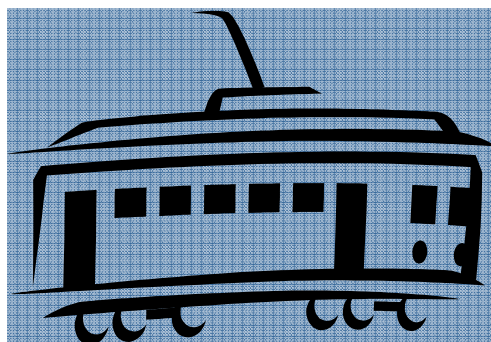


”Jag åker kollektivt när jag kan och färdtjänst när jag måste.”

– en tredje rapport om KOLLA-resenärernas resor



Arbetsrapport 3

Lisbeth Lindahl

Oktober 2008

Sammanfattning

Resultaten från tidigare års enkäter står sig stabilt. Så kan man sammanfatta resultatet från årets enkätundersökning som är den tredje i ordningen. När man genomför ett stort och omfattande projekt som KOLLA-projektet önskar man förstås ett resultat som stödjer de förväntningar man hade från början. Den här enkäten ger emellertid inte stöd för att KOLLA-resenärerna åker mer kollektivt än de gjorde för tre år sedan. Det kan bero på att det inte finns potentialer för ett förändrat resande eller på något annat. Den takt som olika åtgärder har genomförts med motsvarar inte heller vad som var planerat från början. Bland annat har de nya fordonen med låggolv har blivit försenade och det nya IT-systemet som skulle vara ett stöd för resservice på Färdtjänsten har fördröjts. Att i det läget förvänta sig stora effekter är inte särskilt realistiskt.

Vi saknar också kunskap om hur mycket KOLLA-resenärerna skulle kunna åka kollektivt optimalt sett, om alla åtgärder hade vidtagits och fungerande till hundra procent. Det finns en övre gräns för vad den här gruppen kan klara. Vissa resor kan flyttas över till kollektivtrafiken eller Flexlinjen men inte alla. När kollektivresorna inte fungerar kvarstår behovet av färdtjänst. Om det inte vore på det viset skulle dessa personer aldrig ha blivit beviljade färdtjänst. Man skulle kunna välja att se KOLLA-projektet som ett projekt som kommer att göra det möjligt för fler att åka kollektivt, oavsett om resenärerna har färdtjänsttillstånd eller inte. En tillgängligare kollektivtrafik kan leda till att behovet av färdtjänst förebyggs helt eller skjuts fram i åldrarna för en stor grupp resenärer.

I rapporten diskuteras enkätresultatet i jämförelse med den interna statistiken från Färdtjänsten över antalet genomförda färdtjänstresor som visar andra siffror. Skillnaderna mellan de olika källorna antas bero dels på ett selektivt bortfall i studien från dem som inte reser alls med färdtjänst, dels på att det är skillnad mellan upplevelser och faktiska händelser. Det som skapar trovärdighet åt enkätresultatet är att det står sig stabilt över de tre åren.

När det gäller KOLLA-resenärernas förmåga att resa framgår det av årets enkät att ungefär halva gruppen upplever hälsoproblem medan den andra hälften inte gör det. Det framgår också att hälsoproblemen är vanligare bland resenärer mellan 30 och 79 år och inte, vilket är den gängse bilden, bland de allra äldsta (över 80 år). I linje med det är den vanligaste typen av färdtjänsttillstånd ett där resenären endast kan hänvisas till kollektivtrafiken de dagar när hälsotillståndet medger det.

Resultatet visar också att färdtjänsten är det vanligaste färdmedlet i gruppen som helhet. Den används av flest men kollektivtrafiken används av nästan lika många. Färdtjänsten och kollektivtrafiken är också de färdmedel som används mest frekvent. En analys över hur resenärerna använder olika färdmedel visar att de fungerar som komplement till varandra. De som åker ofta med kollektivtrafiken åker mindre ofta med färdtjänst och vice versa. Detta ger stöd för tanken att olika färdmedel svarar mot olika resbehov.

Årets enkät innehöll några frågor om gratis kollektivtrafik under lågtrafik för pensionärer, något som infördes vid årsskiftet 2007/2008 i Göteborg. Denna satsning har bidragit till ett ökat resande med kollektivtrafiken för en tredjedel av pensionärerna i studien. En fjärdedel av pensionärerna minskade sina resor med Flexlinje eller färdtjänst till följd av att det blev gratis att åka kollektivt.

I fråga om resmöjligheterna upplever de flesta oförändrade eller förbättrade resmöjligheter. Trots det är det många som önskar att de kunde resa mer än de gör. Det som hindrar dem är framför allt bristande hälsa och ork. Liksom tidigare år är det många som reser relativt frekvent med kollektivtrafiken, trots att dessa resor upplevs som svåra att genomföra. En mindre grupp av deltagarna i studien har blivit hänvisade till Flexlinjen när de har ringt och beställt färdtjänst. Liksom förra året är många negativt inställda till att ha fått byta färd sätt.

Innebörden av att resa med kollektivtrafiken och färdtjänsten visar också liknande resultat som föregående år. Bland dem som ofta åker kollektivt upplevs kollektivresan ge en känsla av frihet och att man är en bland alla andra. För dem som reser mer sällan har inte kollektivresan dessa innebörder. Innebörden av färdtjänsten är däremot mer likartad bland KOLLA-resenärerna och handlar om att inte behöva besvara anhöriga och att färdtjänsten är en trygghet när inga andra resor fungerar.

Liksom förra året noterar vi en del könsskillnader i resultatet. Män behöver till exempel i större utsträckning än kvinnor ha någon med sig på resan med både färdtjänsten och kollektivtrafiken. Ålderskillnader visar bland annat att de över 65 år i större utsträckning ser förbättrade resmöjligheter jämfört med yngre resenärer. Korrelationer visade även ett samband mellan ålder och upplevelsen av hur svårt resenären tyckte det var att åka kollektivt. Ju yngre resenären var desto större sannolikhet för att kollektivresan skulle upplevas som svår.

Jämförelsen av hur KOLLA-resenärerna reser med färdtjänst och kollektivtrafik visar en viss nedgång mellan 2006 och 2007 men oförändrat resande mellan 2007 och 2008. Hur ofta de reste med Flexlinjen förändrades inte mellan åren.

Andelen som upplever svårigheter att åka kollektivt har inte heller förändrats över åren. Likaså är de vanligaste hindren desamma år från år. De handlar om att det upplevs som svårt att kliva på/av fordonet, stressigt vid på-/avstigning och svårt att hålla balansen i fordonet.

Diskussionsavsnittet innehåller några reflektioner som riktar sig till projektets fortsatta genomförande. Här ges också förslag på framtida studier inom ämnesområdet.

Innehållsförteckning

Bakgrund	5
Syfte och metod	6
Vilka fyllde i enkäten?	8
Hur ofta reser färdtjänstresenärerna?	11
Resmöjligheter	12
Hur lätt är det att åka i den allmänna kollektivtrafiken?	14
Attityder till olika färdmedel och att bli hänvisad till Flexlinjen	18
Könsskillnader.....	19
Åldersskillnader.....	20
Jämförelser mellan 2006 och 2007 års resultat	21
Övriga kommentarer	22
Diskussion	23
Rekommendationer	25
Referenser	31
Bilagor	32

KORTFAKTA

- KOLLA-projektet är ett projekt som syftar till att skapa en kollektivtrafik för alla resenärer, med eller utan funktionshinder. Trafikkontoret, Färdtjänsten och Västtrafik samverkar i projektet (www.kolla.goteborg.se).
- FoU i Väst/GR är en avdelning inom Göteborgsregionens kommunalförbund som ägnar sig åt forskning och utveckling inom välfärdsområdet (www.grkom.se/fouivast). FoU i Väst/GR följer och utvärderar KOLLA-projektet under 2006-2008.
- Färdtjänst avser anropsstyrda resor med personbil eller rullstolsbuss som erbjuds personer med färdtjänstillstånd.
- Flexlinjen avser anropsstyrda resor med mindre bussar som trafikerar en mindre del av staden, oftast en stadsdel. Vid tidpunkten för undersökningen var Flexlinjen utbyggd i 11 stadsdelar.
- Kollektivtrafik avser den allmänna kollektivtrafiken med spårvagnar, bussar och färjor i Göteborgs Stad.
- Begreppet KOLLA-resenär används för att beskriva de färdtjänstberättigade personer som har fått ett individuellt tillstånd som innebär att de bedöms kunna resa även med den allmänna kollektivtrafiken och med Flexlinjen.

Ett stort tack till alla som deltog i årets enkätundersökning. Tack också till Catharina Krantz vid Färdtjänstförvaltningen och Nils Odebo (GR Studentservice) som har arbetat med det praktiska kring enkätstudien!

Bakgrund

Arbetet med att förbättra tillgängligheten i kollektivtrafiken pågår över hela landet. Så kallade ”enkelt avhjälpna hinder” skall undanröjas fram till 2010 för att förbättra tillgängligheten till det offentliga rummet. Regeringen har tillsatt en utredning som syftar till att se över lagstiftningen om kollektivtrafiken och lämna förslag på om de särskilda lagstiftningarna för färdtjänst, sjukresor och skolskjutsning skulle kunna ersättas av en samlad lag. Intressant för KOLLA-projektet är att uppdraget även skall undersöka hinder för samverkan mellan den allmänna och särskilda kollektivtrafiken (Lundin, 2008).

FoU i Väst/GR har sedan 2006 haft i uppdrag att genomföra ett forsknings- och utvecklingsprojekt som följer KOLLA-projektet i Göteborg (Göteborgs Stad, 2004). Den enkätundersökning som redovisas här är den tredje i sitt slag och ingår som en av flera delstudier. Denna delstudie har genomförts i syfte att öka kunskapen om projektets betydelse för färdtjänstresenärer som även använder allmän kollektivtrafik.

Från tidigare studier kan vi konstatera att resenärer är mer positivt inställda till resor med färdtjänsten och Flexlinjen än till resor med kollektivtrafiken (Lindahl, Krantz & Odebo, 2006; Lindahl, 2007). Vi har också funnit att många reser med kollektivtrafiken, trots att det kan vara svårt att genomföra dessa resor. Resenärerna möter olika hinder och möjligheter som betingas av såväl den fysiska miljön, den mänskliga miljön samt av den egna förmågan att hantera svårigheter. Hinder är sällan absoluta – i den meningen att de inte går att överkomma – utan handlar ofta om grader av svårigheter. Hinder är dessutom ofta situationsspecifika och skiljer sig åt beroende på om resan är välkänd eller inte, rör sig om större inköp, innebär byte av färdmedel o.s.v. (Lindahl & Odebo, 2007). Upplevelsen av hinder och svårigheter skiljer sig även åt mellan män och kvinnor och olika åldersgrupper på grund av deras skilda resbehov och resvanor. Exempelvis upplever unga resenärer ofta en otrygghet i kollektivtrafiken oavsett om de har funktionsnedsättningar eller inte (IMA, 2007; Lindahl, 2007).

En viktig fråga är om resultaten från årets enkät skiljer sig från tidigare år. Kan man se några effekter av KOLLA-projektet? Frågan är också om KOLLA-resenärernas attityder till kollektivtrafiken skiljer sig åt från Västtrafiks kunder i stort.

En analys av Färdtjänstens statistik över antalet färdtjänstresor bland samtliga KOLLA-resenärer i åldersgruppen 18 till 91 år visar att cirka sextio procent inte genomförde någon färdtjänstresa alls under de månader som den här enkätundersökningen pågick (Jenssen, 2008). Detta är viktig bakgrundsinformation när vi skall försöka dra slutsatser från den enkät som presenteras här.

Syfte och metod

Syftet med denna enkätundersökning var främst att undersöka KOLLA-resenärers resor och attityder till olika färdmedel. Studien är den tredje enkätstudien, där den första enkäten skickades ut våren 2006. Resultatet är tänkt att ge en nulägesbeskrivning och möjlighet till jämförelser av resfrekvens och resmönster med tidigare års resultat.

Deltagare

Totalt sett skickades enkäten ut till 639 av de totalt 2036 personer¹ inom åldersintervallet 18-91 år som hade ett KOLLA-tillstånd i slutet av mars 2008. Fyra av de 639 personerna hade avlidit under året, vilket innebär att 635 personer nåddes av enkäten. I brevet som skickades tillsammans med enkäten framgick det att det var frivilligt att medverka i studien.

451 personer besvarade enkäten, vilket ger en svarsfrekvens på 71 procent. Med tanke på att undersökningsgruppen består av många personer med nedsatt ork och hälsa är svarsfrekvensen god.

Urvalet till studien har tagits fram vid tre tillfällen: Det första urvalet bestod av samtliga färdtjänstresenärer mellan 18-89 år som hade ett så kallat KOLLA-tillstånd våren 2006. De utgör 39 procent av deltagarna i årets enkätstudie (174 personer). Ett tilläggsurval gjordes våren 2007 för att kompensera för bortfall. Den gruppen utgör 38 procent av deltagarna i år (171 personer). Ett tredje tilläggsurval gjordes våren 2008² och utgör 23 procent av samtliga deltagare (106 personer).

Jämförelser av resultat mellan åren baseras på svar från deltagare som har fyllt i enkäten tre år i rad.

Bortfallsanalys

En bortfallsanalys är viktig för de slutsatser som kan dras av resultatet. Det urval som studien baseras på skall återspegla KOLLA-resenärerna i något avseende. Frågan är om vi tror att bortfallet består av någon specifik grupp personer.

Ett flertal personer som inte besvarade enkäten hörde av sig. Anledningarna till att de inte kunde eller ville medverka var framför allt pga. sjukdom, sjukhusvistelse, eller att de hade åkt för lite med färdtjänsten för att vilja uttala sig. Det finns därför anledning att tro att andelen KOLLA-resenärer som inte reste mycket under våren, är underrepresenterade i studien. En analys av Färdtjänstens interna resstatistik visar att andelen KOLLA-resenärer som inte har genomfört någon resa alls per månad är cirka 60 procent.

¹ De nya urvalen som lades till våren 2007 och 2008 genomfördes som slumpmässiga urval inom de fyra åldersgrupper som resenärerna delats in i för den här studien.

² Urvalet togs ut 2008-03-28

De som besvarade enkäten utgör 22 procent av samtliga KOLLA-resenärer inom åldersintervallet i slutet av mars 2008. Bortfallsanalysen visar att deltagarna återspeglar den totala gruppen KOLLA-resenärer relativt väl när det gäller åldersfördelningen. Det finns ändå smärre avvikelser i åldersgruppen 30-64 år (-3 %) och 65-79 år (+4 %).

Enkäten

Enkäten bestod av 30 frågor med utgångspunkt från tidigare studier inom området samt från forskning om välbefinnande³. Nästan alla frågor är identiska med förra årets enkät. Två frågor har tillkommit i år och handlar om pensionärers rätt att åka gratis i kollektivtrafiken⁴.

Enkäten utformades med stor stil för att den lättare skulle kunna läsas av personer med synnedsättning. För att underlätta för dem som trots detta hade svårt för att fylla i den, uppmanades deltagarna att be någon om hjälp med detta.

Utskicket gjordes i slutet av april av Färdtjänstförvaltningen. En månad efter skickades ett påminnelsebrev ut till dem som inte hade besvarat enkäten. För att öka intresset för att medverka, lottades trisslotter ut till dem som besvarade enkäten. För att deltagarnas identitet inte skulle avslöjas användes inga persondata. Svarskuverten med ifyllda enkäter lämnades dessutom öppnade till FoU i Väst/GR för vidare bearbetning.

³ Enkäten bifogas ej med rapporten, men går att få för dem som är intresserade via lisbeth.lindahl@grkom.se

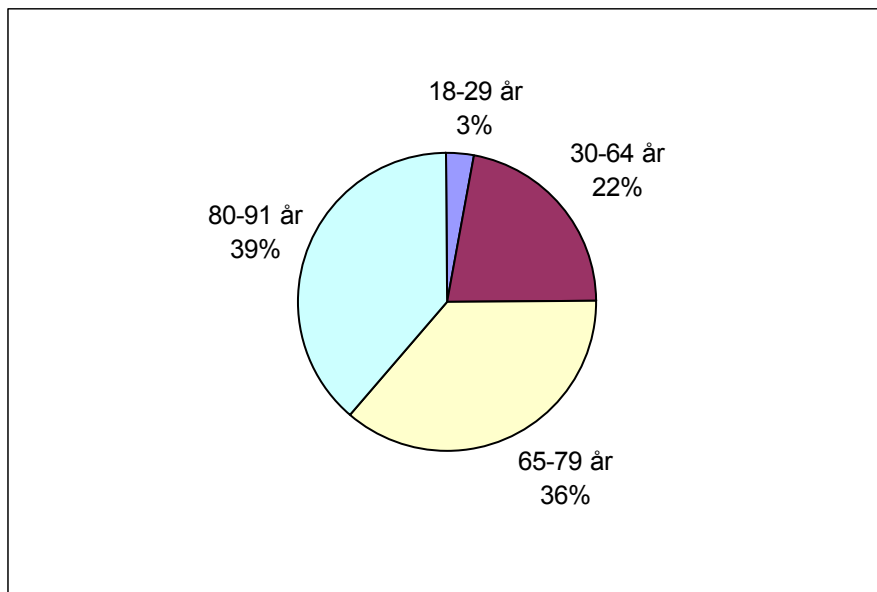
⁴ Detta infördes januari 2008 i Göteborgs Stad. Det är gratis för ålderspensionärer mellan klockan 9-15 på vardagar och dygnet runt under helgdagar.

Vilka fyllde i enkäten?

De som besvarade enkäten var till största del adressaterna, det vill säga de färdtjänstberättigade själva (89 %). En mindre del hade fått hjälp med att besvara frågorna (11 %).

Ålder och kön

Genomsnittsåldern bland deltagarna var 72 år ($SD^5 = 16$ år). Sjuttiofem procent var ålderspensionärer (se figur 1).



Figur 1. Andelen deltagare i olika åldersgrupper.

Två tredjedelar av deltagarna var kvinnor (67 %) och en tredjedel var män. Denna könsfördelning gällde samtliga åldersgrupper förutom inom den yngsta gruppen där hälften var män och hälften kvinnor (se tabell 1).

Tabell 1. Könsfördelning inom olika åldersgrupper

	n	Män	Kvinnor
18 - 29 år	15	50 %	50 %
30 - 64 år	100	31 %	69 %
65 - 79 år	160	32 %	68 %
80 - 91 år	175	33 %	67 %

n = antal

Stadsdel, hushållsstorlek och sysselsättning

Deltagarna bodde i alla Göteborgs stadsdelar. Flest bodde i Centrum (10 %) och Härlanda (10 %). Nästan lika många bodde i Lundby (8 %), Högsbo (7 %) och Biskopsgården (7 %). Det var något färre hemmahörande i Frölunda

⁵ SD = standardavvikelse. Detta mått beskriver hur stor variationen var runt medelvärdet.

(6 %) eller Örgryte (5 %). Sjuttiotre procent av deltagarna bodde, enligt Färdtjänstförvaltningens uppgifter, i någon av de elva stadsdelar som trafikerades av Flexlinjen vid tidpunkten för undersökningen.

De flesta bodde ensamma (65 %). De övriga bodde tillsammans med en person (28 %) eller i större hushåll (8 %).

När det gäller sysselsättning var de allra flesta ålderspensionärer (78 %). En mindre andel arbetade (5 %), var sjukskrivna (4 %) eller sysslade med något annat (11 %). Av dem som hade kryssat för ”annat” var flertalet sjukskrivna eller hade sjukersättning. Ett fåtal var arbetssökande eller studerade.

Funktionshinder och hälsa

74 procent av deltagarna uppgav att de hade nedsatt rörlighet, en fjärdedel att de hade nedsatt syn som ej kunde korrigeras med glasögon (23 %) och en femtedel att de hade hörselnedsättning. Tolv procent uppgav kognitivt funktionshinder (t ex svårt att minnas, planera, tala) och åtta procent psykiskt funktionshinder. En fjärdedel hade kryssat för ”annat funktionshinder” (26 %). Här beskrevs sjukdomar, hälsoproblem och diagnoser av olika slag, exempelvis:

Yrsel, blodtryck, astma, allergi
Artros i knäleder
Ledgångsreumatism
Epilepsi
Downs syndrom

För många färdtjänstberättigade hänger funktionsförmågan ihop med hälsotillståndet. På en fråga om hur deltagarna upplevde sin hälsa svarade ungefär hälften att den var god⁶ (45 %) eller ganska god (8 %). Det var däremot ovanligt att ha mycket god hälsa (3 %). Knappt hälften hade sämre hälsa (”dålig” 38 % och ”mycket dålig” 7 %).

Eftersom hälsotillståndet varierade mycket inom hela gruppen, fanns det anledning att undersöka på vilket sätt den skilde sig åt med avseende på bakgrundsfaktorer. En jämförelse mellan män och kvinnor visade inga skillnader i upplevd hälsa. Däremot var det stora skillnader mellan olika åldersgrupper.

En större andel unga under 30 år upplevde sin hälsa som ”god” eller ”mycket god” (33 % jämfört med 11 % av alla). Övriga i åldersgruppen 80 till 91 år upplevde också att de hade ”ganska god” hälsa (57 % jämfört med 44 % av alla). Däremot var det många bland de medelålders och yngre pensionärerna som uppgav att de hade sämre hälsa. Hälften av deltagarna mellan 30 och 79 år uppgav att de hade ”dålig” eller ”mycket dålig” hälsa.

Det var procentuellt fler i dessa ”mellanåldrar” som hade dålig hälsa jämfört med bland de äldsta (36 %) och yngsta (29 %) grupperna av resenärer.

⁶ Detta svarsalternativ är mittenalternativet på en femgradig skala.

En fråga ställdes också om hälsan hade förändrats det senaste året, eftersom det kan vara en förklaring till förändrade resvanor. De flesta angav ”viss försämring” av hälsan (63 %). Sexton procent upplevde ”stor försämring” av hälsan och 17 procent ”ingen förändring” alls. Ett fåtal upplevde att deras hälsa hade förbättrats (4 %).

Av dem som upplevde försämrad hälsa var det flesta äldre personer. Bland resenärerna över 80 år upplevde de allra flesta ”viss försämring” eller ”stor försämring” (94 %). De som uppgav ”oförändrad hälsa” eller ”viss förbättring” var framför allt yngre än 65 år.

Färdtjänstillstånd

På frågan om hur länge deltagarna hade haft färdtjänstillstånd, framkom det att en stor grupp var relativt nya färdtjänstresenärer. De flesta hade haft tillståndet mellan ett och fem år (69 %). Ett mindre antal hade haft det i mindre än ett år (6 %). De övriga hade haft färdtjänst under längre tid än sex år (25 %).

Trettiosex procent av hela gruppen hade tillstånd till reshjälp vid färdtjänstresan⁷.

Uppgifterna från färdtjänstförvaltningen om vilken typ av färdtjänstillstånd de hade, visar att det var vanligast att ha ett tillstånd som innebar hänvisning till kollektivtrafiken när hälsotillståndet medgav det (typ 2 nedan):

Typ 1: tillstånd som innebär att resenären bedöms kunna åka ensam med kollektivtrafiken om fordonet har låggolv och hållplatserna är anpassade (19 %).

Typ 2: tillstånd som innebär att resenären bedöms kunna åka ensam/med resällskap i kollektivtrafiken ”bättre dagar” (48 %).

Typ 3: tillstånd som innebär att resenären bedöms kunna åka kollektivt med resällskap om fordonet har låggolv och om hållplatserna är anpassade (32 %).

Det kan vara intressant att veta något om vad som karakteriserade de färdtjänstresenärer som hade fått de olika typerna av beslut. Detta berör de nya bedömningar som görs i handläggningen av färdtjänstillstånd. Analyser har gjorts på samband mellan typ av tillstånd och: hushållsstorlek, ålder, kön, upplevd hälsa och funktionshinder. Läsare som är intresserade av dessa resultat kan studera bilaga 3.

⁷ Detta har en ekonomisk betydelse för resenären eftersom reshjälp inte betalar något, till skillnad från en medresenär.

Hur ofta reser färdtjänstresenärerna?

Resor med färdtjänst, Flexlinje och kollektivtrafik

I gruppen som helhet är färdtjänstresor det färd sätt som används av flest resenärer. Som framgår av tabell 2 var det ett fåtal som inte använde färdtjänst alls (4 %). När det gäller resfrekvens var det nästan lika vanligt att de använde kollektivtrafik som färdtjänst. Cirka 70 procent åkte med färdtjänsten åtminstone någon gång i månaden. Drygt 60 procent åkte lika ofta med kollektivtrafiken. Det var däremot fler som uppgav att de inte åkte kollektivt än som uppgav att de inte åkte med färdtjänsten. Flexlinjen användes däremot mindre frekvent och understeg till och med resorna med anhörigas/vänners bilar.

Tabell 2. Hur ofta reser KOLLA-resenärerna med olika färdmedel?

	Färdtjänst <i>n</i> = 444	Flexlinje ¹ <i>n</i> = 343	Kollektiv- trafik <i>n</i> = 443	Anhörigas/ vänners bilar <i>n</i> = 443
Dagligen	4 %	1 %	4 %	2 %
Någon – några ggr/vecka	23 %	20 %	30 %	18 %
Någon – några ggr/mån	46 %	21 %	28 %	35 %
Mer sällan	24 %	24 %	17 %	29 %
Aldrig	4 %	34 %	21 %	16 %

¹ Av dem med Flexlinje i sin stadsdel. n = antal

De som aldrig åkte med Flexlinjen var i större utsträckning personer som hade haft färdtjänst i minst elva år och var yngre än 65 år.

Olika färdmedel används som komplement till varandra

KOLLA-projektet syftar till att förbättra möjligheten för färdtjänstresenärer att åka med allmän kollektivtrafik. Här ligger också en förväntan om att vissa färdtjänstresor skall kunna flyttas över till kollektivtrafiken. Frågan är om resenärer som åker ofta med kollektivtrafiken⁸ åker lika ofta med färdtjänsten? Analysen visar att det inte är så, utan att flertalet använde kollektivtrafiken oftare än färdtjänsten (75 %). Det var bara en fjärdedel av denna grupp som reste lika ofta med färdtjänsten.

En fördjupad analys visar på motsvarande vis att de som åkte ofta med färdtjänsten använde den oftare än kollektivtrafiken. Detta visar att aktiva resenärer inte använder alla färdmedel lika mycket, utan att det finns ett komplementärt förhållande mellan dem.

⁸ Med ”ofta” menas här att de åker minst en gång i veckan. Denna grupp består av 148 personer och är utgör således en tredjedel av det totala antalet deltagare i denna studie.

Gratis kollektivtrafik för pensionärer

I årets enkät hade vi med en fråga om kollektivtrafiken som handlade om gratis resor för ålderspensionärer. På frågan om de åkte mer med kollektivtrafiken sen det blev kostnadsfritt, svarade en tredjedel ”ja” (34 %). Två tredjedelar hade därmed inte förändrat sina resor med kollektivtrafiken (66 %).

De flesta pensionärer hade emellertid inte minskat sina resor med färdtjänsten eller Flexlinjen sen kollektivtrafiken blev gratis i (77 %). Cirka en fjärdedel uppgav att de hade minskat sina resor med antingen Flexlinjen (5 %) eller färdtjänsten (9 %) eller både Flexlinjen och färdtjänsten (9 %).

Resmöjligheter

På frågan om resmöjligheterna inom kommunen hade förändrats de två senaste åren, tyckte de flesta att de var oförändrade (48 %). Samtidigt var det en stor grupp som upplevde förbättrade resmöjligheter (45 %). En mindre andel upplevde försämringar (7 %).

Många har valt att kommentera den här frågan. De faktorer som upplevs påverka resmöjligheterna skiljer sig åt mellan individer. De teman som återkommer handlar om: hälsan, make/makas bortgång, indragna hållplatser, fullsatta spårvagnar/bussar och försämringar i Färdtjänsten.

Möjligheter finns om man är stark nog att utnyttja dem.

Tyvär har busshållplatsen vid Bjurslättskolan dragits in för linje 17. (Min hållplats)

Buss och spårvagn fullsatta, man får stå. Handikapplatser upptagna av friska människor.

De faktorer som associeras med förbättrade resmöjligheter är: Flexlinjen, fler spårvagnar med låggolv, att ha fått färdtjänstillstånd och att färdtjänsten fungerar bättre.

Tack vare Flexlinjen!

Spårvagn: Med låggolvsvagnarna är det betydligt bättre, men den senaste modellen har brister som gör det besvärligare. Färdtjänst: Upplever att man får snabbare taxi nu än tidigare, mer punktliga, även 020 taxi har blivit bättre men där finns fortfarande mer att önska.”

Färdtjänstchaufförer hittar mer exakt till adressen, p.g.a. ny teknik GPS.

I tabell 3 nedan ser vi att det var en större andel bland dem som har haft färdtjänst kortare tid som tyckte att resmöjligheterna hade förbättrats (mkt bättre eller bättre) jämfört med dem som hade haft färdtjänst längre tid.

Tabell 3. *Samband mellan upplevelsen av förbättrade resmöjligheter de två senaste åren och antal år med färdtjänsttillstånd.*

År med färdtjänst	<i>n</i>	Mkt bättre	Bättre	Varken bättre/sämre	Sämre	Mkt sämre
< 1 år	25	16 %	40 %	40 %	0	4 %
1-5 år	286	12 %	34 %	50 %	4 %	1 %
6-10 år	68	10 %	32 %	46 %	9 %	3 %
11-20 år	30	7 %	30 %	43 %	17 %	3 %
21 år +	6	0	50 %	50 %	0	0

På frågan om resenärerna skulle vilja resa mer än de gjorde i dag svarade drygt hälften ja (57 %). Knappt hälften svarade nej (43 %). Flertalet ville resa något mer än i dagsläget (45 %). En tiondel ville resa mycket mer (12 %).

Anledningen till att de inte reste så mycket som de skulle vilja, var främst ”dålig hälsa och ork”. Det var mindre vanligt att de tyckte att det var dyrt att resa eller att de saknade resmöjligheter totalt sett (se tabell 4).

Tabell 4. *Anledningar till att KOLLA-resenärerna inte reste så mycket som de ville.*

	<i>N</i>	Stämmer inte alls	Stämmer i viss mån	Stämmer ganska bra	Stämmer helt
Min hälsa/ork är för dålig	298	10 %	25 %	30 %	36 %
Det är för dyrt	204	60 %	15 %	15 %	10 %
Det är för krångligt	213	24 %	39 %	17 %	20 %
Har inga ärenden/resmål	207	49 %	29 %	15 %	7 %
Saknar möjligheter att resa	191	56 %	25 %	13 %	7 %
Vill ej vara till besvär	208	44 %	23 %	18 %	15 %

Man skulle kunna förvänta sig att de som upplevde försämrade resmöjligheter skulle vilja resa mer än de som upplevde förbättringar. Men studerar vi resultatet från gruppen som helhet finns det inget sådant samband. Det är många som tycker att resmöjligheterna har blivit bättre inom kommunen och ändå vill resa mer. Detta skulle kunna tolkas som att de förbättrade resmöjligheterna ändå inte har skapat möjligheter för resenärerna att genomföra fler resor.

Många resenärer har kommenterat frågan om orsaker till att de inte reser så mycket som de skulle vilja. Flera kommentarer handlar om att antalet beviljade färdtjänstresor är för litet. Andra faktorer som nämns är svårigheter i samband med byten och att behöva förbeställa hemresan.

Reser med tungt dragspel, byten besvärliga.

Svårt att beställa taxi i förväg.

Avsaknad av ledsagare begränsar också resorna, liksom den egna tröttheten eller att anhöriga bor långt bort.

Saknar ledsagare vid resor.

Är man trött är det skönt att vara hemma.

Har mina anhöriga i Varberg och Vänersborg.

Den grupp som vill resa ”mycket mer än i dagsläget” är framför allt de yngsta resenärerna. Trettio procent av dem vill det. En motsatt bild får vi från resenärerna över 80 år. Hälften av dem vill inte resa mer än i dagsläget (49 %).

En analys av eventuella könsskillnader visar att det är något fler män (48 %) än kvinnor (40 %) som inte vill resa mer än i dagsläget. Detta hade inget samband med om männen levde ensamma eller inte. Önskan om att kunna resa mer hade inget samband med om resenärerna hade tillstånd till reshjälp i färdtjänsten eller inte.

Hur lätt är det att åka i den allmänna kollektivtrafiken?

Fyrtio procent av resenärerna uppgav att de ”inte alls” tyckte det var lätt att åka med den allmänna kollektivtrafiken. Ungefär lika många tyckte att det ”inte var särskilt lätt” (39 %). Endast en femtedel tyckte att det var ”lätt” eller ”ganska lätt”.

Det var fler yngre än äldre som upplevde svårigheter att åka kollektivt (se tabell 5).

Tabell 5. Skillnader mellan åldersgrupper i hur lätt det var att åka kollektivt.

	18 – 29 år	30 – 64 år	65 – 79 år	80 – 91 år
	<i>n</i> = 14	<i>n</i> = 91	<i>n</i> = 141	<i>n</i> = 153
Inte alls lätt	64 %	34 %	49 %	33 %
Inte särskilt lätt	14 %	45 %	33 %	42 %
Ganska lätt	21 %	18 %	16 %	23 %
Mycket lätt	0	3 %	1 %	2 %

De flesta tyckte att det var lika svårt att åka med buss som med spårvagn (82 %). Av dem som tyckte att det skilde sig åt mellan buss och spårvagn, var det ungefär lika vanligt att tycka att det var problematiskt att åka buss (8 %), som spårvagn (10 %).

Kommentarerna till den här frågan handlar om att resorna begränsades av att de bodde i närheten av enbart spårvagnslinje eller buss. Dessutom, att det kan vara omöjligt att åka spårvagn till och från hemmet om den linje som kör där i princip aldrig använder låggolvvagnar:

Då jag är beroende av rullator är det svårt om vagnen saknar låggolv. Det gäller tyvärr oftast på linje 5, som är min linje.

Flera resenärer påpekade att bussar kränger mer än spårvagnar och att det är svårare att åka buss på grund av det:

Buss är värre än de äldre spårvagnarna samt svårt att hålla balansen i de nya spårvagnarna.

Flera resenärer beskriver också olyckor eller olyckstillbud då de har tappat balansen:

Har ramlat omkull på både buss och spårvagn.

Förmågan att åka med kollektivtrafiken varierade med hälsotillståndet. Fyrtio procent av resenärerna uppgav att hälsotillståndet påverkade förmågan att åka kollektivt "helt och hållet". Ytterligare trettiosex procent uppgav att hälsan påverkade "i viss mån". Det var bara en fjärdedel av resenärerna som uppgav att hälsan inte påverkade förmågan att åka kollektivt. De flesta behövde även ha någon med sig i kollektivtrafiken (59 %). En tredjedel av resenärerna behövde "alltid" ha någon med sig. Bland resenärerna med psykiskt (64 %) eller kognitivt (61 %) funktionshinder var den siffran ännu högre.

På frågan vad som skapar svårigheter i kollektivtrafiken svarade resenärerna likartat jämfört med tidigare år. De vanligaste orsakerna rörde sig om "svårigheter att gå på eller av fordonet" eller att "hålla balansen". Det var mer än hälften av resenärerna som uppgav dessa problem. Nästan lika många uppgav svårigheter som handlar om "stress vid på- och avstigning".

Runt trettio procent uppgav svårigheter som handlar om ”nivåskillnader eller backar till hållplatsen”, ”långt avstånd till hållplatsen” eller ”annan orsak” (se tabell 6).

En femtedel av resenärerna uppgav svårigheter pga. ”byte av färdmedel” eller att det kändes ”otryggt att åka” med kollektivtrafiken. Det var mer ovanligt att svårigheterna berodde på ”avsaknad av information” eller att de hade ”svårt att komma ut ur bostaden” (se tabell 6).

Kommentarerna till denna fråga beskriver funktionsnedsättningar och hälsoproblem som t ex Parkinson, epilepsi, parfymallergi, synskada med mera. Kommentarerna handlar också om problem som rör fordonet, t ex att bussen inte stannar tillräckligt nära trottoaren eller nivåskillnader mellan spårvagn och refug:

Bussar speciellt är mycket dåligt pga. nivåskillnader till trottoaren. Kolla gärna vid bussterminalen vid Frölunda torg. (Måste ha rullator).

Nivåskillnad mellan refug och vagn är ca 25-30 cm. Får ta med båda händerna och lyfta rullatorn rakt upp. Svårt när jag skall gå av att hålla balansen, får böja mig framåt och sätta ner rullatorn.

Behovet av sittplats påpekas av många:

Handikapplatsen. Frågar vänligt om några orkar stå, om ej, går jag av och hoppas på sittplats i nästa spårvagn. Unga människor kan också ha handikapp och behöva sitta.

Ingen reser sig upp för att lämna plats, är orolig för att ramla, orkar ej hålla mig i handtag. Är svag i händerna.

Några kommentarer beskriver specifika händelser som har gjort resenärerna rädda eller oroliga:

Rånad på plånbok en gång på buss 520.

Svårt att hålla balansen vid avstigning och inbromsning. Har en gång fastnat i dörren och sen fallit ut på trottoaren och knäckte revben, delvis chaufförens fel.

Som framgår av tabell 6, var det skillnader i hur olika åldersgrupper besvarade frågan om vad som skapade svårigheter att åka kollektivt. Svaren från dem under 30 år avviker framför allt. De yngre resenärerna upplevde i högre grad än de äldre, svårigheter som handlar om ”otrygghet att åka”, att de ”ej klarar balansen” och ”stress vid på/avstigning”. Eftersom antalet unga resenärer är så litet i denna undersökning får vi tolka dessa skillnader med försiktighet. En möjlig förklaring till åldersskillnaderna är skillnader i funktionsnedsättningar.

Tabell 6. Skillnader mellan åldersgrupper i vad som skapar svårigheter att åka kollektivt.¹

	18 – 29 år	30 – 64 år	65 – 79 år	80 – 91 år	Totalt
	<i>n</i> = 13	<i>n</i> = 85	<i>n</i> = 146	<i>n</i> = 157	<i>n</i> = 401
Ej tillräcklig information	0	5 %	1 %	4 %	3 %
Svårt komma in/ut från bostaden	8 %	11 %	11 %	2 %	7 %
Nivåskillnader, backar till hållplats	23 %	31 %	36 %	34 %	33 %
Långt till hållplats	15 %	28 %	36 %	30 %	31 %
Otryggt att åka	62 %	28 %	15 %	13 %	18 %
Klarar ej balansen	62 %	49 %	55 %	54 %	54 %
Stressigt vid på-/avstigning	62 %	47 %	53 %	40 %	47 %
Svårt gå av/på fordonet	38 %	49 %	59 %	57 %	55 %
Byte av färdmedel	15 %	24 %	19 %	16 %	19 %
Annat	38 %	44 %	26 %	22 %	29 %

¹Frågan är en flervalfråga med möjlighet att ange flera svar. Procenttalen i de fyra första kolumnerna anger andel inom respektive ålderskategori.

Åldersgruppen mellan 30 och 64 år angav oftare något ”annat” alternativ än de färdiga svarskategorierna (44 %). Här ges några exempel.

Infektionskänslig, svårt att få sitta ner. Man orkar inte förklara varför handikappet inte syns.

Svårt att andas p.g.a. svår astma. Förarna är inte villiga att öppna takluckor. Speciellt inte på vintern. På våren säger dom ofta att det blir drag på föraren, samt att vissa resenärer mår dåligt av det.

Kan endast åka dagtid när det är ljus.

Problem med högerfoten som krampar pga. spasticitet. Högersidig förlamning efter en stroke. Högerarmen obrukbar.

Attityder till olika färdmedel och att bli hänvisad till Flexlinjen

Merparten av resenärerna tyckte att det var positivt att åka med färdtjänsten. Om man lägger ihop hur många som hade kryssat för de två positiva svarsalternativen var det 83 procent som tyckte det. Knappt sjuttio procent tyckte detsamma om resorna med Flexlinjen. Medan det var betydligt färre, 37 procent, som tyckte det var positivt att åka spårvagn eller buss (se tabell 7). I den här analysen har alla som har svarat ”vet ej” exkluderats, vilket innebär färre svar totalt sett.

Tabell 7. *Positiva attityder till olika färdmedel bland KOLLA-resenärerna.*

”Det känns positivt att åka med...”	Färdtjänst <i>n</i> = 389	Flexlinje ¹ <i>n</i> = 208	Kollektivtrafik <i>n</i> = 329
Stämmer inte alls	4 %	17 %	33 %
Stämmer i viss mån	13 %	15 %	30 %
Stämmer ganska bra	30 %	21 %	27 %
Stämmer helt	53 %	46 %	10 %

¹ Av dem med Flexlinje i sin stadsdel.

En analys av sambanden mellan attityder och andra faktorer, visade att de resenärer som hade en positiv attityd till kollektivtrafiken tyckte att det var lättare att åka med kollektivt. Attityder hänger ofta ihop med resvanor. Vad som påverkar vad, vet vi däremot inte. Det var inte så att de som hade haft färdtjänst länge var mer negativa till kollektivtrafiken än de som nyss hade fått färdtjänst, vilket talar mot hypotesen att det är svårare att påverka dem som är vana vid färdtjänsten att åka kollektivt.

Hänvisning till Flexlinjen

Användningen av Flexlinjen beror på en rad faktorer, bland annat på kännedom om att den finns i den egna stadsdelen. Som tidigare nämnts bodde, enligt Färdtjänstförvaltningens uppgifter, tre fjärdedelar av deltagarna i den här studien i någon av de elva stadsdelar som trafikerades av Flexlinjen vid tidpunkten för undersökningen (73 %). Majoriteten av dem kände till att Flexlinjen trafikerade stadsdelen (85 %), men femton procent svarade felaktigt nej på frågan eller att de inte visste.

Som en uppföljning av den förändring av färdtjänstillståndet som genomfördes 1 februari 2007 ställdes ett antal frågor i årets enkät. Förändringen innebar att resenärer som beställer en färdtjänstresa inom ett Flexlinjeområde i första hand skall hänvisas till Flexlinjen⁹.

Svaren visar att 18 procent av deltagarna hade blivit hänvisade till Flexlinjen. Sjuttiofem procent uppgav att de inte hade blivit det och sju

⁹ Detta förutsatt att resenären inte av några andra skäl inte kunde åka med Flexlinjen.

procent svarade ”vet ej”. Av dem som hade blivit hänvisade var merparten negativa: 26 procent tyckte att det hade fungerat ”mindre bra” och 34 procent att det ”inte hade fungerat alls”. Här följer några kommentarer.

Flexlinjen är det bästa, man får hjälp med allt.

Jag skulle till Läkarhuset Södra vägen 27 från xx-vägen. Jag bor mitt emellan två hållplatser och erbjöds hämtning utanför min entré. Dittfärden fungerade, hemfärden inte alls. Efter cirka 40 minuters väntan fick jag hjälp hem av en vänlig person. (Det har hänt vid ett par tillfällen).

Vägrade då jag inte orkade den dagen, annars åker jag gärna Flexen.

Innebörden av att resa med olika färdmedel

Vi har i tidigare undersökningar ställt frågor om innebörden av resor med olika färdmedel (Lindahl & Odebo, 2007; Lindahl, 2007). För att undersöka om svaren är desamma år från år, inkluderades dessa frågor även i årets enkät.

När det gäller påståendet att kollektivresan ger ”en känsla av frihet” instämde hälften av resenärerna (47 %). Lika många tyckte att kollektivresan innebar att de kände sig som ”en bland alla andra”. Den andra hälften resenärer höll inte med om dessa påståenden.

De resenärer som tyckte att kollektivresan gav dem en känsla av frihet åkte oftare med spårvagn och buss jämfört med dem som inte tyckte det (se tabell 8).

Tabell 8. *Att åka spårvagn och buss ger mig en känsla av frihet.*

	<i>n</i>	Instämmer	Instämmer inte
Reser kollektivt dagligen till ngn gång i veckan	136	68 %	32 %
Reser någon till några gånger i månaden	108	48 %	52 %
Reser kollektivt mer sällan eller aldrig	117	20 %	80 %

Resultatet visar även ett tydligt samband mellan hur ofta resenärerna åker med kollektivtrafiken och uppfattningen att kollektivresan ger en känsla av att vara en bland alla andra (se tabell 9).

Tabell 9. Att åka spårvagn och buss gör att jag känner mig som en bland alla andra

	<i>n</i>	Instämmer	Instämmer inte
Reser kollektivt dagligen till ngn gång i veckan	131	67 %	33 %
Reser någon till några gånger i månaden	102	45 %	55 %
Reser kollektivt mer sällan eller aldrig	116	26 %	74 %

Innebörden av att resa med färdtjänsten är mer enhetlig inom gruppen KOLLA-resenärer. De flesta instämde med påståendet att färdtjänsten innebär att de inte behöver besvara anhöriga i onödan (74 %). samt att färdtjänsten är en trygghet att ha i bakgrunden när inga andra resor fungerar (92 %).

Könsskillnader

Resultatet av årets enkät uppvisade några statistiskt säkerställda könsskillnader som inte kan hänföras till ålderskillnader¹⁰. Det var inga skillnader i resfrekvens med färdtjänst och kollektivtrafik. Däremot fanns det en tendens till skillnader i resor med Flexlinjen som visade att kvinnor åkte oftare än män.

Könsskillnaderna märktes även i att det var fler män (54 %) än kvinnor (27 %) som hade tillstånd till reshjälp vid färdtjänst. I linje med det uppgav också fler män att de behövde ha någon med sig när de åkte i kollektivtrafiken (86 % jfrt med 55 %). Detta kan hänga samman med att männen i större utsträckning levde tillsammans med någon (82 %) jämfört med kvinnorna (61 %).

En jämförelse mellan män och kvinnors upplevda hälsa visade inga skillnader. Däremot var det fler kvinnor än män som uppgav att förmågan att resa med kollektivtrafiken påverkades av ett varierande hälsotillstånd (81 % jfrt med 68 %).

¹⁰ Det var inga statistiskt säkerställda ålderskillnader mellan män och kvinnor i studien. Kvinnorna var i genomsnitt 72 år och männen 70 år.

Ålderskillnader

Jämförelser mellan åldersgrupperna visar skillnader i hur ofta de reste med färdtjänsten, Flexlinjen och med vänner. Äldre resenärerna reste mer sällan med färdtjänsten och med vänner jämfört med de yngre resenärerna. Däremot användes Flexlinjen mer av dem över 65 år. Resorna med kollektivtrafiken visade däremot inga skillnader mellan åldersgrupperna (se bilaga 1).

Åldersskillnader visade sig i fråga om tillstånd till reshjälp. Ju yngre resenären var, desto vanligare var det att ha tillstånd till reshjälp. Likaså behövde yngre resenärer i större utsträckning än äldre ha någon med sig vid resan i kollektivtrafiken (se bilaga 1).

På frågan om resmöjligheterna hade förändrats under de senaste två åren, varierade svaren mellan olika åldersgrupper. De flesta under 65 år upplevde att deras resmöjligheter varken hade blivit bättre eller sämre, medan de över 65 år i större utsträckning upplevde förbättrade resmöjligheter. Hur kan man förklara det? En bland flera möjliga förklaringar är att ett nytt tillstånd till färdtjänst, innebär förbättrade resmöjligheter för dem som tidigare har varit förhindrade att resa. Det finns ett tydligt samband mellan resenärernas ålder och hur länge de har haft färdtjänst. De äldre resenärerna hade haft färdtjänst betydligt kortare tid än de som var yngre. Nittiofem procent av resenärerna över 80 år hade haft färdtjänst i maximalt fem år (se även avsnittet om resmöjligheter).

Precis som i förra årets resultat var det åldersskillnader i upplevelsen av hur svårt det var att åka kollektivt. Det var fler i den äldsta åldersgruppen som tyckte att det var lätt jämfört med de yngsta. Detta resultat får tolkas med försiktighet eftersom antalet personer i den yngsta gruppen är så litet (se bilaga 1). Likaså fann vi samma ålderssamband i upplevelsen av ”otrygghet att åka kollektivt” som i förra årets resultat. Ju yngre resenär desto fler upplevde otrygghet som ett hinder att åka kollektivt.

Slutligen återfanns åldersskillnader i vad färdtjänsten innebar för KOLLA-resenärerna. Ju äldre deltagarna var desto fler instämde med påståendena att: *”färdtjänsten är en trygghet att ha i bakgrunden när inga andra resor fungerar”* och att *”färdtjänsten innebär att inte behöva besvara sina anhöriga i onödan”*.

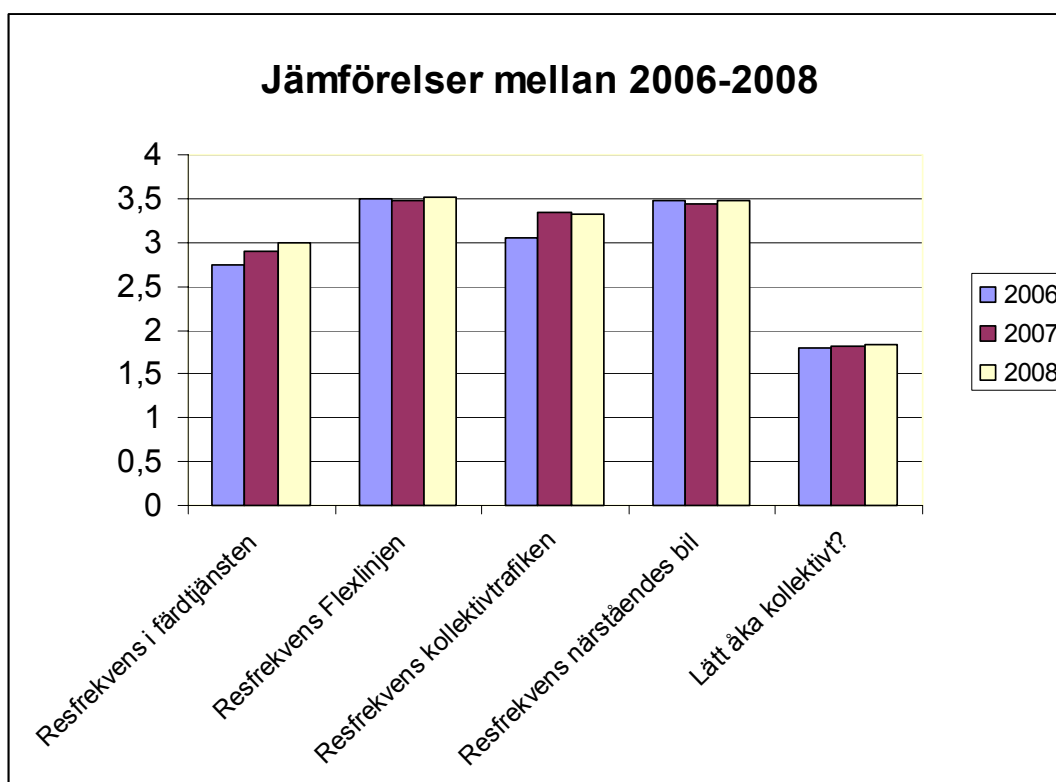
Jämförelser mellan resultaten 2006-2008

Resmönster i den grupp som har besvarat alla tre enkäter

Den grupp resenärer som hade fyllt i enkäterna år 2006, 2007 och 2008 ingick i en jämförelseanalys¹¹. Gruppen bestod av 173 personer. Sex frågor analyserades: (1) Resfrekvens med färdtjänsten, (2) resfrekvens med Flexlinjen, (3) resfrekvens med allmän kollektivtrafik, (4) resfrekvens med anhörigas/vänners bilar, (5) hur lätt det är att åka kollektivt och (6) hinder för att åka kollektivt.

Jämförelserna visade att resenärerna åkte mindre ofta med färdtjänsten mellan år 2006 och 2007, men att resfrekvensen var oförändrad mellan 2007 och 2008. Genomsnittsresenären åkte någon till några gånger per månad (se figur 3). Samma mönster märktes i fråga om resor med kollektivtrafiken och resor med anhörigas/vänners bilar. Resandet minskade med dessa färd sätt mellan 2006 och 2007, däremot inte mellan 2007 och 2008.

Resfrekvensen med Flexlinjen förändrades inte alls över de tre åren. Genomsnittsresenären reste någon till några gånger per månad med den.



Figur 2. Jämförelser i resfrekvens och upplevelse av svårigheter att åka kollektivt mellan 2006-2008 (n = 173). Låga värden innebär mer frekventa resor. På frågan om hur lätt det är att åka kollektivt betyder låga värden att det "inte är lätt". Skalan sträcker sig från 1 till 4.

¹¹ Analysen bygger på jämförelser av medelvärden och standardavvikelser för hela gruppen mellan respektive år när det gäller svaren på fråga 1 till och med 5 ovan. När det gäller fråga 6 baseras analysen på frekvensfördelningar, eftersom det var möjligt att besvara den frågan med flera svar.

Som framgår av figur 2 ovan var det inga skillnader mellan åren i fråga om hur lätt man tyckte det var att åka kollektivt. Det vanligaste svaret var att det "inte var särskilt lätt".

Studerar vi vilka faktorer som upplevdes som hinder för resan med spårvagn eller buss ser vi stora likheter över åren. De faktorer som flest har angett som hinder genom åren är:

- klarar ej att hålla balansen,
- svårt att kliva på/av,
- stressigt vid på-/avstigning och
- nivåskillnader/backar till hållplatsen.

Övriga kommentarer

L iksom tidigare år är det många deltagare som har passat på att skriva ner sina synpunkter i enkäten. Kommentarererna handlar om alla färdmedel. Innehållet i synpunkterna liknar till stor del de som har beskrivits i de två tidigare enkäterna (se Lindahl, Krantz och Odebo, 2006; Lindahl, 2007). Några skillnader märks ändå jämfört med tidigare år. Det är fler kritiska kommentarer kring samåkning inom färdtjänsten. Dessa resenärer tycker att det blir för trångt i bilen med många resenärer och att resan blir för lång, när de ibland måste åka "kors och tvärs" genom stan innan de är framme vid resmålet.

Trångt i taxibilar (samåkning). (man, 48 år)

Jag är glad att jag har färdtjänst men jag tycker att dom kunde se till att dom får samåka med personer som bor i mitt område. Till exempel, har jag åkt från Skånegatan i centrum i Göteborg för att åka till min bostad i Billdal har dom först åkt till Lillhagen på Hisingen och lämnat en person sedan kört hem mig till Billdal. (kvinna, 77 år)

När man har ett psykiskt handikapp (panikångest) är det jobbigt att samåka. Resan tar mycket längre tid och man blir både trött och orolig vilket är jobbigt när man ska jobba en hel dag. Jobbar heltid inom vården. Tyvärr är jag tvungen att ha färdtjänst annars skulle jag inte klara av att komma till jobbet. (kvinna, 58 år)

Att man tar hänsyn till patienter med psykiskt funktionshinder. Jag har jättesvårt att sätta mig i en bil som är full med andra som ska någonstans...(kvinna, 41 år)

Flera resenärer är kritiska mot färdtjänstens chaufförer.

Vissa kör som idioter, pratar i telefon med anhöriga. (man, 48 år)

Snälla, handplocka era förare! Det finns ett fåtal som kör väldigt varsamt, så att resan inte blir sämre än vad den behöver vara för en kropp som gör ont. Tyvärr är de alldeles för få, vilket gör att resorna blir till något som jag

undviker, trots att behovet finns. Istället blir jag isolerad och det är mindre kul. (kvinna, 36 år)

Jag har vissa synpunkter på transportörer som utför resorna. Jag har haft färdtjänst i snart 10 år och märkt en kraftig försämring de senaste åren när det gäller service. Sedan oseriösa bolag har tagit över från bl.a. Taxi Göteborg får man knappt någon hjälp alls med t.ex. dörren, de kan knappt svenska, hittar inte i stan... listan kan göras lång. Däremot har beställningscentralen blivit bättre: svarstiden är kort men restiden känns alldeles ofta onödigt lång med långa omvägar!(man, 27 år)

De som kör färdtjänstbussar är underbara! Förstående, inkännande och så hittar de adresserna. Att åka i taxibilarna är klart mer stressande. Det är ofta jag som passagerare får "tolka" de äldre för chaufförerna. Det är allt för ofta bilkörningen är under all kritik (kör mot rött, stannar för att knappa in GPS mitt i gatan, farliga omkörningar osv osv). och VÄLDIGT ofta hittas inte adresserna vi skall till. Detta är tyvärr alltså vanligt i taxibilarna. Men absolut INTE i bussarna. Kram från NN (kvinna, 36 år)

Flera resenärer har påpekat det ologiska och orättvisa i att sjukresor kostar mer än färdtjänstresor.

Varför ska vi betala mer till sjukresor 60 kr. Ex: Jag åker färdtjänst till Lundbykliniken, intill mig sitter två damer som ska handla på Willys. De betalar 30 kr var. Varför skall vi som ofta behöver gå till läkare betala mer. Vi är alla låginkomstpensionärer... (kvinna, 74 år)

Kommentarerna om kollektivtrafiken innehåller också fler negativa synpunkter på de nya spårvagnarna jämfört med tidigare år.

Spårvagnsresor: t.ex. Vagnen går in i tunnlar, det väsnas, oljud i vagnen av allt som, (antar jag), hänger och slänger i vagnarna. Kanske att jag är extra ljudkänslig, ett väldigt oväsen är det, känns i hela kroppen. Inget blir ju bättre av det... (kvinna, 61 år)

Dom nya vagnarna som inte ni hunnit förstöra, har bra belysning. Önskvärt med större text i displayerna. Bättre kontroll på att både displayer och utrop fungerar i alla vagnarna, och inte bara förstavagnsetet. Dåligt med dom nya vagnarna med säten åt alla möjliga håll, samt olika höjder på en del sittplatser. Dom längs efter är allra sämst för man blir trampad på fötterna osv. (man, 63 år)

När kommer ramperna till de nya spårvagnarna fungera propert? (man, 30 år)

Generellt sett framför resenärerna både positiva och negativa synpunkter och förslag till förbättringar (se bilaga 2).

Diskussion

Resultatet av årets enkät kan sammanfattas med att mycket är sig likt från tidigare år. Andelen resenärer som upplever att det är svårt att åka kollektivt är fortsatt hög och hindren för att resa är desamma som tidigare år. Trots det är det många som åker med kollektivtrafiken. Dessa resor är nästan lika vanliga som resorna med färdtjänsten.

Metoddiskussion

En analys av Färdtjänstens statistik över antalet genomförda färdtjänstresor bland KOLLA-resenärerna under våren 2008, visar att så många som 60 procent inte har genomfört någon färdtjänstresa alls under de vårmånader som enkäten handlade om. Detta visade sig dock inte i enkätsvaren. I det resultatet var det bara fyra procent som uppgav att de inte reste alls med färdtjänsten under våren. Hur kan man förstå olikheterna i svar? Vi utgår här från att Färdtjänstens statistik är korrekt.

En tolkning är att ett selektivt bortfall förklarar skillnaderna. Även om enkäten besvarades av cirka 70 procent av resenärerna som ingick i urvalet, kan de 30 procent som inte har svarat utgöras av personer som inte har rest alls med färdtjänsten. Det finns stöd för en sådan hypotes. Flera KOLLA-resenärer hörde av sig och meddelade att de inte ville medverka i enkätstudien för att de inte hade varit ute och rest något under våren. Även anhöriga ringde och berättade att den färdtjänstberättigade som enkäten hade skickats till, låg på sjukhus. Detta ger en viss förklaring men inte ett fullödigt svar på frågan varför det är så stor skillnad i resultatet.

En annan möjlig tolkning är att deltagarna i enkätstudien har överdrivit antalet resor med färdtjänsten. Frågan är vad de skulle ha för motiv till det? Ett tänkbart motiv är att de vill förmedla ett kvarstående behov av färdtjänstresorna, för att de befarar inskränkningar av dessa resor. Att en sådan farhåga finns är inte förvånande, eftersom det är ett underliggande budskap i hela KOLLA-projektet och även kom fram i den intervjustudie vi gjorde förra året (Lindahl & Odebo, 2007) samt i en nyligen genomförd intervjustudie med färdtjänstresenärer som åker med Stockholms Lokaltrafik (WSP, 2007). Det som talar mot en sådan ensidig snedvridning av resenärernas svar är att enkäterna har fyllts i individuellt, samt att resultaten står sig stabilt mellan de tre år som enkäten har skickats ut.

Vad kännetecknar resenärer som ingår i KOLLA?

Medelåldern är hög bland KOLLA-resenärerna, men inte lika hög som bland färdtjänstresenärerna generellt sett. Genomsnittsresenären är en kvinna i sjuttioårsåldern med nedsatt rörlighet, som lever ensam.

Ungefär hälften av resenärerna har hälsoproblem. Den andra hälften har inte det. Resultatet som visade att det inte är de allra äldsta som upplever dålig hälsa, kan vara viktigt att ha i åtanke. De åldersgrupper som framför allt upplevde hälsoproblem var mellan 30 och 79 år. En förklaring till det är att det finns olika orsaker till behovet av färdtjänst. De som inte har

hälsoproblem har förmodligen färdtjänst pga. funktionsnedsättningar som inte har med hälsan att göra. Dessa resenärer kan ha haft funktionsnedsättning sedan födseln eller från tidiga barndomsår, vilket kan förklara varför det var fler yngre resenärer som hade haft färdtjänstillstånd under fler år jämfört med de äldre resenärerna. De äldre resenärerna i vår studie är i högre utsträckning nydebuterade färdtjänstresenärer. De kan ha blivit beviljade färdtjänst pga. åldersrelaterade hälsoproblem och funktionsnedsättningar. Eftersom färdtjänst ofta ingår i äldres föreställningar om service på äldre dar är det inte heller ett lika stort steg att ansöka om färdtjänst för dem, jämfört med för personer som har drabbats av sjukdom eller olycka på yngre dar.

Detta är viktigt att ha i åtanke när KOLLA-projektet försöker påverka färdtjänstresenärer att åka kollektivt. Olika grupper av resenärer kan ha mer eller mindre lätt för att styra om sina resor till kollektivtrafik pga. typ och grad av funktionsnedsättning, vilka resbehov de har och vilka hinder de upplever i kollektivtrafiken. Här kommer sådana faktorer in som att yngre resenärer ofta åker vid andra tidpunkter och upplever mer otrygghet i kollektivtrafiken än vad de äldre gör. Vi vet inte om det är lättare för de äldre resenärerna att nyttja kollektivtrafiken för att de är mer vana vid den.

En analys över vilken typ av färdtjänstillstånd deltagarna i studien hade, visar att den vanligaste typen, är ett tillstånd som innebär att resenären kan hänvisas till kollektivtrafiken endast när hälsotillståndet medger det. Om detta mönster är generellt bland KOLLA-resenärerna, betyder det att Färdtjänstförvaltningen får svårt att hänvisa en stor grupp resenärer till kollektivtrafiken, eftersom det bara är resenären själv som har kunskap om sitt hälsotillstånd.

Hur ofta reser färdtjänstresenärerna?

Jämför vi resultaten mellan de tre år som enkäten har skickats ut kan vi konstatera att resandet med olika färdmedel (färdtjänst, kollektivtrafik, Flexlinje) inte skiljer sig nämnvärt åt. Det färdmedel som används av *flest resenärer* är färdtjänst.

De färdmedel som används *mest frekvent* är färdtjänst och kollektivtrafik. Studerar vi siffrorna över hur KOLLA-resenärerna genomför sina resor, framgår det att flertalet använder olika slags färdmedel där även resor med anhöriga och vänner ingår. Resultatet visar också att en relativt stor grupp (16 %) inte har möjlighet att åka med anhöriga eller vänner, vilket talar för betydelsen av de samhällsbetalda resorna.

En utgångspunkt för KOLLA-projektet är att resor som tidigare har genomförts med färdtjänsten skall kunna genomföras med den allmänna kollektivtrafiken (Göteborgs Stad, 2004). Analysen av hur KOLLA-resenärerna reser visar att de resenärer som åker ofta med kollektivtrafiken väljer det färdmedlet i högre utsträckning än färdtjänsten. Det finns därmed ett komplementärt förhållande dem emellan. Detta gäller dock inte alla KOLLA-resenärer. De som reser ofta med färdtjänsten åker oftare med det

färdmedlet än med kollektivtrafiken. Detta beror antagligen på de olika förutsättningar personer har att resa och syftet med resan.

Årets enkät inkluderade några frågor om vad införandet av gratis resor för ålderspensionärer hade fått för effekter. Av svaren framgår det att en tredjedel av pensionärerna hade åkt mer kollektivt sedan årsskiftet, men att det bara inneburit ett minskat resande med färdtjänst och Flexlinje för cirka en fjärdedel. För några hade taxeändringen inneburit en ökad rörlighet. Om detta resultat är kännetecknande för alla färdtjänstresenärer (även icke-KOLLA-resenärer) kan det däremot få stora effekter. Men troligtvis är KOLLA-resenärerna den grupp bland färdtjänstresenärerna som har lättast att åka med allmän kollektivtrafik.

Resmöjligheter

En viktig men svårfångad fråga är om KOLLA-projektet har några effekter på resenärernas upplevelse av resmöjligheter. Av svaren framgår att det stora flertalet KOLLA-resenärer upplever oförändrade eller förbättrade resmöjligheter under de senaste två åren. Det är en mindre grupp på sju procent som upplever försämringar, vilket är positivt med tanke på den oro som också har funnits inom projektet att en förändrad resprofil skulle ställa för stora krav på resenärerna. Jämfört med svaren från Västtrafiks kundundersökning, upplevde till och med fler KOLLA-resenärer förbättrade resmöjligheter (Almgren, 2008). Dessutom märks en positiv utveckling i svaren på denna fråga, jämfört med förra årets enkät. Det är fler som ser förbättrade möjligheter.

Analyserna visar också att de som framför allt ser förbättrade resmöjligheter är de som har haft sitt färdtjänsttillstånd relativt kort tid. Det kan tolkas som att tillgången till färdtjänst har inneburit en klar förbättring för dem som har saknat den servicen tidigare.

En ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken innebär förbättrade resmöjligheter för alla som klarar att åka med den. Frågan är hur föreställningarna om tillgänglighet också hänger samman med resans attraktivitet? De som reser ofta med kollektivtrafiken är mer positivt inställda till den. Men totalt sett får inte kollektivtrafiken lika högt omdöme som färdtjänstresorna och Flexlinjen. Det räcker kanske inte med att förändra de strikt rationella aspekterna av tillgängligheten för att påverka attityderna. Jämför vi med Västtrafiks undersökning ser vi att enbart en tredjedel av deras kunder tycker att det är ”socialt och trevligt att åka med Västtrafik” (Almgren, 2008). Frågan är om man kan förvänta sig att färdtjänstresenärerna skall vara mer positivt inställda.

Hur lätt är det att åka i kollektivtrafiken?

Cirka 80 procent av KOLLA-resenärerna tycker inte att det är lätt att åka kollektivt. Trots det åker de relativt ofta. Svaren står sig stabilt från tidigare års enkäter. KOLLA-resenärernas svar kan jämföras med Västtrafiks kundundersökning som ger en helt annan bild. Cirka 70 procent av dem

tycker att *"det är enkelt att åka med Västtrafik"* (Almgren, 2008). Varför får förbättringarna i kollektivtrafiken inte något genomslag bland KOLLA-resenärerna? Det bör nämnas att kollektivtrafiken i Göteborg under det senaste året har påverkats av olika faktorer såsom försenade leveranser av fordon med låggolv, samtidigt som antalet kollektivtrafikresenärer har ökat. Detta har medfört att det ofta är trångt på spårvagnar och bussar och svårare att få sittplats.

De parallella förändringar som sker i det omgivande samhället påverkar alltid ett projekt. Frågan är hur KOLLA-projektet kan anpassa sig efter den nya situationen och hitta nya vägar för att nå sina mål.

Hänvisning till Flexlinjen

Det är en liten grupp som har blivit hänvisade till Flexlinjen när de har beställt en färdtjänstresa. De flesta som har blivit hänvisade är negativa till det och tyckte inte att det fungerade bra. Detta liknar resultatet i förra årets enkätstudie. Vad beror den negativa inställningen på? En hänvisning går emot de förväntningar resenären hade från början, vilket är en svårighet i sig. Frågan som kvarstår är om de resenärer som är kritiska, ger Flexlinjen en andra chans eller inte. Av samtliga KOLLA-resenärer som bor i Flexlinjeområden är det fortfarande en hög andel som inte åker med Flexlinjen. Detta kan bero på bristande kännedom om Flexlinjen (vilket det finns vissa belägg för i enkätresultatet) samt på att Flexlinjen inte motsvarar det resbehov resenärerna har. Det kan också bero på en kombination av olika faktorer.

Innebörd av resor med olika färdmedel

Resan med kollektivtrafiken upplevs som en frihet för dem som åker relativt ofta med den. Men för den grupp som inte använder kollektivtrafiken så ofta är kollektivtrafiken inte associerad med samma positiva värden. Däremot är uppfattningarna om färdtjänstresan är mer likartad bland KOLLA-resenärerna. För dem som inte har möjlighet att åka med anhörigas eller vänners bilar, betyder förstås färdtjänsten och Flexlinjen ännu mer.

Köns- och åldersskillnader i resultatet

Det är inga könsskillnader bland KOLLA-resenärerna i hur ofta de åker kollektivt. Däremot finns det en tendens att kvinnor åker oftare med Flexlinjen. Män behöver i större utsträckning ha hjälp vid sina resor. Det gäller både med färdtjänsten (reshjälp) och i kollektivtrafiken. Frågan är vad som ligger bakom dessa skillnader? En faktor som kanske påverkar är att kvinnorna i större utsträckning än männen lever ensamma och därmed måste klara sig själva i högre grad i högre grad.

När det gäller åldersskillnaderna är vissa skillnader förväntade, till exempel att äldre personer (> 65 år) reser mer sällan än yngre (med alla färdmedel) och att äldre åker oftare med Flexlinjen. Men att de över 65 år såg förbättrade resmöjligheter i större utsträckning än de yngre, var inte något vi

förväntade oss. Eftersom det inte finns någon följdfråga som ger oss några svar, kan vi enbart spekulera i vad dessa skillnader beror på. Ett antagande är att färdtjänstillståndet innebär förbättrade resmöjligheter för dem som inte har haft det tidigare. Ålderspensionärerna hade haft tillstånd till färdtjänst kortare tid än de yngre resenärerna. En annan faktor som kan ha påverkat de äldres svar, är att kollektivtrafiken har blivit gratis för pensionärer sedan årsskiftet.

En annan skillnad som inte riktigt stämmer med förväntningarna, är att det var fler yngre än äldre som upplevde svårigheter att åka kollektivt. Detta mönster fann vi även i tidigare års enkätsvar. Yngre resenärer kan ha andra funktionsnedsättningar och använda andra förflyttningshjälpmedel som försvårar resan med kollektivtrafiken.

Jämförelse av resfrekvens och hinder för resan mellan olika år

Jämförelsen av resultat mellan de tre år som vi har skickat ut enkäten bygger på förväntningar om ett ökat resande i kollektivtrafiken. Det finns emellertid inget belägg för att så är fallet. Analysen mellan 2006 års och 2007 års resultat visar en viss nedgång i resfrekvens. Däremot ser vi inga skillnader mellan 2007 och 2008.

Den minskade resfrekvensen visade sig att KOLLA-resenärerna åkte mindre ofta med färdtjänst, kollektivtrafik och med anhörigas/vänners bilar år 2007 jämfört med året innan. Resorna med Flexlinjen var däremot oförändrade genom åren.

Andelen resenärer som upplever svårigheter att åka kollektivt har inte heller förändrats över åren. Dessutom visar resultaten att upplevelsen av hinder står sig relativt konstant över åren. De tre hinder som flest resenärer anger handlar om svårigheter att kliva av/på fordonet, att det är stressigt vid på- och avstigning samt att resenären inte klarar att hålla balansen i fordonet.

En förklaring till att vi ser så små skillnader över tid och att de förändringar som sker går i riktning mot ett minskat resande är att färdtjänstresenärerna är en målgrupp med sämre hälsa än motsvarande grupp resenärer i samma åldrar (Ferraz Nunes, 2008). Dessutom, att många upplever en gradvis försämring av hälsan.

En annan förklaring som också är viktig att ha med i sammanhanget är att utvecklingen av fordonsparken (nya låggolvfordon) samt nya system och strategier för hantering av information (t ex automatiska hållplatsutrop och IT-system för resservice på Färdtjänsten) har gått långsammare än vad som var planerat i början av projektet. Därmed har det inte skett så stora och genomgripande förändringar som KOLLA-resenärerna skulle kunna påverkas av.

Dessutom är det viktigt att föra in de parallella projekt och satsningar som pågår som påverkar kollektivtrafiken. Ett av dessa projekt är K2020 som framför allt syftade till att flytta över bilresor till kollektivtrafiken. För att

attrahera den målgruppen krävs snabba och täta turer som hamnar i konflikt med färdtjänstresenärers behov av att få tid att sätta sig ner innan fordonet startar.

En annan satsning är införandet av gratis kollektivtrafik för pensionärer sedan årsskiftet, vilket har lett till att vi ser fler resenärer med rullator på spårvagnar och bussar. Detta har förmodligen ökat konkurrensen om platserna för barnvagn, rollator och rullstol, vilket också kan upplevas som hinder av färdtjänstresenärerna.

Några reflektioner

- Det verkar inte vara så att önskan om att resa mer enbart beror på avsaknaden av resmöjligheter. Det som framför allt upplevs som begränsande är den egna bristande hälsan och orken. Det är alltså skillnad mellan vilka resor man önskar sig, vilka resor man behöver och vilka resor man har rätt till. Projektet bör diskutera igenom dessa olika aspekter för att kunna föra en diskussion om var gränserna går och bör gå enligt gällande lagstiftning och riktlinjer.
- En intressant fråga är vad samhället skulle kunna erbjuda dem som önskar resa mer än de gör idag. Är fler färdtjänstresor lösningen? Vad kan göras för att resenärer ska slippa byten och förbeställning (om det är det som är problemet)? Hur skulle man kunna ordna med ledsagning/ressällskap i kollektivtrafiken för dem som behöver det?
- Är det så att de som inte åker med Flexlinjen avstår för att denna service inte motsvarar deras resförmåga eller resbehov? I sådana fall behöver man inte försöka flytta över dessa resor från färdtjänstbil till Flexlinje.
- Hur skulle man kunna försäkra färdtjänstresenären att få en sittplats i kollektivtrafiken? Hur skulle det kunna genomföras rent praktiskt?

Förslag på fortsatta studier

- En fortsatt analys av diskrepansen mellan färdtjänstens statistik och enkätresultaten bör genomföras.
- En studie som kopplar samman kunskap från Västtrafiks satsningar på ökad tillgänglighet med KOLLA-projektet.
- Fortsatta studier bör undersöka färdtjänstresenärernas bakgrund i fråga om tidigare användning av bil respektive kollektivtrafik, för att få en ökad kunskap om resorna med kollektivtrafiken är ett nytt beteende eller inte.
- När satsningarna på förbättrad tillgänglighet har nått lite längre (i fråga om ombyggda hållplatser, fler låggolvfordon, förbättrad information) kan det vara värt att göra en studie med den personal som påverkar personer att ansöka om färdtjänst: personal på vårdcentraler, sjukhus, rehabmottagningar, äldre- och handikappomsorg. I vilken utsträckning känner de till förbättringarna i kollektivtrafiken, Flexlinjer och individuella resprofiler i färdtjänsten?

Referenser

- Almgren, C. (2008). *Statistik från SLTF:s Barometer*. Västtrafik, Göteborg. Skickade via e-post 2008-09-05.
- Ferraz Nunes, J. (2008). *Förändrat resande med färdtjänst och kollektivtrafik i Göteborg. Ett samhällsekonomiskt perspektiv*. FoU i Väst/GR. Maj 2008.
- Göteborgs Stad. (2004). *Utredning. Trafikförsörjningsplan 2005-2010. Kollektivtrafik – även för funktionshindrade. Ett samprojekt mellan Göteborgs Stad Färdtjänst och Göteborgs Stad Trafikkontoret*.
- IMA Marknadsutveckling AB (2007). *Trygghetsundersökning Västtrafik*. Lerum: IMA.
- Jenssen, R. (2008). *Internt statistik från Färdtjänsten över samtliga KOLLA-kunders resor med färdtjänsten jan-juli 2008*. Färdtjänsten, Göteborg.
- Lindahl, L., & Odebo, L. (2007). *Kollektivresan som frihet och normalitet. En intervjustudie om färdtjänstresenärers upplevelser av sina resor med kollektivtrafiken*. FoU i Väst/GR. Maj 2007.
- Lindahl, L., Krantz, L-G, & Odebo, L. (2006). *Många reser kollektivt trots att det inte är så lätt! – En dokumentation av de första KOLLA-resenärerna*. FoU i Väst/GR. Arbetsrapport 1. Aug 2006.
- Lindahl, L. (2007). *Kollektivresan är fortfarande förenad med svårigheter. – en andra rapport om KOLLA-resenärernas resor*. FoU i Väst/GR. Arbetsrapport 2. Sep 2007.
- Lundin, U. (2008). *Översyn av kollektivtrafikens lagstiftning*. Presentation på Färdtjänst- & sjukresedagarna, 22-23 sep. Arrangör: SKL. Malmö: Europaporten. Se även: www.sou.gov.se/koll (utredningen)
- WSP (2007). *Arbetsrapport. Uppföljning av SL:s handlingsprogram för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. 2007:08*. Stockholm: WSP. Analys och Strategi.

Bilaga 1: Tabeller

Nedanstående tabeller anger procent inom respektive åldersgrupp.

n = antal deltagare om har besvarat frågan

Tabell 10. *Tillstånd till reshjälp i Färdtjänsten*

	<i>n</i>	Ja	Nej
18 - 29 år	14	64 %	36 %
30 - 64 år	96	38 %	62 %
65 - 79 år	153	40 %	60 %
80 - 91 år	167	29 %	71 %

Tabell 11. *Behöver ha någon med sig i kollektivtrafiken*

	<i>n</i>	Ja, alltid	Ja, oftast	Nej
18 - 29 år	14	64 %	29 %	7 %
30 - 64 år	95	35 %	32 %	34 %
65 - 79 år	141	41 %	23 %	36 %
80 - 91 år	157	31 %	15 %	54 %

Tabell 12. *Åldersskillnader i resfrekvens med kollektivtrafiken.*

	<i>n</i>	Dagligen	Någon - några ggr/vecka	Någon - några ggr/mån	Mer sällan	Aldrig
18 - 29 år	14	0	14 %	21 %	29 %	36 %
30 - 64 år	99	5 %	29 %	36 %	13 %	16 %
65 - 79 år	156	4 %	26 %	26 %	19 %	24 %
80 - 91 år	173	2 %	35 %	25 %	17 %	20 %

Tabell 13. *Åldersskillnader i resfrekvens med färdtjänsten.*

	<i>n</i>	Dagligen	Någon - några ggr/vecka	Någon - några ggr/mån	Mer sällan	Aldrig
18 - 29 år	14	36 %	43 %	14 %	0	7 %
30 - 64 år	98	11 %	30 %	42 %	11 %	6 %
65 - 79 år	157	0	26 %	46 %	24 %	4 %
80 - 90 år	174	0	16 %	50 %	32 %	2 %

Tabell 14. *Åldersskillnader i resfrekvens med Flexlinjen¹*

	<i>n</i>	Dagligen	Någon - några ggr/vecka	Någon - några ggr/mån	Mer sällan	Aldrig
18 - 29 år	8	12 %	0	0	38 %	50 %
30 - 64 år	64	0	14 %	16 %	12 %	58 %
65 - 79 år	85	1 %	20 %	24 %	24 %	32 %
80 - 90 år	122	1 %	24 %	24 %	29 %	23 %

¹ Här ingår enbart resenärer som bor i stadsdelar som trafikeras med Flexlinje.

Tabell 15. *Åldersskillnader i resfrekvens med vänners/anhörigas bilar.*

	<i>n</i>	Dagligen	Någon - några ggr/vecka	Någon - några ggr/mån	Mer sällan	Aldrig
18 - 29 år	14	0	43 %	36 %	7 %	14 %
30 - 64 år	97	5 %	29 %	23 %	25 %	19 %
65 - 79 år	157	2 %	18 %	34 %	29 %	18 %
80 - 90 år	174	0	11 %	42 %	33 %	13 %

Tabell 16. *Åldersskillnader i hur lätt det är att åka med kollektivtrafiken.*

	<i>n</i>	Inte alls lätt	Inte särskilt lätt	Ganska lätt	Mycket lätt
18 - 29 år	14	64 %	14 %	21 %	0
30 - 64 år	91	34 %	45 %	18 %	3 %
65 - 79 år	141	49 %	33 %	15 %	1 %
80 - 90 år	153	33 %	42 %	23 %	2 %

Tabell 17. *Åldersskillnader i upplevelser av förändrade resmöjligheter.*

	<i>n</i>	Mkt bättre	Bättre	Varken bättre/sämre	Sämre	Mkt sämre
18 - 29 år	14	7 %	7 %	64 %	14 %	7 %
30 - 64 år	93	8 %	26 %	56 %	8 %	3 %
65 - 79 år	152	11 %	33 %	50 %	5 %	1 %
80 - 90 år	165	12 %	42 %	41 %	5 %	0

Tabell 19. *Åldersskillnader i uppfattningen att färdtjänstresan innebär att slippa besvara anhöriga i onödan.*

	<i>n</i>	Stämmer inte alls	Stämmer i viss mån	Stämmer ganska bra	Stämmer helt
18 - 29 år	13	15 %	23 %	31 %	31 %
30 - 64 år	90	13 %	20 %	20 %	47 %
65 - 79 år	138	13 %	12 %	28 %	47 %
80 - 90 år	144	4 %	17 %	28 %	51 %

Tabell 18. *Åldersskillnader i uppfattningen att färdtjänstresan är en trygghet att ha i bakgrunden när inga andra resor fungerar.*

	<i>n</i>	Stämmer inte alls	Stämmer i viss mån	Stämmer ganska bra	Stämmer helt
18 - 29 år	13	8 %	0	31 %	62 %
30 - 64 år	93	9 %	6 %	14 %	71 %
65 - 79 år	145	3 %	5 %	17 %	76 %
80 - 90 år	157	1 %	3 %	15 %	81 %

Bilaga 2: Övriga kommentarer

Här beskrivs de övriga kommentarer som har lämnats i enkäterna som handlar om förbättringsförslag.

Information:

- Större siffror och bokstäver i tidtabeller, broschyrer mm.
- Mindre rörig information om olika resmöjligheter i färdtjänsten/Flexlinjen. För många telefonnummer.

Färdtjänst

- Att få lov att samåka med en god vän (vid beställning av resan).
- Fler resor med färdtjänsten.
- Att bilen oftare kommer i tid, minskade förseningar.
- Bättre lokalkännedom hos chaufförerna så att de hittar.
- Språk: att chaufförerna talar sakta och högt och har bättre kunskaper i svenska än idag.
- Bättre hjälp och uppmärksamhet från förarna så att man t ex inte klämmer sig i bildörren.
- Chaufförer som kör lugnt och inte ryckigt, kör om eller överskrider hastighetsgränser.
- Förbjud mobiltelefonsamtal för förarna.
- Att slippa för många passagerare i samma bil.
- Att alltid få ha med sig ledarhunden i färdtjänstbilen.

Flexlinjen

- Att inte behöva vänta i över en timme på grund av att Flexlinjen är full.
- Önskar förteckning över vart Flexlinjen går och vilka hållplatser det finns.
- Högre ljud på rösten som ringer och talar om när bussen ska hämta mig.
- Något att sitta på vid hållplatser för Flexlinjen och skydd för väder och vind.
- Flexlinje på kvällstid och helger.
- Flexlinje som går utanför den egna stadsdelen.
- Flexlinje från öarna (Saltholmsterminalen) till Frölunda Torg.
- Flexlinje från Storängsgatan direkt till Saluhallen.
- Flexlinje mellan Skogome och Kärrdalen.
- Flexlinje till Göteborg från Kallebäck.
- Mötesplats vid second handbutiken vid Lärjeågatan 7-10.
- Garanterad tid när Flexlinjen är framme. Nu är det problem vid byten till annan Flex.
- Att chauffören på Flexlinjen kunde hämta läkemedel på Apoteket (som inte går ner i brevkastet) och leverera vid hemadressen.
- Samarbete mellan Flexlinjen och programbibliotekarien vid biblioteket på Axel Dahlströms Torg som anordnar kvällar med film, föredrag m m.

Kollektivtrafiken

- Bussar stannar för långt från trottoarkanten.
- Fler stänger att hålla sig i.
- Färre nivåer i spårvagnar och bussar.
- Flytta handikapplatserna på de nya vagnarna, man trampar andra på tårna där man sitter fyra mittemot varann. Ingen stång att hålla sig i vid ytterplatserna.
- Handikappmarkering saknas på buss 520.
- Arbeta för att få resenärer att respektera handikapplatserna.
- För höga kanter i en del bussar, svårt kliva upp och sätta sig.
- Förenkla för att hitta knappen som öppnar dörren (svårt på vissa spårvagnar).
- Bättre ljusförhållanden för synskadade i buss/spårvagn, större displayer och större text.
- Att utrop och displayer finns i alla spårvagns-set, ej bara längst fram.
- Fler nya spårvagnar i Annedal där det bor många gamla med rollator, käppar och rörelsehinder.
- Kollektivtrafik till Lilla Bommen som stannar vid "Läppstiftet".

Bilaga 3: Samband mellan typ av färdtjänstillstånd och bakgrundsfaktorer

OBS! Eftersom studien innehåller ett litet antal deltagare under 30 år bör siffror för denna åldersgrupp tolkas med försiktighet.

Färdtjänstillstånden skilde sig åt mellan könen. Det var fler kvinnor (22 %) än män (13 %) som hade fått ett tillstånd av typ 1 (Kolk). Fler män (40 %) hade fått ett tillstånd av typ 3 (Kolk R) dvs. hade behov av resällskap, jämfört med kvinnorna (29 %).

Typen av tillstånd varierade även med ålder. I den yngsta åldersgruppen (< 30 år) var det vanligast med ett tillstånd av typ 3 (80 %). Denna typ av tillstånd var mindre vanligt bland resenärerna över 80 år (26 %). I åldersgrupperna över 30 år var den vanligaste typen av tillstånd typ 2 (Kolk X, se tabell 19).

Tabell 19. *Andel i olika åldersgrupper som hade fått olika färdtjänstillstånd*

	Typ 1:Kolk	Typ 2: Kolk X	Typ 3: Kolk R	
	<i>n</i>	<i>n = 87</i>	<i>n = 215</i>	<i>n = 143</i>
18-29 år	15	7 %	13 %	80 %
30-64 år	99	16 %	54 %	30 %
65-79 år	158	20 %	44 %	35 %
80-91 år	173	22 %	52 %	26 %

Det var en större andel som var ensamstående bland dem som hade fått ett tillstånd av typ 1 (49 %) jämfört med resenärer som hade fått ett tillstånd av typ 2 (26 %) eller typ 3 (31 %). De som hade fått ett tillstånd av typ 2 bodde i högre utsträckning tillsammans med någon, jämfört med resenärerna som hade fått någon av de andra två tillståndstyperna. Tvärtemot förväntningar, bodde de som hade fått ett tillstånd av typ 3 (behov av resällskap) i lika hög grad ensamma som resenärerna i de andra två tillståndsgrupperna.

Analysen av samband mellan typ av färdtjänstillstånd och hälsa visade att det var vanligare att resenärerna hade ”dålig” eller ”mycket dålig” hälsa bland dem som hade tillstånd av typ 2, jämfört med resenärerna i de andra två tillståndsgrupperna. Däremot var det fler bland dem med ett färdtjänstillstånd av typ 3 (ressällskap) som upplevde sin hälsa som ”god” eller ”mycket god” jämfört med de andra (se tabell 20). De som hade behov av resällskap i kollektivtrafiken inkluderar troligtvis fler personer där det inte är sviktande hälsa som ligger bakom behovet av färdtjänst.

Tabell 20. *Samband mellan Upplevd hälsa och olika färdtjänstillstånd*

		Typ 1: Kolk	Typ2: Kolk X	Typ 3: Kolk R
	<i>n</i>	<i>n</i> = 84	<i>n</i> = 206	<i>n</i> = 140
mkt god hälsa	12	17 %	17 %	67 %
god hälsa	35	21 %	44 %	35 %
ganska god hälsa	191	22 %	43 %	35 %
dålig hälsa	163	18 %	54 %	28 %
mkt dålig hälsa	30	10 %	63 %	27 %

Typen av färdtjänstillstånd varierade även med resenärernas funktionshinder. Rörelsehinder var det vanligaste funktionshindret i studien som helhet (74 %). Bland dem som hade just rörelsehinder var det vanligast med ett tillstånd av typ 2 (48 %). Bland resenärer med synnedläggelse var det vanligast med ett tillstånd av typ 3 (50 %). Medan det bland resenärer med hörselnedsättning var vanligast med ett tillstånd av typ 2 (45 %). Resenärer med psykiska eller kognitiva funktionshinder hade i mindre utsträckning ett tillstånd av typ 1. De hade oftast ett tillstånd som var av typ 2- eller typ 3.