

Hur trygg är en spårvagnsresa?

En studie om risker, otillgänglighet och barriärer för personer med funktionsnedsättningar

Jörgen Lundälv, Per Olof Larsson, Anna Carlsson,
Robert Kindberg, Kristina Kindberg, Linda Karlsson

Jörgen Lundälv, docent i socialt arbete, Institutionen för socialt arbete, Göteborgs universitet,
E-post: Jorgen.Lundalv@socwork.gu.se

Per Olof Larsson, medlem i DHR - Delaktighet Handlingskraft Rörelsefrihet i Göteborg,
Fil Lic i socialt arbete, E-post: radiotime@hotmail.se

Anna Carlsson, forskare, Chalmers Industriteknik, Göteborg,
E-post: Anna.Carlsson@chalmersindustriteknik.se

Robert Kindberg, tillgänglighetskonsult och ombudsman i DHR - Delaktighet Handlingskraft
Rörelsefrihet, Göteborgsavdelningen, E-post: Robert.Kindberg@dhr.se

Kristina Kindberg, ombudsman, Unga Rörelsehindrade Göteborgsklubben,
E-post: kristina@urg.nu

Linda Karlsson, verksamhetsutvecklare, DHR - Delaktighet Handlingskraft Rörelsefrihet,
Göteborgsavdelningen, E-post: Linda.Karlsson@dhr.se

Studien har identifierat ett antal intressanta möjligheter och potentialer för att främja säkerhet och utökade åtgärder för att förebygga de risker och olyckor som kan inträffa vid färd med spårvagn. Studien visar hur personer med olika funktionsnedsättningar måste ha möjlighet att göra hela sin resa med kollektivtrafik. I artikeln diskuteras hur respondenterna avstår från att resa, dels för att de inte alltid kan avgöra vilken spårvagn som kommer och om den som kommer blir tillgänglig, men också för att undvika en osäker ramp. Osäkra tillstånd kan skapa stress och ökad transportfattigdom. Blotta vetenskapen om att något kan hända leder till "resestress" eller "kollektivtrafikstress", som visar sig på olika sätt, som irritation på medpassagerare eller frustration över oförmågan att ta sig till skolan eller jobbet i tid.

The study has identified a number of interesting opportunities and potentials for promoting safety and expanding measures to prevent against risks and accidents that can occur while travelling by tram. The study shows how people with disabilities must have the means of making their entire journey using public transport. The article discusses how the respondents avoid transfers, in part because they can't always determine which tram is coming, and whether the one that is coming will be (if it's) accessible, but also to avoid an unsafe ramp. The number of unsafe moments creates stress and increased transport poverty. The mere knowledge that something might happen leads to 'travel stress' or 'public transport stress', which manifests in different ways, such as irritation with fellow passengers or frustration over the inability to get to school or work on time.

Inledning

Funktionshinderorganisationen DHR - *Delaktighet Handlingskraft Rörelsefrihet* har länge verkat för ökad tillgänglighet, allmänna kommunikationer, färdtjänst och ett tillgängligt samhälle för alla (Wermeling, 2013). Föreliggande undersökning har genomförts i kollektivtrafiken i Göteborg (Kindberg & Larsson, 2022; Lundälv et al, 2022). Syftet med studien är att undersöka hur det är att resa med spårvagn som representanter i funktionshinderorganisationerna *Unga Rörelsehindrade Göteborgsklubben* och DHR. Följande frågeställningar har studerats: 1) Vilka hinder och barriärer, respektive möjligheter upplever representanterna i funktionshinderorganisationerna med resor med spårvagnar? 2) Vilka risker identifierar representanterna med spårvagnsresorna? 3) Vilka förbättringsåtgärder identifierar representanterna efter genomförd resa? Studien undersöker det som i resvaneundersökningen kallats för huvudresa (Trafikanalys, 2018). Huvudresan är i vår undersökning från dörren i bostaden till dörren på arbetsplatsen.

Delaktighet och tillgänglighet

Transport och förflyttning är avgörande för att människor ska kunna uppleva delaktighet och tillgänglighet (Lindqvist & Lundälv, 2012). Forskning visar att tillgängligheten brister i samhället för att personer med funktionsnedsättningar ska kunna förflytta sig på ett säkert och tryggt sätt. Bristande flexibilitet och utanförskap kan leda till att en person hamnar i fattigdom så kallad *transportfattigdom* och *tillgänglighetsfattigdom* (Berg et al, 2019). Studier har visat att upplevd komfort och upplevd säkerhet är två betydelsefulla kvalitetsfaktorer. En litteraturöversikt över kollektivtrafikens betydelse visar att låggolvsspårvagnar och bussar endast delvis kan underlätta resandet för personer med funktionsnedsättningar (Book et al, 2016).

Haddons matris

Studien utgår från Hela resan (Olsson, 2003) och Haddons matris (Haddon, 1980a; Haddon, 1980b). Det vill säga att den måste vara tillgänglig i alla dess delar. Haddons matris används för att förstå ett trafikskadesammanhang och skadereducerande faktorer. Matrisen består av tre faktorer: *Människan*, *Fordon* och *utrustning* samt *Omgivningen* bestående av fysisk omgivning samt socioekonomiska förhållanden (Carlsson & Lundälv, 2019; Henje et al, 2021; Carlsson & Lundälv, 2022). Studien utgår från Haddons matris, modifierad specifikt för kollektivtrafik. Till matrisen har lagts till ytterligare en nivå, *Samhällsnivån*.

Material och insamlingsmetod

Metoden har varit kvalitativa intervjuer med representanter i organisationerna, deltagande observation, fältanteckningar och fotodokumentation i samband med spårvagnsresor. Deltagande observationer har genomförts under samtliga årstider under år 2021 och under våren 2022. Utgångspunkten för projektet har varit *Nollvisionen* samt *Hela Resan och inga särlösningar* (Proposition 1996/97:137; Olsson, 2003; Krantz et al, 2009; Belin et al, 2012). I projektet medverkade tre seniora forskare samt två representanter från organisationen DHR. Projektmedtagarna har deltagit i planeringsmöten, kommenterat och skrivit texter, rest med olika spårvagnsmodeller och reflekterat kring forskningsprocessen. Forskaren har en outsiderposition vilket innebär att en etisk fråga uppstår i vilken grad som forskaren kan förstå personer med funktionsnedsättnings sätt att tolka upplevelser (Wermeling & Nydahl, 2011; Larsson et al, 2016). Informanterna har valts ut i samråd med verksamhetsledare i DHR och utgör ett strategiskt urval av representanter i de två funktionshinderorganisationerna *Unga Rörelsehindrade Göteborgsklubben* och DHR. Strukturerade intervjuer har genomförts med samtliga respondenter. Vi har följt de forskningsetiska principer och råd som har utarbetats av Vetenskapsrådet (Vetenskapsrådet, 2017).

Resultat

Individuella faktorer

Respondenterna uppger att de sällan möts av arga, fientliga eller berusade medtrafikanter på vagnen. Däremot upplever de att de ofta råkar ut för medtrafikanter som tränger sig före, står i vägen, inte kör på rätt sätt eller inte lämnar plats. Detta inträffar oftast vid påstigning,

En respondent uppger att ”Det händer att man får be medtrafikanter att flytta sig från rullstolsplatsen. Ofta gör de detta men inte alltid. Då kan en man bli stående innanför dubbeldörrarna med rullstol.”

Vid en del hållplatser uppehåller sig berusade personer, vilket skapar osäkerhet och kan upplevas ”som tjatiga”. Enligt en respondent finns här en genusaspekt på detta. Kvinnliga resenärer känner sig sannolikt mer obekväma av att möta berusade vid hållplatserna. En respondent uppger att hen undviker att använda kollektivtrafik på kvällar och nätter på grund av hotfulla och obehagliga medtrafikanter eftersom man inte kan ta sig bort från det som händer till en annan plats eller hoppa av och vänta på nästa vagn. Under resans gång kan det vara svårt att nå biljettautomaten, få en plats fri från barnvagnar, veta var man befinner sig eller om spårvagnen kommer att stanna vid nästa hållplats. Att komma av eller på vagnen är en utmaning om avståndet mellan vagn och markplan är stort. På några hållplatser är det så brant mellan hållplats och gatunivån så det

innebär en svårighet att ta sig av och på, eller alternativt få en avsevärt längre väg. En rullstolsanvändare ska färdas med ryggen mot sätet på en rullstolsplats. Risken är annars att rullstolen förvandlas till en projektil vid en häftig inbromsning. Men då krävs att den platsen inte redan är upptagen, exempelvis av en rollatoranvändare eller barnvagn. Om man som rullstolsanvändare ställer sig på en för rullstolsåkare avsedd plats, är det inte möjligt att samtala med en sittande medresenär eftersom den sitter på för stort avstånd. Om medresenären i stället ställer sig bredvid får rullstolsanvändaren samtala ”uppåt”, i en för många obekväma position. Det är också svårt, för att inte säga omöjligt, för flera rullstolsanvändare att åka tillsammans. Speciellt gäller detta om man använder elrullstolar, eftersom dessa väger så mycket att de överskrider maxvikten.

Det händer att rullstolen får elfel så att den stannar eller att fotplattan lossnar under färd. Dåligt pumpade däck kan innebära att bromsarna inte tar, om vagnen gör en häftig inbromsning, utan glider och riskerar att köra på medpassagerare. Att sitta i rullstol gör det svårt att ha en bra överblick eller se ut genom fönstren. Detta kan, enligt respondenterna, vara besvärligt om de inte känner till vägen. Rullstolar är inte fjädrade, gamla och slitna spårvagnar kränger, slänger och skakar vilket gör det obekvämt och leder till ryggsmärtor.

Miljöfaktorer

Dålig snöröjning innebär ofta att man måste välja andra vägar. Det händer också att när en respondent kommer till en hållplats är den omöjlig att använda på grund av grävarbete eller dålig snöröjning. Är det dessutom mörkt, som det ofta är under vinterhalvåret, kan det vara svårt att uppmärksamma grävarbete på avstånd. Vindskyddet på hållplatsen är oftast dåligt när det blåser och regnar. Ibland är dessutom glasrutorna sönderslagna. Hela resan är omöjlig om man lyckas ta sig ända fram till hållplatsen, men där tvingas vända hem på grund av en snöpuckel.

Under vinterperioden kan det vara vara blåsigt, kallt, snö och regn. Att sitta i rullstol och vänta vid kyla kan vara påfrestande och hälsovådligt eftersom det är svårt att hålla värmen. I normalfallet är det då inte möjligt att åka kollektivt på grund av risken att bli stående vid hållplatsen för att vänta på en tillgänglig vagn. En respondent berättar: ”Kvällstider kan vi stå och vänta en halvtimme och är det då kallt så då blir man nedkyld för där är inte mycket till skydd heller om de inte har byggt bra vindskydd. Man blir väldigt nedkyld när man står där i hållplatsen och väntar”.

Den stora utmaningen med att resa med kollektivtrafiken är vid av- och påstigning. Det är ett stressmoment att inte veta om man kommer på eller ej. För att gå på en spårvagn ska en rullstolsresenär trycka på en knapp vid sidan av vagnen för att göra föraren uppmärksam och kunna aktivera rampen. Det hän-

der emellanåt att föraren inte uppmärksammar att resenären står och väntar. En respondent reflekterar: ”När det är sådana incidenter tycker jag det är svårt att veta om det är tekniskt fel eller chauffören som är dum och skiter i en. Jag har tryckt och vagnen bara åker ifrån mig och då vet jag inte om det är chauffören som inte sett mig eller skiter i mig. Är chauffören inkompetent, är chauffören stressad eller illvillig och inte vill att man ska åka med”.

Alla spårvagnar ska vara utrustade med ramp, men på flera modeller finns bara en ingång med elektrisk ramp. Vid flera hållplatser går det inte att ta sig ombord om det regnar, då det finns risk att rullstolen glider eller tippas. I de fall respondenten har manuell rullstol krävs hjälp av någon som knuffar på eller håller emot vid avstigning. Ett vanligt förekommande problem är att rampen inte fungerar, speciellt gäller detta äldre vagnar. Då ska föraren uppmärksammas och komma och montera en manuell extraramp, vänta till rullstolen kommit ombord, och därefter ta bort den och sätta tillbaka den på sin plats. Det skapar stress för alla inblandade resenärer

Att hoppa av utan ramp är riskabelt, då det innebär en risk att fotplattan knäcks när rullstolen landar på marken. För att stiga av ska personen trycka på en blå knapp som gör föraren uppmärksam på att rullstolsresenären ska gå av. Föraren skall därefter trycka sin knapp som aktiverar en gul blinkande knapp som aktiverar rampen. Det förekommer inte sällan att någon av dessa knappar inte fungerar eller att föraren inte uppmärksammar knapptryckningen. Spårvagnen kör förbi hållplatsen.

Strukturella svårigheter

Regelverket kan skapa flera problem för personer med funktionsnedsättning. Staden har haft samma regelsystem under testperioden men ändrat tillämpningen av sin policy och kräver bland annat nytt intyg för att byta ut en trasig permobil. En respondent uppger: ”Det blir stressigt när de ska ompröva, om de kommer att kräva intyg. Även om man haft färdtjänst sedan födseln. Ändå måste man skaffa intyg på nytt igen. Det känns onödigt på något sätt, mitt funktionshinder förändras inte och färdtjänsten har inte revolutionerats på något sätt. Så det är bara jobbigt. De följer upp en gång om året om jag behöver en rullstol eller inte. Det känns som en väldig stress och bara veta att de kan ta den ifrån mig när jag har mycket nytta av den”.

En respondent har fått indragen assistans på grund av ändringar i regelverket. Personen åker därför färdtjänst mellan bostad och arbete i stället för kollektivt som tidigare.

Diskussion

Undersökningen har visat på möjligheter och potentialer för att utveckla såväl trygghet som förebyggande insatser mot risker och olyckor som kan inträffa vid spårvagnsresor. Människor med olika funktionsnedsättningar måste ha möjlighet att göra hela resan i kollektivtrafiken (Carlsson, 2004; Krantz et al, 2009). Vägen till hållplatsen ska vara möjlig att ta sig fram på. Det måste komma en farbar buss eller spårvagn där allt fungerar ända fram till målet. Resultatet visar på flera hinder på vägen fram till hållplatsen, på hållplatsen, på spårvagnen, vid byte, avstigning som omöjliggör en problemfri resa. Detta leder till åkstress, transportfattigdom, social ojämlikhet och tillgänglighetsfattigdom.

Resultatet av vår undersökning visar också att respondenterna undviker byten. Det är enklare att ta rullstolen en längre sträcka än att vänta på en tillgänglig spårvagn eller ännu sämre, vänta på buss. Det finns få möjligheter att komma runt ett problem om man använder rullstol till skillnad mot andra resenärer som kan ta alternativa resvägar. En rullstolsanvändare, speciellt med manuell rullstol, utvecklar dock en form av förtrogenhetskunskap och väljer vägar fria från kanter, gropar, dålig asfalt, backar och mjuk beläggning än en gående för ta sig fram med rullstol i trafikmiljön.

Undersökningen visar att flera insatser måste riktas inte enbart på trafiken och spårvagnar utan även andra delar av det offentliga rummet. En ökad tyngdpunkt i framtiden måste läggas på hela resan, det vill säga vägen till och från hållplatsen. Exempelvis måste den personliga assistansen fungera i praktiken och hissar samt att dörrar i bostaden vara användbara.

Studien visar på vikten av ett stöd på resan, en spårvagnsvärd skulle kunna vara ett steg mot ett självständigt resande. Det skulle också kunna vara en lösning för många andra grupper av trafikanter eftersom det finns många som behöver tillgängliga fordon och det är därför viktigt att kunna flytta fokus från rullstolsåkare i kollektivtrafiken till alla resenärer som behöver säker och trygg resa.

Tack

Flera personer har varit behjälpliga och lämnat synpunkter på vår artikel. Ett varmt tack till Astrid Steen, administratör vid *Unga Rörelsehindrade Göteborgsklubben* samt Jonas Andersson, kanslist vid *DHR – Delaktighet Handlingskraft Rörelsefrihet*, Göteborgsavdelningen.

Referenser

- Belin, M-Å., Tillgren, P., Vedung, E. (2012). Vision Zero: a road safety policy innovation. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 19(2): 171–179.
- Berg, J., Allanson, J., Henriksson, M., Lindkvist, C. (2019). *Hur kan kollektivtrafiken bidra till tillgänglighet och social rättvisa? En studie av mobilitetsstrategier i socialt utsatta områden*. K2 Outreach 2019:4. Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.
- Book, K., Henriksson, M., Levin, L., Svensson, Å. (2016). *Kollektivtrafikens roll i resenärens vardagsliv. En litteraturoversikt*. K2 Working Paper 2016:17. Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.
- Carlsson, A., Lundälv, J. (2019). Acute injuries resulting from accidents involving powered mobility devices (PMDs) — Development and outcomes of PMD-related accidents in Sweden. *Traffic Injury Prevention*, 20:5: 484–491.
- Carlsson, A., Lundälv, J. (2022). Rollator related pedestrian single accidents and collision events in Sweden. *Traffic Safety Research - An Interdisciplinary Journal (TSR)*, 2: 1–24.
- Carlsson, G. (2004). Travelling by urban public transport: Exploration of usability problems in a travel chain perspective. *Scandinavian Journal of Occupational Therapy*, 11(2): 78–89.
- Diskrimineringslag (SFS 2008:567)*.
- Echeverri, P., Salomonson, N. (2019). Consumer vulnerability during mobility service interactions: causes, forms and coping. *Journal of Marketing Management*, 1-27.
- Egard, H., Hansson, K., Wästerfors, D. (2022). *Accessibility Denied. Understanding Inaccessibility and Everyday Resistance to Inclusion for Persons with Disabilities*. Abingdon, Oxon: Routledge.
- Haddon, W. Jr. (1972). A logical framework for categorizing highway safety phenomena and activity. *The Journal of Trauma*, 12: 193–207.
- Haddon, W. Jr. (1980a). Options for the prevention of motor vehicle crash injury. *Israel Journal of Medical Sciences*, 16: 45–68.
- Haddon, W. Jr. (1980b). *Advances in the epidemiology of injuries as a basis for public policy*. Public health reports. Washington, D.C. 95(5): 411–421
- Henje, C., Stenberg, G., Lundälv, J., Carlsson, A. (2021). Obstacles and risks in the traffic environment for users of powered wheelchairs in Sweden. *Accident Analysis and Prevention*, 159: 1–8.
- Kindberg, R., Larsson, P O. (2022). Lång resa för tillgängliga spårvagnar. *Tidningen Mötespunkt*, Nr 3, s.4-5.
- Krantz, L-G., Lindahl, L., Nunes, J F., Schmidtbauer, P. (2009). *Färd med förbehåll. En utvärdering av KOL-LA-projektets arbete för förbättrad tillgänglighet i kollektivtrafiken*. Göteborg: FoU i Väst, Göteborgsregionens kommunalförbund.
- Larsson, P O., Högberg, H., Lundälv, J. (2016). Etik, funktionshinder och medaktörskap i media. *Socialmedicinsk Tidskrift*, 93(6): 677–685.
- Lindqvist, R., Lundälv, J. (2012). Participation in Work Life and Access to Public Transport - Lived Experiences of People with Disabilities in Sweden. *Australian Journal of Rehabilitation Counselling*, 18(2): 148–155.

forskning och teori

- Lundälv, J., Nilsson, E M., Eriksson, M. (2022). Covid-19 Pandemic Coping Strategies in a Complex Landscape of Crisis Communication: a Participatory Study with Disability Organisations in Sweden. *Baltic Screen Media Review (BSMR)*, 10(1): 141–161.
- Lundälv, J., Larsson, P O., Carlsson, A., Kindberg, R., Kindberg, K., Karlsson, L. (2022). *Risker, säkerhet och inkluderande spåragnar ur ett funktionshinderperspektiv - Rapport från ett forskningsprojekt*. Göteborg: Göteborgs universitet, Chalmers Industriteknik, DHR - Delaktighet Handlingskraft Rörelsefrihet (DHR) Göteborgsavdelningen, Unga Rörelsehindrade Göteborgsklubben.
- Olsson, A. (2003). *Hela resan en nödvändighet för att nå målet om tillgänglig kollektivtrafik 2010. Slutrapport i projektet Hela Resan som var ett samverkansprojekt mellan de nationella kollektivtrafikaktörerna i Sverige*.
- Proposition 1996/97:137. *Nollvisionen och det trafiksäkra sambället*. Regeringens proposition 1996/97:137.
- Svensson, E. (2020). *Bygg Ikapp för ökad tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning*. Stockholm: Svensk Byggtjänst.
- Vetenskapsrådet. (2017). *God forskningsved*. Stockholm: Vetenskapsrådet.
- Wermeling, E., Nydahl, E. (2011). *Från forskningsobjekt till medaktör. Om samarbete mellan forskare och dem forskningen berör*. Sundbyberg: Handikappförbunden.
- Wermeling, E. (2013). *DHR Idéskrift*. Antagen vid förbundsmötet 2013. Farsta: DHR - Förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder.