar för att ta resenären ned till plattformen är naturligtvis ett problem i sig, men oron för att hissen kanske inte kommer att fungera vid ankomsten kan vara ett ännu större bekymmer. Det är inte ovanligt att hissarna är ur funktion och då är enda möjligheten att åka till en station längre bort. Reparation av hissar upplevs ha låg prioritet. Reser man dagligen känns det därför väldigt osäkert att resa kommande dag om en hiss inte fungerar.

Stationsutrop är ofta otydliga och försvårar främst för personer med synnedsättning som är starkt beroende av utropen.

<i>Dokumenttyp</i>	<i>Klass</i>	<i>Projekt</i>	<i>Kund</i>
Rapport 01	-	Exempelresor som metod för att studera	Myndigheten för trafikanalys
<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Författare</i>	<i>Statisticons projektnr</i>
02	2011-12-13	Leif Moström	Traf4160
			<i>Sida</i>
			9

4.2 Pendeltåg

Personer som reser med pendeltåg passerar ofta Stockholms central. Centralen är en stor yta att röra sig över och det finns många funktioner man kan behöva utnyttja. Resenärerna upplever ett antal olika problem som gör det svårt att röra sig på Centralen.

Det uppges vara svårt att komma till olika perronger, både att fysiskt ta sig dit och att hitta rätt perrong. Byter man plattform för ett avgående tåg, kan det vara i det närmaste omöjligt att hinna till den nya plattformen innan tåget avgår. Detta upplevs som mycket stressande, framförallt om det är ett fjärrtåg man ska åka med. I det sorl som alltid råder, är det ofta också svårt att höra de olika utropen. Tågankomster och tågavgångar följer ofta pressade tidsscheman.

Precis som för tunnelbanan är det svårt att ta sig till och från de olika perrongerna på grund av icke fungerande hissar.

Som person med synnedsättning kan man få hjälp av ledsagare. Resenärernas upplevelser av denna tjänst är inte positiv. Ledsgartjänsten måste beställas och det är olika telefonnummer beroende på var ledsagningen ska ske. Det innebär att man för en resa ofta behöver beställa ledsagare på flera olika ställen. När man får tillgång till ledsagare och ledsagaren kommer till rätt plats, får inte ledsagaren följa med upp på tåget för att finna bokad sittplats. Detta är en mycket besvärande situation vid synnedsättning då det kan vara svårt att hitta rätt sittplats.

Avsaknaden av enhetlig skyltning är en annan svårighet. Som person med synnedsättning är man helt beroende av blindskrift. Tyvärr sitter punktskriften på olika platser i varje tågtyp.

4.3 Stationer

Digitala system för olika typer av tjänster har införts på de flesta ställen i trafiksystemen. Dessutom förekommer det att det är svårt eller till och med omöjligt att nå informationsruta och tangenter som tillhör exempelvis en kölappsautomat. Under en av exempelresorna skulle resanden köpa biljett. Det skulle ske i en biljettkassa till vilken det var kölapp. Kölappen skulle ha hämtats vid ett digitalt system, men det var inte möjligt för resanden då han inte kunde se informationen (observatören hjälpte resanden). Nästa problem var att könumret visades på en nummertabla på väggen. Återigen var det omöjligt att notera när det var den resandes tur.

4.4 Individuella förutsättningar

Varje enskild person har sina särskilda behov. Det kan vara att kunna ta sig till arbetet, att ha möjlighet att regelbundet besöka till exempel en sjukvårdsinrättning eller att kunna träffa en nära anhörig. För att genomföra en resa så är de tekniska förutsättningarna väldigt olika för olika personer. Sitter personen i rullstol är det väldigt viktigt att kunna röra sig på släta ytor och ha tillgång till tekniska hjälpmedel på bussar till exempel ramper för att kunna komma ombord. En person med nedsatt syn har å sin sida behov av att kunna hitta dörren till tunnelbanevagnen eller att finna en plats i tåget.

<i>Dokumenttyp</i>	<i>Klass</i>	<i>Projekt</i>	<i>Kund</i>	
Rapport 01	-	Exempelresor som metod för att studera	Myndigheten för trafikanalys	
<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Författare</i>	<i>Statisticons projektnr</i>	<i>Sida</i>
02	2011-12-13	Leif Moström	Traf4160	10

Även graden av funktionsnedsättning varierar från individ till individ. En person som sitter i rullstol kan ta sig fram med hjälp av sina egna armar medan en annan person endast med svårighet kan styra sin permobil. Personer med nedsatt syn varierar från att vara blind till olika grad av synnedsättning.

4.5 Förslag från deltagare

Under resorna lämnades många förslag till förbättringar som deltagarna ville få framförda. Nedan följer ett utdrag av förslagen:

- Markera på perrongen var dörrarna till tåget/tunnelbanevagnen kommer att stanna
- Se till att det blir utrop på bussarnas utsida så att man vet vad stannande buss har för destination
- Se till att samtliga knappar i hissar har tydlig blindskrift
- Arbeta för att alla ramper på bussar har elektrisk automatik – svårt att ta upp rampen om man är själv
- Utveckla ramptekniken på buss, så att smuts inte kan komma in i rampen och sätta den ur funktion
- Ha stolar i tunnelbanevagnar som går att vika ner. Då finns det extra sittplatser för ”vanliga” passagerare som kan utnyttjas när någon med rullstol inte behöver utrymmet
- Se till att alla tåg har informationen placerad på samma plats (enhetlighet)
- Se till att det blir en gemensam beställningscentral för all ledsagarbeställning
- De automatiska dörrarna bör ha en bättre och klarare (tydligare) färg för att det ska vara lättare att se när den är öppen eller stängd
- Ordna så att föraren eller informationstavlan på tunnelbanan kan lämna information om att hissen vid den kommande stationen fungerar/inte fungerar
- Standardisera markeringar och färger på linjer. Vissa färger är lättare att se. Använd inte röd färg som är svår att se för personer med nedsatt syn (ta efter tunnelbanan)
- Förbättra underhållet av bland annat hissar
-

4.6 Övriga observationer

Samtliga deltagare framhöll - trots många svårigheter och hinder i kollektivtrafiken - de positiva sidorna med att få tillgång till kollektivtrafiken. De unga som deltog var generellt mera positiva än de lite äldre, främst av det skälet att de känner stor frihet att kunna röra sig i samhället och kunna röra sig som kompisar utan lika påtagliga funktionsnedsättningar.

Samtliga deltagare upplevde att det sker kontinuerliga förbättringar och sett ur ett längre perspektiv uppges kollektivtrafiken ha utvecklats i stor utsträckning. Man jämför också skillnaderna mellan allmän kollektivtrafik och att åka med färdtjänst. De flesta upplever att de har en större frihet med att kunna resa kollektivt och ser att det inte krävs samma planering som när man ska åka med färdtjänsten. Det går faktiskt att ta sig till de flesta platser man vill komma till. De yngre upplever också att man får ett mera socialt liv och att man därmed är en del av samhället.

Flera framhåller SL-reseplaneraren som en mycket bra tjänst.

<i>Dokumenttyp</i>	<i>Klass</i>	<i>Projekt</i>	<i>Kund</i>	
Rapport 01	-	Exempelresor som metod för att studera	Myndigheten för trafikanalys	
<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Författare</i>	<i>Statisticons projektnr</i>	<i>Sida</i>
02	2011-12-13	Leif Moström	Traf4160	11

5 SLUTSATSER

I det följande kapitlet återknyter vi till undersökningens syfte att testa metoden exempelresor för att studera kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning. Vi drar följande slutsatser av vår undersökning:

- (i) Det saknas samlad och övergripande kunskap om kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning
- (ii) Begreppet användbarhet inom kollektivtrafiken rymmer många dimensioner
- (iii) Exempelresor som metod ger främst goda möjligheter att kvalitativt studera hur personer med funktionsnedsättning hanterar, upplever och förhåller sig till de utmaningar som resande med kollektivtrafik innebär
- (iv) Exempelresor förutsätter noggrann planering och god framförhållning

(i) Det saknas samlad och övergripande kunskap om kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning

Vi hade initialt ambitionen att utifrån en litteraturstudie kunna använda exempelresor för att fylla i kunskapsluckor. Detta visade sig dock vara orealistiskt. Vid en genomgång av de studier och undersökningar som finns tillgängliga, går det inte att skapa en slags kartbild med tydliga kunskapsluckor. Det finns heller ingen systematik i hur undersökningarna är genomförda och vilka resultat man faktiskt kommit fram till. Det saknas en samlad nationell bild av kunskapsläget.

Vid samverkan med Handisam och Trafikverket redovisar de en liknande uppfattning. Bilden som tonar fram är väldigt spretig. Samtidigt finns det ett starkt önskemål att få en mera samlad bild av kunskapsläget vad gäller kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning.

(ii) Begreppet användbarhet inom kollektivtrafiken rymmer många dimensioner och saknar en tydlig definition

Det är flera organisationer som tagit fram sina egna definitioner för att till exempel definiera begreppet användbarhet. Socialstyrelsen har ett nationellt samordningsansvar för terminologin inom området vård och omsorg. Trots att det finns nyckelbegrepp som är fastställda, använder myndigheter och organisationer inte dessa på ett konsekvent sätt. Det förekommer också att man skapar egna definitioner inom myndigheten.

Begreppet *användbarhet* är centralt när det gäller att kunna mäta användbarheten av allmän kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning. När man definierar begreppet *användbarhet* behöver man ta ställning till flera parametrar. Exempel på parametrar i begreppet är individens behov av resande, vilken typ av funktionsnedsättning eller kombinationer av funktionsnedsättning som en individ har, graden av funktionsnedsättning, tillgängliga tekniska lösningar, möjliga alternativa resvägar samt den attityd en individ har till allmän kollektivtrafik. Även en rad andra

<i>Dokumenttyp</i>	<i>Klass</i>	<i>Projekt</i>	<i>Kund</i>
Rapport 01	-	Exempelresor som metod för att studera	Myndigheten för trafikanalys
<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Författare</i>	<i>Statistics projekt nr</i>
02	2011-12-13	Leif Moström	Traf4160
			<i>Sida</i>
			12

individuella förutsättningar påverkar hur användbar kollektivtrafiken upplevs vara, t.ex. ålder, språk och social kontext. Således är användbarhet också svårt att mäta.

Ytterligare en komplicerande faktor vid mätning av användbarhet är frånvaron av tydliga målsättningar och krav på kollektivtrafiken i detta avseende. Utgångspunkten är att den allmänna kollektivtrafiken ska vara användbar för alla. I vilken utsträckning kollektivtrafiken ska vara användbar för olika grupper av resenärer är inte preciserat. Det torde också vara svårt att från statsmaktens sida konkretisera vad som är tillräckligt användbart för en viss typ av funktionsnedsättning och färdstätt.

(iii) Exempelresor som metod ger främst goda möjligheter att kvalitativt studera hur personer med funktionsnedsättning hanterar, upplever och förhåller sig till de utmaningar som resande med kollektivtrafik innebär

Det genomförda testet att mäta av kollektivtrafikens användbarhet med exempelresor visar att metoden är lämplig för att studera hur personer med funktionsnedsättning hanterar, upplever och förhåller sig till de utmaningar som resande med kollektivtrafik innebär. Mätningen speglar till stor del individuella attityder till och upplevelser i kollektivtrafiken. Detta är naturligtvis en konsekvens av hur exempelresorna genomfördes, där vi lät resenärerna själva välja hur de - givet bruk av kollektivtrafik – tar sig från punkt a till punkt b. En alternativ ansats hade varit att på förhand konstruera en rutt med givna passager längs en resväg. Vår bedömning är dock att den senare ansatsen riskerar att resultera i en konstruerad verklighetsbeskrivning med problem som resenärerna i normala fall hade valt att undvika.

(iv) Exempelresor förutsätter noggrann planering och god framförhållning

För genomförandet av exempelresor krävs en mycket noggrann planering. Statisticon har i särskilt möte med Trafikanalys (2011-09-19) föreslagit en modell för genomförandet av exempelresor. Förslaget har också överlämnats skriftligen. Trafikanalys har godkänt lämnat förslag. Vid Statisticons genomförande av exempelresorna har denna modell prövats. Statisticon föreslår att man säkerställer följande:

- Använd dokument som stödjer arbetet och samtidigt skapar förutsättningar för kontinuitet. Underlaget redovisas i bilagor 2-6.
- Skapa en modell för att säkerställa tillräckligt antal deltagare och med rätt bakgrund.
- Var noga med att informera deltagarna och genomför planeringen av resan tillsammans med deltagarna.
- Säkerställ att det är möjligt för varje person att hon/han kan delta.
- Genomför resorna med samma utgångspunkter det vill säga på ett sådant sätt att man undersöker/prövar samma saker för varje resenär.
- Genomför resorna med en observatör.
- Var noga med att utbilda de personer som ska vara observatörer.

<i>Dokumenttyp</i>	<i>Klass</i>	<i>Projekt</i>	<i>Kund</i>
Rapport 01	-	Exempelresor som metod för att studera	Myndigheten för trafikanalys
<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Författare</i>	<i>Statisticons projektnr</i>
02	2011-12-13	Leif Moström	Traf4160
			<i>Sida</i>
			13

- Genomför alltid en intervju med varje resenär avseende resan och låt det gärna ske direkt efter avslutad resa.
- Utforma intervjufrågor så de är relevanta för den specifika undersökningen.

För att underlätta rekrytering av resenärer förslår vi samarbete med lokala föreningar (motsvarande).

Just nu pågår ett arbete på Handisam för att finna former för att enklare få tillgång till personer för olika undersökningar. En tanke man har är att skapa någon form av paneler med människor som är villiga att delta. Dessutom kan man lagra grundläggande information, så att man inte behöver ställa dessa frågor varje gång.

<i>Dokumenttyp</i>	<i>Klass</i>	<i>Projekt</i>	<i>Kund</i>
Rapport 01	-	Exempelresor som metod för att studera	Myndigheten för trafikanalys
<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Författare</i>	<i>Statisticons projektnr</i>
02	2011-12-13	Leif Moström	Traf4160
			<i>Sida</i>
			14

6 FÖRSLAG

Vår undersökning leder oss fram till följande förslag till Trafikanalys.

- a) Inrätta en funktion för att kontinuerligt bevaka och rapportera kring kunskapsläget (litteraturstudier) samt följ upp vad olika aktörer inom kollektivtrafiksystemet vidtar för åtgärder i syfte att öka kollektivtrafikens användbarhet**

Det pågår ett sporadiskt arbete med undersökningar, studier och forskning inom många myndigheter, organisationer och företag. Det arbete som bedrivs, sker dock utan samverkan utanför den egna organisationen och någon bild över hur långt arbetet har kommit finns inte. Det resulterar i att det som uppnås, inte till fullo tas till vara på bästa sätt. Någon form av kontinuerlig uppföljning bör genomföras. Vi föreslår att Trafikanalys prövar möjligheten att ta rollen som ansvarig för att - i samverkan med andra relevanta aktörer - kontinuerligt följa och rapportera kring kunskapsläget.

- b) Använd metoden exempelresor i syfte att identifiera problemområden och som underlag för att genomföra kontinuerliga kvantitativa mätningar av attityder till allmän kollektivtrafik i samverkan med andra myndigheter med angränsande ansvarsområden**

Vår bedömning är att metoden exempelresor – i ljuset av Trafikanalys roll och uppdrag - bäst lämpar sig för problemidentifiering, utan anspråk på generaliserbarhet eller uppföljning över tid. Problemidentifieringen kan sedan utgöra underlag för frågeställningar om upplevd användbarhet i mer generaliserbara attitydmätningar som också lättare medger uppföljning över tid. Upplevd användbarhet förefaller vara mer relevant och realistiskt att mäta än en föreställning om slags objektiv användbarhet.

Handisam utreder för närvarande möjligheten att använda undersökningspaneler för att kunna adressera grupper av funktionsnedsatta personer med olika frågor. Vi föreslår att myndigheten samverkar med Handisam kring ambitionen att sätta upp undersökningspaneler för att på försök börja följa upp attityder till kollektivtrafiken. Post- och telestyrelsen har tillsammans med Hjälpmedelsinstitutet redan en liknande panel.

Trafikanalys bör också pröva möjligheten att integrera frågor om attityder till kollektivtrafiken i resevaneundersökningen.

<i>Dokumenttyp</i>	<i>Klass</i>	<i>Projekt</i>	<i>Kund</i>
Rapport 01	-	Exempelresor som metod för att studera	Myndigheten för trafikanalys
<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Författare</i>	<i>Statistics projektnr</i>
02	2011-12-13	Leif Moström	Traf4160
			<i>Sida</i>
			15

c) Överväg att inkludera hela den svenska befolkningen i kommande undersökningar om kollektivtrafikens användbarhet

Utgångspunkten för kollektivtrafiken är att den ska vara tillgänglig för alla. Vi föreslår därför att Trafikanalys även inkluderar ett urval ur hela befolkningen i undersökningar rörande användbarhet. Urvalet kan med fördel stratifieras för att ge ett tillräckligt underlag för särredovisning av svar från eller iakttagelser rörande vissa grupper av funktionsnedsättningar.

Genom att inte exkludera någon grupp från dessa undersökningar ges också en möjlighet att jämföra upplevelsen av användbarhet mellan olika grupper i befolkningen, t.ex. funktionsnedsatta/ ej funktionsnedsatta. Med fokus enbart på en grupp med funktionsnedsättning finns en påtaglig risk att upplevda brister i kollektivtrafiken enbart tillskrivs gruppen med funktionsnedsättning, när dessa i själva verket kan vara brister som påverkar samtliga resenärer, med eller utan funktionsnedsättning.

Såväl exempelresor som enkät- eller panelundersökningar bör kunna riktas till hela befolkningen.

<i>Dokumenttyp</i>	<i>Klass</i>	<i>Projekt</i>	<i>Kund</i>	
Rapport 01	-	Exempelresor som metod för att studera	Myndigheten för trafikanalys	
<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Författare</i>	<i>Statisticons projektnr</i>	<i>Sida</i>
02	2011-12-13	Leif Moström	Traf4160	16

BILAGA 1

Sammanställning av litteratursökning 2011

<i>Dokumenttyp</i>	<i>Klass</i>	<i>Projekt</i>	<i>Kund</i>
Rapport 01	-	Exempelresor som metod för att studera	Myndigheten för trafikanalys
<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Författare</i>	<i>Statisticons projektnr</i>
02	2011-12-13	Leif Moström	Traf4160
			<i>Sida</i>
			17

1. Sammanställning av litteratursökning 2011

Det finns en mängd studier kring tillgänglighet och funktionshinder som helt eller delvis berör kollektivtrafiken. Det finns avhandlingar, studentuppsatser, vetenskapliga artiklar men också ett stort antal rapporter och arbetsmaterial från olika myndigheter och projekt.

Två centrala rapporter, Vägverket publikation 2001:125 och Vinnova rapport VR 2002:4 april 2002, sammanfattar väl situationen för tio år sedan och problematiserar framtiden. Dessa studier blev en grund för denna sammanställning. Ingen senare sammanställning av det slaget verkar finnas (sökning och intervju av aktiva forskare). Ett antal rapporter från myndigheter och projekt verkar vara centrala. Det finns också vetenskapliga artiklar och avhandlingar, de är oftast smalare och mer teoretiska.

Generella slutsatser som dyker upp på flera ställen är

- Personer med svårare rörelsehinder och synskador har svårast att utnyttja kollektivtrafiken medan hörselskadade och allergiker har i stort sett samma resmönster som icke funktionshindrade
- Det är inte bara den fysiska tillgänglighet utan också den av individen upplevda användbarheten som är viktig
- Hela reskedjan från dörr till dörr bör beaktas, inklusive byten
- Information är viktigare för funktionshindrade än för andra resande
- Det saknas enhetliga metoder och indikatorer för att mäta och utvärdera tillgänglighet och användbarhet

Identifierade luckor i studierna

Funktionshinder

Kognitivt funktionshindrade, t ex utvecklingsstörda och dementa
Medicinska handikapp såsom mag- och tarmsjukdomar

Åldersgrupper

Barn och ungdomar med funktionshinder, i sht 13-16 år.
De allra äldsta, 85+

Platser

Glesbygd

Färdsätt

Tunnelbana

Använda metoder

- Enkäter
- Intervjuer
- Checklistor

<i>Dokumenttyp</i>	<i>Klass</i>	<i>Projekt</i>	<i>Kund</i>
Rapport 01	-	Exempelresor som metod för att studera	Myndigheten för trafikanalys
<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Författare</i>	<i>Statisticons projektnr</i>
02	2011-12-13	Leif Moström	Traf4160
			<i>Sida</i>
			18

- Fokusgrupper
- Testresor

Hur många har funktionshinder?

Drygt 1,3 miljoner människor (16-84 år) antas ha någon form av permanent funktionsnedsättning, till exempel rörelsehinder, synskada, hörselskada eller utvecklingsstörning (Tabell 1). Uppskattningen gjordes av Hjälpmedelsinstitutet grundat på SCBs undersökning av levnadsförhållanden (ULF) från 2001. Dessa data används fortfarande som standard. Ofta redovisas också personer som har flera funktionshinder för sig.

Tabell 1. Antal personer med olika funktionshinder enligt ULF 2001

Funktionshinder	Antal i åldern 16-84 år	Beräknat antal i hela befolkningen
Nedsatt syn	100 000	140 000
Nedsatt hörsel	840 000	920 000
Rörelsehinder	420 000	470 000
Svår astma/allergi	210 000	220 000
Har minst ett av ovanstående funktionshinder	1 340 000	1 460 000
Nedsatt rörlighet i armar och händer	750 000	820 000

<i>Dokumenttyp</i>	<i>Klass</i>	<i>Projekt</i>	<i>Kund</i>
Rapport 01	-	Exempelresor som metod för att studera	Myndigheten för trafikanalys
<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Författare</i>	<i>Statistics projekt nr</i>
02	2011-12-13	Leif Moström	Traf4160
			<i>Sida</i>
			19

2. Rapporter från projekt och myndigheter

Sjöfartsverket. Undersökning om funktionshindrades möjligheter att utnyttja transportsystem. Markör 2004. Även övriga trafikslag har studerats.

Syfte

Undersökningen var att utarbeta en metod som på ett enkelt sätt kan mäta andelen personer med funktionsnedsättning som kan använda transportsystemen. Metoden ska nå rätt målgrupp och vara kostnadseffektiv. Metoden som använts i ULF ratades därför. Mätningar utförda 2002, 2003 och 2004.

Metod

Intervjuer via telefon eller post (totalt ca 1 000 intervjuer)

Steg 1 besvara två frågor

Steg 2 ett formulär med ett åttiotal frågor om tillgänglighet och bemötande till de från steg 1 som rest under de senaste 24 mån. *Frågeformulär finns*

Urval

Selektivt urval, en kombination av registerslumpning och självselektering. Markör har kontaktat funktionshindrade organiserade i handikapporganisation (7 st), och organisationerna har hjälpt till med adresser/register. Synskadade, hörselskadade, astma/allergi och rörelsehindrade i fyra förbund ingår.

Kontrollgrupp har använts sedan 2003.

Resultat

- Förslag till förbättringsområden i diagram underhåll – bevaka - åtgärda.
- Analys av var man märker av förbättringar (Sjöfartsverket, Banverket, Vägverket och Luftfartsverket)
- Redovisning av hur lätt man tyckte det var att resa uppdelat på funktionshinder samt en sammanställning av öppna svar.

Markör har gjort en presentation 2006 med liknande resultat. 2000 enkäter har gjorts varav drygt 400 är kontrollgrupp. Här finns även kognitivt funktionshindrade med. Huvudresultatet var ökad tillgänglighet för rörelsehindrade och astmatiker jämfört med 2002.

Deras metod är bra men bygger på intervjuer med stora grupper.

Diagrammen Underhåll-Bevaka-Åtgärda är intressanta. De använder något som kallas SKAPA-värde, vi har inte lyckats hitta vad det betyder. Urvalsmetod och enkät kan vara användbara. Genom att använda handikapporganisationerna finns det risk för att de äldre funktionshindrade blir underrepresenterade. Organiserar de sig verkligen om de börjar se dåligt eller använda rullator sent i livet?

<i>Dokumenttyp</i>	<i>Klass</i>	<i>Projekt</i>	<i>Kund</i>
Rapport 01	-	Exempelresor som metod för att studera	Myndigheten för trafikanalys
<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Författare</i>	<i>Statisticons projektnr</i>
02	2011-12-13	Leif Moström	Traf4160
			<i>Sida</i>
			20

Funktionshindrades resmöjligheter, Vinnorapport 2002:4 (Mats Börjesson).

Sammanställning av kunskapslägen om funktionshindrades funktionshinder baserat på FoU finansierad av Vinnova 1998-2002. Mer än 80 rapporter studerade.

Erfarenheter

- FoU har dominerats av studier om funktionshindrades resor i kollektivtrafik på väg
- Åtgärder har vidtagits på fordon och hållplatser inom kollektivtrafiken
- Nya trafikkoncept som flexlinjetrafik har visat sig förbättra resmöjligheterna
- Förutom den fysiska miljön är information och stress viktiga parametrar, samt personalens attityd
- Funktionshindre behöver planera bättre än andra
- Inventering av hela reskedjor ger en bild av vad det är som kan ge problem av en resas alla olika delar
- Det finns ingen enhetlig metod att mäta tillgänglighet och därför finns det risk för dubbelarbete. Erfarenheter sammanställs inte och sprids inte effektivt

Viktiga uppgifter för fortsatt forskning

- Studera privatbilsresor
- Problem för de svårast funktionshindre
- Kunskap om personalens betydelse

Inventering av tillgänglighet

Det finns checklistor och standardnivåer. En genomgång av inventeringar visar att det inte finns någon enhetlig metod eller gemensam checklista.

Telefonintervju Mats Börjesson, författare till Vinnorapport 2002:4

Förutom tillgänglighet till kollektivtrafik är turtätheten viktig. Går det inga turer dit man ska hjälper det inte att fordonet är anpassat. Sedan 2005 ca utförs en mängd olika studier, framför allt i Lund, där olika detaljer undersöks för att lösa problem, t ex hur synskadades ledstänger ska vara utformade. Dessa studier hjälper inte till att svara på frågor om tillgängligheten har blivit bättre.

Mats Börjesson har läst in sig på internationell litteratur och den huvudsakliga slutsatsen är att vi ligger mycket långt framme i Sverige. Lagstiftning och forskning från länder som USA, Storbritannien och Nederländerna kan se väldigt bra ut men de har mycket sämre turtäthet och kollektivtrafiknät över huvud taget så genomslagskraften blir i alla fall rätt liten.

<i>Dokumenttyp</i>	<i>Klass</i>	<i>Projekt</i>	<i>Kund</i>
Rapport 01	-	Exempelresor som metod för att studera	Myndigheten för trafikanalys
<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Författare</i>	<i>Statistikens projektnr</i>
02	2011-12-13	Leif Moström	Traf4160
			<i>Sida</i>
			21

Levin et al, Äldre i transportsystemet, VTI rapport 593

Relevant avsnitt Tillgänglighet och trygghet:

Erfarenhet:

- Trygghetsproblem är t ex dålig belysning, osäkerhet att använda biljettautomater
- Kollektivtrafik är i stora delar utformad för att passa arbetspendling
- Kunskaper om heterogenitet är viktig för utvecklingen av kollektivtrafiken

Metod

Föreslår fokusgrupper

Behov i trafikmiljön för äldre personer. Vägverket konsult Arbetsmaterial April 2004 (Helena Svensson)

Beskriver och diskuterar läggolvsbussar, reskedjan, stomlinjer vs servicelinjer. Inte metod och resultat

Utvärdering av handikappolitiken inom transportområdet Vägverket publikation 2001:125
Bra sammanfattning funktionshinder och resande (s 28, bifogas).

Övergripande slutsatser

- Avsaknad av mål och mått att utvärdera mot utgör en kraftig begränsning när en utvärdering ska göras
- Kunskap saknas om personer med utvecklingsstörning, demenssjukdomar, psykiska besvär, elallergi, mag- och tarmsjukdomar, andra medicinska funktionshinder
- Inventeringsarbete spretigt, ineffektivt och kostnadskrävande. Arbetar på flera håll med att ta fram standarder
-

Standarder som finns eller är under utveckling 2001 är Kollektivtrafik – mått för anpassning, Hela resan – bytespunkter, the Enabler (röd gul grön standard).

Några erfarenheter

Vanliga svårigheter vid resa

- Ta sig till och från terminal eller hållplats
- Svårighet vid vistelse i terminal eller på hållplats
- På och avstigning
- I färdmedlet
- Att få information

Att åka kollektivt är vanligt endast i Stockholm och Göteborg
Rörelsehindrade och synskadade upplever flest problem

Identifierade problem per trafikområde:

<i>Dokumenttyp</i>	<i>Klass</i>	<i>Projekt</i>	<i>Kund</i>
Rapport 01	-	Exempelresor som metod för att studera	Myndigheten för trafikanalys
<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Författare</i>	<i>Statisticons projektnr</i>
02	2011-12-13	Leif Moström	Traf4160
			<i>Sida</i>
			22

Flyg – rullstolsbundnas av- och påstigning

Sjöfart – Tillträde till fartyget, informationens utformning

Tåg – Ökande självbetjäningsgrad, komma av och på tåget

Övrig spårbunden trafik, tunnelbana avstånd plattform och vagnindeg, spårvagn bytespunkter

I rapporten beskrivs också följande studier om barn:

RBU har gjort en studie på familjer med barn och rörelsehinder 0-15 år (Livsvillkorsprojektet RBU 1999). Rapporten visar på bristande säkerhet för svårt funktionshindrade barn som sitter i rullstol, höga kostnader för resor och organisatoriska svårigheter

I en annan studie (referens saknas) intervjuades 38 familjer med svårt rörelsehindrade barn i åldern 0-17. Identifierade problem var säkerhet, nya förare, avsaknad av information.

Autistiska barn 2-16 år VTI rapport 469 2001

Lisbeth Lindahl Kollektivtrafik som frihet och normalitet (KOLLA-projektet 2007)

Halvstrukturerade intervjuer med tolv resenärer i Göteborg. Ålder 18-89 år, kvalitativ studie med syfte att öka förståelsen

Urval

Personer som ingått tidigare i projektet.

Frågorna handlade om hur det fungerade att resa med allmän kollektivtrafik. Vilken drivkraft finns att åka kollektivt?

Slutsatser

- Resmöjligheter påverkas av förhållanden som dels är knuta till individen, dels till hinder i omgivningen
- Viss skillnad mellan åldersgrupper. De yngre gör resor till och från studier och vill åka med sina kompisar. Priset på resan viktigt. Unga funktionshindrade har mer ork än de äldsta
- Synskadade har det svårt. Undanröjande av hinder har gjorts främst för rörelsehindrade.
- Flexlinjen behövs
- Hörselnedsättningar verkar inte påverka förmågan att åka kollektivt i lika hög utsträckning som synnedsättning. En orsak till det kan vara att den information som krävs för att genomföra resor i stor utsträckning är visuell
- Rörelsehinder och balanssvårigheter har stor påverkan på resorna
- För personer vars hälsotillstånd snabbt kan försämrats kan kollektivtrafiken fungera bättre än färdtjänst
- Diagnoser såsom social fobi ... ligger inom sjukvårdens ansvarsområde och kan inte avhjälpas genom tillgänglighetsanpassning eller restriktion

<i>Dokumenttyp</i>	<i>Klass</i>	<i>Projekt</i>	<i>Kund</i>
Rapport 01	-	Exempelresor som metod för att studera	Myndigheten för trafikanalys
<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Författare</i>	<i>Statisticons projektnr</i>
02	2011-12-13	Leif Moström	Traf4160
			<i>Sida</i>
			23

Lindahl, Lisbet et al Många reser kollektivt trots att det inte är så lätt (KOLLA-projektet 2006)

Enkät om resvanor och problem.

Urval

Personer i Göteborg som under februari 2006 fått ett individuellt färdtjänstillstånd som innebär att de bedöms även kunna resa med allmän kollektivtrafik och Flexlinje. Avgränsning 18-85 år, 461 personer. 306 svar, 66 %.

Resultat

- En klar majoritet av de svarande har rörelsehinder.
- Två tredjedelar reser kollektivt någorlunda regelbundet trots att endast 13% tyckte det var lätt att resa kollektivt.
- Det finns flera undergrupper bland färdtjänstberättigade som påverkas på olika sätt av förändringar i tillgänglighet.
- Flexlinjens potential utnyttjas inte fullt ut.

Personer över 85 år saknas i studien.

Elisabeth Beijer: Brukarrevision av en kollektivtrafik för alla (KOLLA-projektet 2010)

Urval

Studien tog fram och använde ett brukarråd med utvalda från de som deltagit tidigare i kolla-projektets enkäter. 13 personer ingick från början och 7 personer fullföljde revisionen. Två synskadade tillkom under processen för att få fler funktionshinder representerade (de andra var rörelsehindrade).

Metod

Revisionen bestod av två delar, datainsamling och dialogmöte. Datainsamlingen gjordes så att personerna fick föra resedagbok för alla resor under en viss period. Totalt 53 resor med buss eller spårvagn ingick och 27 byten gjordes.

Materialet analyserades med kvalitativ innehållsanalys. En sådan analys kan bidra med en ökad förståelse för hur verkligheten kan te sig.

Unga saknades i materialet, tyngdpunkten blev på äldres erfarenheter
Modellen kan utvecklas och användas i fortlöpande metodutvecklingsarbete

Inträsseanmälningsblankett, resedagbok

Landstingsrevisorerna SLL RK 200512-137

Granskning av tillgänglighetsarbetet i enlighet med revisionsplanen. Rapporten är sammanställd på basen av dokumentstudier och intervjumaterial. Man har mätt hur många bussar som har läggolv, tunnelbanestationer med hiss etc. och jämför med satsade medel.

<i>Dokumenttyp</i>	<i>Klass</i>	<i>Projekt</i>	<i>Kund</i>
Rapport 01	-	Exempelresor som metod för att studera	Myndigheten för trafikanalys
<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Författare</i>	<i>Statisticons projektnr</i>
02	2011-12-13	Leif Moström	Traf4160
			<i>Sida</i>
			24

”En uppföljning av de tre delmålen... visar att det f.n. inte går att fullt ut mäta effekterna av gjorda tillgänglighetsanpassningar.”

KOLL framåt Huvudrapport VV publikation 2008:33. Har inte fokus på funktionshindrade.

Vetenskapliga publikationer

Tillgången till vetenskapliga publikationer har varit begränsad till open access samt material skickat från Gunilla Carlsson, Lund.

Catching the bus in old age. Methodological aspects of accessibility assessments in public transport. Avhandling 2004, 5 delstudier (Gunilla Carlsson)

Avhandlingen undersöker förutsättningar för att utveckla instrument för bedömning av fysisk tillgänglighet i kollektivtrafiken utifrån ett reskedjersperspektiv.

Utgångspunkt Enabler konceptet i tre steg

1. Bedömning av funktionella begränsningar och beroende av förflyttningshjälpmedel
2. Bedömning av kraven i miljön baserad på normer och rekommendationer
3. Analys av relation mellan funktionella begränsningar och miljöhinder.

Studie 1 - identifiera problem i den objektiva miljöbedömningen.

Offentlig gångmiljö ger problem, problem med dynamiken i miljön

Studie 2 - tjugo färdtjänstberättigade personer reste med observatör till en målpunkt och tillbaka.

Oberoende miljöbedömning lades på, samstämmighet i ca två tredjedelar

Studie 3 funktionella begränsningar på gruppnivå.

Studie 4 - fokusgruppintervjuer med 20 färdtjänstresenärer (se nedan)

Studie 5 - teoretiska och metodologiska reflektioner, gav en teoretisk modell för tillgänglighetsforskning

Preliminär struktur för framtida instrument. Teoretisk, inte färdigt att använda!

Travelling by urban public transport: Exploration of usability problems in a travel chain perspective. Scand J Occupational Therapy 2001 **11** 78-89 (Gunilla Carlsson, studie 4 i avhandlingen).

Metod

20 personer intervjuades i fokusgrupper

Urval

Studien utfördes i Helsingborg och Kristianstad. Deltagarna samplades på flexbussar genom korta screeningintervjuer. De var 60 till 88 år, 17 kvinnor, 3 män

Resultat

Inventering av problem med resandet

<i>Dokumenttyp</i>	<i>Klass</i>	<i>Projekt</i>	<i>Kund</i>
Rapport 01	-	Exempelresor som metod för att studera	Myndigheten för trafikanalys
<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Författare</i>	<i>Statisticons projektnr</i>
02	2011-12-13	Leif Moström	Traf4160
			<i>Sida</i>
			25

Översikt av miljöbarriärer i resekedjorna

Kombinationer av funktionshinder, kombinationer av barriärer

Resan som förutsättning för andra sysselsättningar, t ex handla

Slutsats

Grund för efterföljande systematiska undersökningar

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar, Johan Persson, Licentiatavhandling
Metod TVISS - Tillgänglighetsvillkor i svenska städer, utvecklad av Mats Reneland, Chalmers är
bättre än bristinventering.

Inventerar tillgänglighet för oskyddade trafikanter och analyserar bristernas konsekvenser.

GPS används tillsammans med befolkningsdata på fastighetskoordinat

Fältinventering av trafikmiljön

Databaser av gång- och cykelnätverk

Databaser – digitalisering av kollektivtrafiknät

Därefter görs tillgänglighetsanalysen

Innehåller mycket data men är för tekniskt för att användas i vår studie

Older people and local public transit: Mobility effects of accessibility improvements in Sweden. *Journal of Transport and Land Use* 2 49-65 (2009) (Wretstrand et al).

Användbara definitioner av tillgänglighet resp användbarhet (se extramaterial nedan)

Studerat Helsingborg, Karlskrona och Borås.

Enkät

Frågor om den svarande, hälsostatus, resvanor, resmöjligheter, hinder för resande och hur nöjd man är med befintliga möjligheter

Urval

Äldre 75+

Enkät skickas ut med post till 700 personer per stad med omgivande landsbygden, svarsfrekvens 46%

Resultat

- Ca hälften hade rörelsehinder
- De flesta var nöjda med resmöjligheterna
- Vikten av resekedja, närhet till hållplats, låggolv etc. bekräftas
- Det behövs ett alternativ mellan allmänna transportmedel och färdtjänst för att tillgodose behovet av resor hos den studerade gruppen

<i>Dokumenttyp</i>	<i>Klass</i>	<i>Projekt</i>	<i>Kund</i>
Rapport 01	-	Exempelresor som metod för att studera	Myndigheten för trafikanalys
<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Författare</i>	<i>Statisticons projektnr</i>
02	2011-12-13	Leif Moström	Traf4160
			<i>Sida</i>
			26

Hemsidor:

FunkaPortalen

Korta reportage.

Fördubblingsportalen – Projekt med målet att fördubbla kollektivt resande

(Svensk kollektivtrafik, Bussbranschens riksförbund, Svenska taxiförbundet, Branschföreningen tågoperatörerna, SKL och Trafikverket.)

Program för tillgänglighet

Uppdrag ta fram ett branschgemensamt program ”Tillgänglighet för personer med funktionshinder, hur branschaktörerna tillsammans med intressenter i samhället kan säkerställa tillgängligheten.”

Rapport klar september 2011.

Handisam

Här har vi valt att ta med några längre citat från Handisam, eftersom de har ett så centralt ansvar för dessa frågor.

Handisam har ett antal indikatorer på utveckling. Lokalers tillgänglighet är bättre beskrivna än transportsektorn. Följande indikatorer är tillgängliga för fordon:

- Hållplatsutrop
- Informationsskylt
- Låggolv
- Ramp/lift

Handisams analys av indikatorer:

”Inom transportområdet kan fordonens tillgänglighet i länstrafiken följas. Fordon innefattar till största del bussar, spårvagnar och tåg. Av de fordon som körs i länstrafiken har drygt hälften inre informationsskylt och låggolv och hållplatsutrop. Andelen har varit densamma under de senaste åren. De fordon som har ramp eller lift har ökat de senaste åren och har nu nått upp till samma nivå.

Tillgängligheten i kollektivtrafiken har länge varit ett viktigt mål och är avgörande för en stor del av befolkningens delaktighet i samhället. Fortfarande saknas ändå grundläggande tillgänglighet hos en stor del av fordonen.

Det finns dessutom fler komponenter som är avgörande för om personer kan resa. För att följa hela resan måste exempelvis hållplatsers tillgänglighet följas.”

Underlag till hearing om genomförandet av den nationella handlingsplanen för handikappolitiken – tema kollektivtrafiken

Skrivelse till Socialdepartementet 2008, dnr 2007/0351, utdrag

Bygg upp ett fungerande uppföljningsystem som täcker in alla delar av kollektivtrafiken

Det sker ett kontinuerligt tillgänglighetsförbättrande arbete på många håll. Någon enhetlig bild över hur långt man kommit i arbetet finns dock inte. Endast enstaka områden inom kollektivtrafiken kan i dag följas upp och utvärderas då det gäller tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning.

<i>Dokumenttyp</i>	<i>Klass</i>	<i>Projekt</i>	<i>Kund</i>	
Rapport 01	-	Exempelresor som metod för att studera	Myndigheten för trafikanalys	
<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Författare</i>	<i>Statisticons projektnr</i>	<i>Sida</i>
02	2011-12-13	Leif Moström	Traf4160	27

Exempel på en databas som kan medge uppföljning är SLTFs miljö och fordonsdatabas FRIDA, som har till syfte att lagra, analysera och visa information rörande länstrafikhuvudmännens fordon. Det pågår även ett nordiskt arbete att ta fram indikatorer på tillgänglighet inom kollektivtrafiken. Arbetet med att ta fram uppföljningssystem måste dock intensifieras. Utgångspunkten bör i mån av möjlighet vara att befintliga system kompletteras med data som berör tillgänglighet. Trafikverken, SIKA, SLTF och Handisam bör intensifiera samarbetet kring uppföljningssystem.

E-verktyget (Handisam)

Verktyg för tillgänglighetsarbete för att fördjupa demokratin

Processtöd Tillgänglighet (Handisam)

Hjälper projekt inom Europeiska socialfonden att arbeta med tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Genomförs 2009-2011 av Handisam och Handikappförbunden.

FRIDA – Svensk kollektivtrafik databas

Nyckeltal för tillgänglighet finns för

- Låggolv
- Ramp/lift
- Rullstolsplats
- Audiovisuellt utrop
- Barnvagnsplats
- Tillgänglighetsanpassade fordon