

2021-03-29

Umeå Kommun
Gator och parker
901 84 Umeå

Remissvar Kollektivtrafikprogram

PRO samorganisation i Umeå (omfattande tio PRO föreningar i Umeå med tillhopa 4500 medlemmar) har tillsammans med Funktionsrätt Umeå (omfattande 23 föreningar och 4250 medlemmar) arbetat fram nedanstående remissvar på Kollektivtrafikprogrammet.

Seniorkort

Ett tydligt motiv för intentionerna i programmet är kommunens miljömål för ett hållbart resande. Ambitionerna är att 2025 ska 65 % av alla resor ske med kollektivtrafik, per cykel och till fots. Genom att anlägga ett miljöekonomiskt synsätt i stället för strikt företagsekonomiskt sådant i form av subventionerade resor för personer med pension och sjukersättning seniorer 65+ kommer måluppfyllelsen att underlättas.

Att erbjuda äldre fria eller kraftigt rabatterade månadsbiljetter är ett sätt som provats på många håll i landet och som gett en ökande andel kollektiv åkande. Ett stort antal kommuner i landet har infört att äldre folkbokförda invånare kan åka gratis under lågtrafiktid med kollektivtrafiken. Som exempel kan nämnas Göteborg stad samt flera kommuner i Västra Götaland, Eskilstuna, Malmö stad. I över en månad har Malmöbor som är äldre än 70 år fått åka gratis i kollektivtrafiken – och det seniora kortet har gjort succé, skriver Sydsvenskan. Totalt 153 000 bussresor gjordes i december av äldre, vilket är 40 000 fler än vad kommunen hade beräknat.

Andra kommuner har kraftigt rabatterade biljetter som t ex Sundsvall och Uppsala. Från ett KPR protokoll från Sundsvall (Protokoll Kommunala pensionärsrådet 2020-05-07) sägs detta:

Andra synpunkter som lyfts fram från pensionärsrepresentanterna: Det tar tid att lära om att ta buss istället för bil. När det görs neddragningar och försämringar i trafiken tappar människor fort förtroendet för kollektivtrafiken och återgår till att åka bil om man har möjlighet till det. Att öka priset för seniorkortet innebär en stor kostnad för pensionärer men hur stora är

kommunens kostnader för kollektivtrafikmyndigheten Din tur? Höjningen av dessa kort utgör endast en liten del av besparingskraven men det gör en stor skillnad för den enskilde pensionären.

I en utvärdering av fria resor i kollektivtrafiken skriver Willstrand mfl (2018):

”För att äldre människor i så stor utsträckning som möjligt ska kunna leva ett aktivt liv och känna livskvalitet samt sköta sin vardag på egen hand är det viktigt att de kan förflytta sig och behålla sin mobilitet. Om förutsättningar finns för mobilitet kan samhället troligtvis spara in en del kostnader i andra sektorer såsom vård och omsorg. Därför behöver samhället en beredskap och ökad kunskap om hur vi tidigt kan attrahera äldre människor till kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken kan vara en förutsättning för en fortsatt mobilitet och delaktighet i samhället. Idag är det många kommuner i Sverige som erbjuder fria kollektivtrafikresor till äldre resenärer genom någon form av ”Seniorkort”. Studiens syfte var att utvärdera betydelse med fria resor i ordinarie kollektivtrafik för äldre personer samt vilken betydelse har den fysiska hälsan för användning av kollektivtrafik.

Studien visar en positiv korrelation mellan användandet av seniorkortet och en ökad daglig motion. De som använde seniorkortet vistades mer utomhus och promenerade dagligen mer än äldre som inte använde seniorkortet. Seniorkortet har medfört en överflyttning av mellan 24-35 procent av resorna som tidigare gjordes med bil till kollektivtrafik. Den största överflyttningen från bil till kollektivtrafik skedde för resor med serviceärenden, när man skulle träffa vänner/bekanta eller delta i föreningslivet. Resultaten visar dock att det även skedde en överflyttning av gång- och cykelresor: omkring en tredjedel av dessa resor gjordes i stället med kollektivtrafik efter seniorkortets införande. ”

Riktlinjer för stadsutformning i stråk med kollektivtrafik

Resandet sker inte bara linjärt i stomlinjenätet utan även i lokallinjerna. Det är viktigt att turtätheterna för de senare synkar med turtätheterna i stomlinjenätet. I en bedömning om kollektivtrafiken är optimal måste man försöka bedöma hur lätt eller svårt det är för resenären att nå sina målpunkter. För många äldre är målpunkterna t.ex. hälsocentraler, apotek och dagligvaru-butiker. Det är naturligtvis svårt att avgöra sådana frågeställningar utifrån programmet, dock kan det med fog sägas att resandet mellan flera målpunkter kommer att ta mycket lång tid. I sammanhanget kan också sägas att linje 2 bör trafikera Morkullevägen med hållplats vid Mariehems

Hälsocentral. Det är också betydelsefullt att trafiksystemet har beredskap för ökat resande vid dåligt väder.

Vid planering av nya bostadsområden måste det även planeras för kollektivtrafik i området. Gångavståndet från bostad till hållplats har mycket stor betydelse för äldre och personer med funktionsnedsättning och kan förhindra ett aktivt åkande. Så ser situationen ut i dag för Funktionsrätt Umeås medlemmar som bor i gruppboende på området Tavleliden som saknar busslinje, trots att det var utlovat. Med ett gångavstånd på 300 – 500 meter mellan bostad och hållplats så kan gångtiden enkel väg uppskattas till mellan 10 och 15 minuter för många äldre.

Nationellt centrum för Kollektivtrafik (K2 centrum) konstaterar i utredningen Behovsanalys och dimensionering av Social mobilitet med närbusstrafik att äldres användning av kollektivtrafiken avtar kraftigt vid längre gångavstånd till hållplatser. Ett gångavstånd mindre än 200 meter ökar väsentligt resandet bland äldre 75+ enligt utredningen.

Kollektivtrafikprogrammet verkar vara utformat för människor med god rörlighet och inte för äldre och personer med funktionsnedsättning. För många äldre och personer med funktionsnedsättning är det svårt att förflytta sig till fots. Att använda cykel (vilket förutsätts som ett alternativ i programmet) kan för många kan vara svårt och till och med omöjligt för vissa. Det programmet uttrycker om trygghet i samband med resandet bör innefatta såväl situationen i bussen som vid hållplats och den totala miljön vid färd med cykel och till fots. När det gäller "konflikt" mellan buss och huvudcykelnät samt övrigt cykelnät bör samma regler gälla i båda fallen för att undvika misstag i trafiken. Bänkar som sätts upp vid hållplatser måste vara sittvänliga även för äldre resenärer, dvs. försedda med rygg- och armstöd samt att det finns utrymme för personer som använder manuell eller elrullstol att sitta bredvid

När det gäller uppföljning av mål så finns i flera fall inte basvärden (jämförelsevärden) angivna. Målen är alltså inte mätbara.

Tillgänglighet och trygghet sid 31

Det är inte rättvist att peka ut gruppen kollektivtrafikresenärer med funktionsnedsättning som kostnadsdrivande och särskilt ansvarig för en del av kollektivtrafikens kostnad, det handlar om kommunmedborgare och skattebetalare precis som alla andra som har behov och intresse av att åka kollektivt.

Det är helt oacceptabelt av förslaget att göra vissa grupper ansvariga för vissa delar av kollektivtrafikens kostnader.

Ytterligare ett sätt som förslaget pekar ut personer med funktionsnedsättning på är att sådana självklarheter som att komma ombord på bussen och att kunna vistas på bussen under resan kallas för "särkrav". Det är väl inga särkrav? Det är väl ett grundkrav och en förutsättning för att ens kunna åka kollektivt? Det är nödvändigheter för alla.

Bus Nordic är ett helt ovidkommande dokument i förslaget

På sidan 31 utmålar förslaget Bus Nordic bland annat som en "rekommenderad uppsättning funktionskrav" samt som "ett viktigt verktyg i arbetet med att upphandla en ... funktionell kollektivtrafik". Det är ett felaktigt på flera plan och ett helt bakvänt sätt att referera till Bus Nordic.

Den helt otillräckliga tillgängligheten i Umeås kollektivtrafik har åstadkommit med god hjälp och stöd av branschdokumentet Bus Nordic (och dess föregångare). Bus Nordic förespråkar nämligen precis den otillräckliga tillgängligheten som vi har idag. Bus Nordic förespråkar de dåligt fungerande ramperna. Ramper som är så dåligt konstruerade att få kan fälla ut dem. Inte ens busschaufförerna som har det som sin arbetsuppgift att fälla ut och in ramperna är speciellt intresserade av att göra det. Ramper som rent av är farliga att använda eftersom de saknar effektiva avåkningskydd. Vi vill särskilt peka på vikten av att det blir tydligt och väl känt att det är chaufförens ansvar att hjälpa resenärer att komma på och av bussen. Om någon annan än chauffören hjälper resenären och något skulle hända så gäller inte försäkringen. Bus Nordic förespråkar också den enda platsen som alla med rullstol, rollator och barnvagn ska dela på.

Bus Nordic är alltså inte ett dokument som föreskriver hur nivån av tillgängligheten ska bestämmas. Det är inte heller ens en rekommendation. Det är ett dokument som syftar till att hålla nere tillgängligheten till kollektivtrafiken på en nivå som är så maximalt låg som möjligt.

Källor sid 34

En undran varför är inte Program för tillgänglighet i Umeå kommun upptagen i detta program finns ett avsnitt som handlar om transporter och kollektivtrafik.

Kommentar.

Det är viktigt att poängtera att detta program inte har utformats i samråd/samverkan med Funktionsrätt Umeå eller någon annan Funktionsrättsorganisation vilket tydligt framgår av angivna expertstöd, sidan 2 i Kollektivprogrammet. Enligt vår mening är detta en stor avvikelse från FN konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning.

Sammanfattning

- Rabatterat pris för seniorer och rörelsehindrade ger ökat resande.
- Stomlinjenät och lokallinjer måste dras så att strategiska målpunkter för seniorer och rörelsehindrade nås.
- Stomlinjer och lokala linjer måste vara synkade tidsmässigt.
- Vid planering av nya bostadsområden måste kollektivtrafik planeras in.
- Tidtabellerna måste sättas så att seniorer och rörelsehindrade inte behöver känna stress vid på och avstigning pga. av omloppstider. Det måste vara viktigare än att en resa ska ta X minuter kortare tid.
- Gångavstånd från bostad till busshållplats bör inte vara längre än 200 meter.
- Kollektivtrafikprogrammet innefattar även förflyttning till fots och per cykel. Detta innebär svårigheter för många personer. Höjd måste tas för detta.
- Bänkar vid hållplatser och andra ställen måste vara anpassade för seniorer och rörelsehindrade.
- Trygghet att komma ombord på bussarna och att det finns mer än en plats för funktionshindrade.
-

Anita Berg
Ordförande
PRO samorganisation i Umeå

Christin Broman
Ordförande
Funktionsrätt i Umeå

Ref: K2 RESEARCH 2018:3 Utvärdering av fria resor i kollektivtrafiken för äldre medborgare Tania Dukic Willstrand, Per Henriksson, Lena Levin & Helena Svensson