



LUND UNIVERSITY

Hur används servicelinjer och flextrafik? Resvanor och attityder bland boende och resenärer.

Carlsson, Gunilla; Ståhl, Agneta

2006

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Carlsson, G., & Ståhl, A. (2006). *Hur används servicelinjer och flextrafik? Resvanor och attityder bland boende och resenärer.* (Bulletin 230 / 3000; Vol. Bulletin 230). Trafik och väg, Institutionen för teknik och samhälle, Lunds tekniska högskola.

Total number of authors:

2

General rights

Unless other specific re-use rights are stated the following general rights apply:

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

Read more about Creative commons licenses: <https://creativecommons.org/licenses/>

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

LUND UNIVERSITY

PO Box 117
221 00 Lund
+46 46-222 00 00

Hur används servicelinjer och flextrafik?

Resvanor och attityder bland boende
och resenärer



Gunilla Carlsson
Agneta Ståhl
2006

Hur används servicelinjer och flextrafik?

Resvanor och attityder bland boende och resenärer

Gunilla Carlsson
Agneta Ståhl

Gunilla Carlsson och Agneta Ståhl

Hur används servicelinjer och flextrafik?

Resvanor och attityder bland boende och resenärer

2006

Ämnesord:

färdtjänst, kollektivtrafik, äldre

Referat:

I denna studie, som är en del av projektet "Servicelinjer eller Flextrafik – När, Var, Hur?" undersöktes servicelinjetrafikens, flextrafikens och den vanliga linjetrafikens attraktivitet bland äldre och färdtjänstberättigade personer. Ett slumpmässigt urval av personer som var 75 år eller äldre gjordes i åtta trafikeringsområden och aktiva resenärer identifierades ur färdtjänstregistret. Totalt svarade 1398 äldre personer på en enkät i servicelinjeområden och 827 i flextrafikområden. Motsvarande siffror i färdtjänstgrupperna var 566 respektive 466. Resultaten tyder på att servicelinjetrafiken attraherar fler äldre personer än vad flextrafiken gör, men att flextrafiken har större andel rollatoranvändare och färdtjänstberättigade ombord. Färdtjänstberättigade personer i flextrafikområden åker oftare med denna trafikform än vad motsvarande grupp i servicelinjeområden gör. Servicelinjetrafik förefaller således ge bättre resmöjligheter än flextrafiken för äldre personer som inte har färdtjänst men som har svårigheter att använda den vanliga kollektivtrafiken. Flextrafiken förefaller däremot ha bättre förutsättningar att avlasta färdtjänstresandet i trafikeringsområdet.

Citeringsanvisning

Gunilla Carlsson och Agneta Ståhl. Hur används servicelinjer och flextrafik? Resvanor och attityder bland boende och resenärer. Lund, Institutionen för Teknik och samhälle, Trafik och väg, 2006. Bulletin - Lunds Universitet, Tekniska högskolan i Lund, Institutionen för teknik och samhälle, 230.

Med stöd från:

VINNOVA Dnr 2002-00317



Institutionen för Teknik och samhälle
Lunds Tekniska Högskola
Trafik och väg
Box 118, 221 00 LUND, Sverige

Department of Technology and Society
Lund Institute of Technology
Traffic and Road
Box 118, SE-221 00 Lund, Sweden

Förord

Denna rapport har tagits fram inom projekt "Servicelinjer eller Flextrafik - när, var, hur?" och handlar om de boendes och resenärernas resvanor och attityder. Slutrapporten "Servicelinjer eller flextrafik - när, var, hur? Erfarenheter - jämförelser - planeringsprinciper" (Westerlund, Carlsson, Ståhl, Tornberg & Stålnér (2006)) har ett bredare perspektiv och är tänkt som en praktisk handledning vad avser trafikplanering i gränslandet mellan färdtjänst och reguljär linjebunden kollektivtrafik. Projektet har delfinansierats av VINNOVA och utförts i samarbete mellan ett antal trafik huvudmän, konsulter och forskare.

I projektet har förutom undertecknad följande projektdeltagare haft klart definierade roller i projektet:

- Professor Agneta Ståhl och Dr Gunilla Carlsson, Lunds Tekniska Högskola, som ansvarat för användarstudien.
- Forskningsingenjör Jonas Tornberg, Chalmers, som medverkat i de geografiska analyser som utförs med avseende på befolkningstäthet, tillgänglighet till kollektivtrafik mm.
- Bengt Stålnér, Andiamo, som lämnat underlag för slutsatser och rekommendationer i det övergripande projektet.

I arbetsgruppen för projektet har även följande personer från de olika studieorterna medverkat genom att ta fram underlag för de olika delstudierna - vissa studieorter har här också gjort egna analyser som tillställts projektet:

- Bengt Knutsson och Åse Melin, Göteborgs Stad, Färdtjänsten
- Dick Andersson, Västtrafik Göteborgsregionen
- Monica Casemyr, Storstockholms Lokaltrafik
- Hans Pettersson, Stockholms Läns Landsting, Färdtjänsten
- Karl-Erik Karlsson, Uddevalla Kommun
- Nicolai Sorensen och Signe Klintgaard Larsen, Nordjyllands Trafikselskab
- Morten Jensen, Aalborg Kommune
- Bo Fredriksson, Örebro Kommun
- Lars Lundholm, Länstrafiken Örebro AB

Dessutom har projektet haft en styrgrupp som bestått av följande personer:

- Bernt Nielsen, Göteborgs Stad Trafikkontoret
- Bo I Jonsson, Göteborgs stad, Färdtjänsten
- Stellan Hellqvist, Stockholms Län, Färdtjänsten
- Per Ekberg, Storstockholms Lokaltrafik
- Michael Stjernberg Västtrafik Fyrbodalen
- Bo Fredriksson, Örebro Kommun

Ett stort tack till samtliga ovannämnda och även till alla andra som medverkat till projektets genomförande.

Göteborg i september 2006

Yngve Westerlund
Projektledare

Innehållsförteckning	sid
Sammanfattning	1
Summary	3
1. Inledning	6
1.1 <u>Bakgrund</u>	6
1.2 <u>Syfte</u>	7
2. Metoder	8
2.1 <u>Områden</u>	8
2.2 <u>Studiegrupper</u>	8
2.3 <u>Datainsamling</u>	9
2.3.1 Ombordstudie	9
2.3.2 Postenkätstudie	9
2.3 <u>Analys</u>	14
3. Resultat och slutsatser	15
3.1 <u>Grupper</u>	15
3.1.1 Ålder	15
3.1.2 Kön	15
3.1.3 Förekomst av funktionella begränsningar	16
3.1.4 Hjälpmedel	17
3.1.5 Andel färdtjänstberättigade och typ av färdtjänstillstånd	18
3.1.6 Sammanfattning och slutsatser	19
3.2 <u>Resande</u>	19
3.2.1 Hur ofta reste man med trafikformen	19
3.2.2 Hur många enkelresor gjorde man?	21
3.2.3 Reste man själv eller tillsammans med någon?	21
3.2.4 Sammanfattning och slutsatser	21
3.3 <u>Begränsningar i resande</u>	22
3.3.1 Besvärligt att använda respektive trafikform	22
3.3.2 Vad var besvärligt?	22
3.3.3 Hur mycket personlig hjälp behövde man då man reste?	22
3.3.4 Sammanfattning och slutsatser	23
3.4 <u>Alternativa resmöjligheter</u>	23
3.4.1 Hur mycket reste man med andra färdmedel	23
3.4.2 Kunde trafikformen ha ersatts med vanlig buss/spårvagn?	25
3.4.3 När och varför måste färdtjänst användas?	25
3.4.4 Sammanfattning och slutsatser	25
3.5 <u>Tillfredsställelse med resandet</u>	26
3.5.1 Totalt sett och med den trafik samhället erbjuder	26
3.5.2 Vart ville man åka?	27
3.5.3 Synpunkter på trafikformerna	28
3.5.4 Synpunkter på den vanliga kollektivtrafiken	29
3.5.5 Sammanfattning och slutsatser	30
4. Referenser	31

Bilagor

Bilaga 1. *Frågeformulär, ombordstudie.*

Bilaga 2. *Exempel på enkät till boende i servicelinjeområde.*

Bilaga 3. *Exempel på informationsbrev till äldre personer boende i servicelinjeområde.*

Bilaga 4. *Exempel på informationsbrev till färdtjänstberättigade personer i flextrafikområde.*

Bilaga 5. *Exempel på enkät till boende i flextrafikområde.*

Bilaga 6. *Resandefrekvens med andra färdmedel än de studerade trafikformerna*

Bilaga 7. *Tillfredsställelse bland de boende med nuvarande möjligheter att resa samt med den trafik samhället erbjuder inom området för den aktuella trafikformen.*

Bilaga 8a. *Tillfredsställelse bland de boende inom influensområdet med nuvarande möjligheter att resa samt med den trafik samhället erbjuder inom området för den aktuella trafikformen.*

Bilaga 8b. *Tillfredsställelse bland de boende utom influensområdet med nuvarande möjligheter att resa samt med den trafik samhället erbjuder inom området för den aktuella trafikformen.*

Sammanfattning

Även om den traditionella kollektivtrafiken utvecklats och tillgängligheten ökat, klarar inte alla personer med funktionella begränsningar av att resa med denna trafikform. Många personer med funktionella begränsningar har behov som inte tillgodoses i den traditionella kollektivtrafiken samtidigt som de inte alltid har behov av den omfattande service som ges via färdtjänst. För att bättre tillgodose äldre och funktionshindrade personers behov i kollektivtrafiken har därför servicelinjer och flextrafik introducerats i bland annat Sverige. Det övergripande syftet med denna studie var att inom ramen för ett större projekt "Servicelinjer eller Flextrafik - när, var, hur?" undersöka servicelinje- och flextrafikens attraktivitet bland äldre personer och personer som har färdtjänst, men också att undersöka den vanliga linjetrafikens attraktivitet i dessa grupper.

Studien genomfördes i Göteborg, Stockholm, Uddevalla, Örebro i Sverige och i Ålborg i Danmark. Fem servicelinjeområden och tre flextrafikområden ingick. Datasamlingen gjordes med hjälp av postenkät och ombordstudie. För enkätstudien gjordes ett slumpmässigt urval av personer som var 75 år eller äldre i vart av ett av de studerade områdena. För färdtjänstgruppen identifierades aktiva resenärer ur färdtjänstregistret i vart och ett av de studerade områdena. Svarefrekvenserna för äldregrupperna var 56% (n=1398) i servicelinjeområden och 61% (n=827) i flextrafikområden. Motsvarande siffror för färdtjänstgrupperna var 39% (n=566) respektive 43% (n=466). I ombordstudien intervjuades personer ombord på bussarna angående ålder, färdtjänstlegitimation och förflyttningshjälpmedel. I två områden fördes kontinuerlig resandestatistik och uppgifterna hämtades då direkt ur denna. Totalt intervjuades 705 personer i servicelinjetrafiken och i flextrafiken baserades uppgifterna på 105 intervjuer och 2773 registrerade resor.

De vanligast förekommande funktionella begränsningarna i samtliga grupper bland de boende såväl som bland dem som reste med de studerade trafikformerna var minskad rörlighet i rygg/ben och minskad ork/uthållighet. I grupperna av äldre personer var användningen av käpp och rollator ungefär lika frekventa, medan rollator var betydligt vanligare bland de färdtjänstberättigade personerna. I ombordstudien visade det sig finnas fler rollatorer ombord på bussar i flextrafiken än vad det fanns i servicelinjetrafiken.

I servicelinjeområdena reste omkring 40% av personerna i både äldregruppen och färdtjänstgruppen med servicelinjerna. Andelen var lika hög i färdtjänstgruppen i flextrafikområdena, medan endast 18% av äldregruppen reste med flextrafiken. Frekvensen på resandet varierade bland de boende både avseende trafikform och studerad grupp. Äldregruppen åkte mera frekvent i servicelinjetrafiken än i flextrafiken; 12% respektive 4% åkte dagligen eller flera gånger per vecka med respektive trafikform. I färdtjänstgruppen rädde det motsatta förhållandet, dvs andelen färdtjänstberättigade personer åkte mera frekvent i flextrafikområdena än i servicelinjeområdena, 19% respektive 11%. När resandet bland personer som hade funktionella begränsningar studerades, framkom det att drygt 40% av dem som uppgav att de hade begränsningar åkte med de studerade trafikformerna. Detta gällde äldregruppen i servicelinjeområdena och de färdtjänstberättigade i både servicelinje och flextrafikområdena. I äldregruppen i flextrafikområdena uppgav däremot endast 20% att de reste med trafikformen. Personerna i färdtjänstgrupperna som reste med de studerade trafikformerna upplevde det besvärligare att resa med respektive trafikform, än vad de äldre personerna gjorde, ffa i servicelinjetrafiken. De moment som upplevdes som besvärligast var att ta sig till bussen samt att stiga på och av den.

De boende i både servicelinje- och flextrafikområdena använde i hög grad även andra transportformer, ffa var personerna i äldregrupperna aktivare än personerna i färdtjänstgrupperna. Andelen som promenerade mera frekvent var mycket högre i äldregruppen än i färdtjänstgruppen i båda trafikformerna. Anledningar som färdtjänstberättigade personer uppgav till att de inte

kunde ersätta sina resor med vanliga buss/spårvagnsresor var att trafiken inte gick på de tider och till de platser man behövde åka, men även att det var för långt att gå till hållplatsen/mötesplatsen och att man behövde hjälp att ta sig från lägenheten till fordonet.

Omkring två tredjedelar av de boende i de studerade områdena var mycket nöjda eller ganska nöjda med de resmöjligheter man hade. Andelen var något högre i äldregruppen i servicelinjeområden. Likaså var en hög andel nöjd med den trafik samhället erbjöd. Generellt sett värderades servicelinje- och flextrafiken högre än den vanliga kollektivtrafiken. I samtliga grupper med undantag av färdtjänstgruppen i flextrafiken värderades dock trafikeringstid och turintervall högre i den vanliga kollektivtrafiken, vilken körs oftare och under fler timmar på dygnet.

Även om man generellt sett var nöjd med den trafik samhället erbjöd tyckte omkring en tredjedel i båda trafikformerna att trafiken inte gick till de platser man ville besöka. Det var också en hög andel som inte visste vart trafiken gick, ffa i äldregruppen i flextrafikområden där närmre hälften av dem som svarat inte visste vart den gick. Omdömena om de båda trafikformerna var annars mycket positiva. De boende i flextrafikområden var i allmänhet något positivare till sin trafik än de som bodde i servicelinjeområden var till sin. Vidare var äldregrupperna något positivare till respektive trafikform än vad färdtjänstgrupperna var. De faktorer som skattades lägst bland de boende var att resan behövde beställas i förväg i flextrafikområden samt att man inte fick åka med önskad tur i dessa områden.

Resultaten tyder totalt sett på att servicelinjetrafiken attraherar fler äldre personer än vad flextrafiken gör, men att flextrafiken har större andel rollatoranvändare och färdtjänstberättigade ombord. Dessutom åker färdtjänstberättigade personer oftare med flextrafik än vad färdtjänstberättigade personer i servicelinjeområden gör. Servicelinjetrafik förefaller således ge bättre resmöjligheter än flextrafiken för den grupp äldre i samhället som inte har färdtjänst men som har svårigheter att använda den ordinarie kollektivtrafiken, dvs den särskilt utsatta grupp personer som idag har ytterst begränsade resmöjligheter. Flextrafiken förefaller däremot ha bättre förutsättningar än servicelinjetrafiken att avlasta resandet i färdtjänsten i trafikeringsområdet. En förklaring till att färdtjänstberättigade personer åker mer i flextrafiken än i servicelinjetrafiken skulle kunna vara att de är vana vid att beställa sin resa, varför även den anropsstyrda flextrafiken fungerar bra för denna grupp. För äldre personer som inte har erfarenhet av att beställa sin resa förefaller beställningen kunna utgöra en barriär för resandet.

Personerna i äldregrupperna använde andra transportmedel mer än vad personerna i färdtjänstgrupperna gjorde. En naturlig förklaring till detta är att samtliga personer i färdtjänstgrupperna hade funktionella begränsningar medan andelen personer med funktionella begränsningar i äldregrupperna var något lägre. För att kunna åka med kollektivtrafiken måste man ta sig till bussen och betydelsen av korta gångavstånd är särskilt viktig för färdtjänstberättigade personer. Även personerna i äldregrupperna uttryckte att en anledning till att man inte kunde ersätta servicelinje- och flextrafikresorna med vanlig kollektivtrafik var att dessa trafikformer hämtar närmre hemmet, vilket visar på betydelsen av gångavstånden. Resultaten i studien tyder dock på att flextrafiken bättre tillgodoser behovet av korta gångavstånd än vad servicelinjetrafiken gör, eftersom resandet bland färdtjänstberättigade var högre i flextrafiken än i servicelinjetrafiken. Personerna i färdtjänstgrupperna som reste med de studerade trafikformerna hade dessutom svårt att ersätta resorna med buss/spårvagnsresor. I planeringen av särskilda trafikformer är det därför viktigt att gångavstånden till hållplatser blir så korta som möjligt, särskilt om man vill uppnå en reduktion i färdtjänsten. Det är också viktigt i planeringen av båda trafikformerna och framför allt i kraven på fordonen att ta hänsyn till utrymme och säkerhet för rollatorer.

Summary

The use of Service Routes and Flex Traffic Travel Habits and Attitudes among Residents and Travellers

Although traditional public transportation has evolved and accessibility has improved, it is nevertheless the fact that this way of getting around is still not feasible for all people burdened by impaired mobility. Many such people have needs that are not met by traditional public transportation, even though they do not always require the comprehensive service provided via special transportation service — STS (for elderly/disabled persons). Therefore, service routes and flex route traffic have been introduced, in Sweden and elsewhere, to meet the public transportation needs of elderly people and people with impaired mobility. The main aims of this study, within the framework of a larger project, were to investigate the attractiveness of service route and flex route traffic among older people and people entitled to special transportation service (STS), as well as to assess the attractiveness of traditional public transportation for these people.

The study was carried out in Gothenburg, Stockholm, Uddevalla and Örebro in Sweden, and in Ålborg in Denmark. Five service route areas and three flex route traffic areas were included. Data were acquired from postal questionnaires and on-board studies. The questionnaire study consisted of a random selection of people 75 years old or older in each and every one of the areas studied. Regarding the STS groups, active travelers were identified from the STS register in each and every one of the areas studied. The response frequency for the older age groups was 56% (n=1398) in the service route areas and 61% (n=827) in the flex route areas. The corresponding figures for the STS groups were 39% (n=566) and 43% (n=466). The on-board studies interviewed passengers regarding age, STS entitlement and mobility aides. In two areas, traveling statistics were recorded continually, and provided direct results. In sum, 705 people were interviewed in service route traffic, and for flex route traffic the information was acquired from 105 interviews and 2773 registered trips.

The most commonly occurring functional limitations in all groups among the residents and among those who traveled with the forms of transportation studied were reduced movement in the back or legs and reduced strength/stamina. Among the elderly, the use of walkers and canes was about the same, whereas walkers were much more common among people entitled to STS. The on-board studies showed that there were many more walkers on buses in flex route traffic than in service route traffic.

In the service route areas, ca. 40% of the people in both the elderly groups and in the STS groups used the service routes. This proportion was equally high in the STS group in the flex route traffic areas, whereas only 18% of the elderly there used flex route traffic. Frequency of traveling varied among the residents, with regard to both the means of travel and to the group studied. The elderly people traveled more frequently in service route traffic than in flex route traffic; 12% and 4% traveled daily or several times a week in these two modes, respectively. Among those entitled to STS, the result was the reverse, i.e. they traveled more frequently in the flex traffic areas than in the service route areas, 19% vs. 11%. When traveling by people who had functional limitations was examined, it appeared that over 40% of those who said they had limitations used the means of transport studied here. This applied to the elderly in the service route areas and to those entitled to STS in both service route and flex traffic areas. On the other hand, only 20% of the elderly in the flex route traffic areas said that they used it. People in the STS category who traveled via the services studied here said that it was harder to travel with these two modes of

traffic, as compared to the response of the elderly, especially with regard to service route traffic. The greatest difficulties encountered were (1) getting to the bus, and (2) getting on and off it.

The residents in both the service route and flex traffic areas employed alternative modes of transport to a high degree: above all, the elderly were more active than those in the STS group. The elderly who walked frequently far outnumbered those in the STS group in both of the traffic areas studied. The reasons given by those entitled to STS for not being able to replace their traveling with ordinary bus/trolley services were that such services did not operate at the desirable times and reach the desired destinations, and that it was too far to walk to the stops; additionally, they required assistance to get from their homes to the vehicles.

About two-thirds of the residents in the areas studied were very pleased, or quite pleased, with their opportunities to travel. The proportion was somewhat higher among the elderly in the service route areas. Similarly, a high proportion was pleased with the travel opportunities offered by society. In general terms, both service route and flex traffic service were given higher marks than ordinary public transportation. However, all groups of passengers (except for STS travelers in flex route traffic) gave higher marks to ordinary public transport regarding both frequency and numbers of trips.

Although people were by and large pleased with the transportation facilities offered by society, about one-third of those with access to both forms of transport thought that the service did not serve their needs, e.g. did not reach the places they wanted to visit. This applies especially to the elderly in the flex traffic areas, where almost half of those who answered said that they did not know where they would land. Otherwise, the evaluation of the two modes of traffic was very positive. The residents in the flex traffic areas were generally rather more positive towards their transport options than were those in service route traffic areas. Furthermore, the elderly were somewhat more positive to the two modes of traveling than were the STS people. The residents gave the poorest marks to the facts that you needed to book a trip in advance and that you might not be able to board the departure you wanted to in these areas.

On the whole, the results suggest that service route traffic attracts more elderly people than does flex route traffic, but that flex routes have a higher percentage of people who use walkers and people entitled to STS aboard. Furthermore, STS people travel more often with flex route traffic than do STS people in service route areas. Hence service route traffic appears to provide better travel opportunities than does flex route traffic for the elderly people in society who are not entitled to STS but who nevertheless find it difficult to employ ordinary public transportation; that is to say the particularly vulnerable group of people who at present have extremely limited opportunities to travel. On the other hand, flex route traffic seems to have a better chance of relieving the pressure on STS traffic in the traffic areas being studied here. One explanation for why people entitled to STS travel more in flex route traffic than in service route traffic could be that they are accustomed to booking their trips, so the procedure of booking by phone in flex route traffic worked well for these people. For elderly people who are not experienced in booking their trips, the requirement of doing so seems to be a hindrance for traveling.

Elderly people used other modes of transport more frequently than did people in the STS groups. One obvious explanation is that all of the people in the STS groups had functional impairments, whereas the number of such people in the elderly groups was somewhat lower. In order to be able to use public transportation, you have to make your way to the bus, and the impact of long walking distances is especially great on people entitled to STS. Even people in the elderly groups said that one reason why service route and flex traffic services could not be replaced by ordinary public transport was that the former drove up closer to home, which indicates the significance of walking distances. However, the results of this study indicate that flex route traffic meets the need

for shorter walking distances better than does service route traffic, inasmuch as more people entitled to STS employed flex route traffic than service route traffic. People in the STS groups who traveled with the two modes of transport studied here also found it difficult to replace such trips with bus/trolley trips.

When planning special kinds of travel services, therefore, it is important to make the walking distances to/from stops as short as possible, especially if one wants to achieve a reduction in STS. It is also important, when planning both modes of traveling and especially requirements placed on vehicles, to consider the space allotted to, and the securing procedures for, walkers.

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Kollektivtrafikens främsta uppgift är att erbjuda samhällets medborgare en service som ger grundläggande tillgänglighet till inköp, sysselsättning, vård, kultur, fritidsaktiviteter och andra vardagliga göromål (SOU 1995:70, 2003:67). Önskemålen och behoven i befolkningen skiftar, bl a beroende på ålder, eventuella funktionshinder och tillgången till andra fortskaffningsmedel. Det är således en stor utmaning för kollektivtrafikens företrädare att planera en kollektivtrafik som är attraktiv för så många medborgare som möjligt. För att resenärernas behov ska tillgodoses måste hela resan, från start- till målpunkt, kunna genomföras på ett enkelt och bekvämt sätt (Ståhl, 1996). Två grupper som har specifika behov när det gäller resor med kollektivtrafiken är äldre personer och personer legitimerade med färdtjänst (Ståhl & Petzäll, 1997). Deras funktionella kapacitet är ofta begränsad i ett eller annat avseende. De är därmed i hög grad beroende av hur miljön är utformad för att de ska klara sina dagliga aktiviteter. Ju lägre kapacitet en individ har desto viktigare är det att kraven i miljön inte är för höga och hindrar personen från att resa (Lawton & Nahemow, 1973).

Även om trafikformerna under senare år utvecklats och kraven minskat i form av att många linjer trafikeras av bussar med lågt insteg, krävs det i den traditionella linjetrafiken att resenärerna har relativt god funktionell kapacitet för att de ska klara av att resa. Många personer med nedsatt funktionell kapacitet har ytterligare behov som inte tillgodoses i den traditionella kollektivtrafiken samtidigt som de inte alltid är i behov av den omfattande service som ges via färdtjänst (Jensen, Iwarsson & Ståhl, 2002). För att verka för en normalisering i samhället och en integrering av färdtjänstresandet i den ordinarie kollektivtrafiken behövs det trafikformer mellan den traditionella linjetrafiken och färdtjänsten. Dessa trafikformer benämns vanligtvis som mellanformer och utvecklingen av dessa har nu pågått i två decennier. Servicelinjer introducerades i Sverige i början av 1980-talet för att bättre tillgodose äldre och funktionshindrade personers behov i kollektivtrafiken (Ståhl, et al., 1997). Servicelinjetrafiken har god yttäckning och den karakteriseras av att:

- fordonen är anpassade för personer med nedsatt funktionell kapacitet (tex lågt insteg, plant golv, rullstolsramp, rullstolsplatser),
- körtiderna ger föraren möjlighet att ge den extra service som behövs,
- linjedragningen är anpassad för målgruppen,
- hållplatserna är lokaliserade nära målpunkter för målgruppen och gångavstånden är kortare än i linjenätet i övrigt (Kommunikationsdepartementet, DS 1996:69).

Servicelinjerna har bidragit till ett förändrat synsätt inom trafikplaneringen och idag anses mellanformer vara en nödvändig del av kollektivtrafiken. Det anses också finnas potential att vidareutveckla dem. Under slutet av 1990-talet kom flextrafiken som en ny mellanform (Westerlund & Ståhl, 1999). Flextrafiken är en syntes av traditionell servicelinjetrafik och samordnad taxifärdtjänst, och är en anropsstyrd trafikform. Flextrafiken karakteriseras av att:

- fordonen är anpassade för personer med nedsatt funktionell kapacitet (tex lågt insteg, plant golv, rullstolsramp, rullstolsplatser),
- körtiderna ger föraren möjlighet att ge den extra service som behövs,
- det finns mötesplatser istället för hållplatser som är lokaliserade nära bostaden i upptagningsområdet och nära viktiga målpunkter för målgruppen
- den är en områdesbaserad trafik, där föraren bara angör de mötesplatser dit någon i förväg beställt en upphämtning eller avstigning.

Mellanformernas positiva värde består i att äldre personer som inte är färdtjänstberättigade får en attraktiv resmöjlighet samt att en betydande andel färdtjänstberättigade personer oftast väljer att åka med servicelinjer eller flextrafik istället för att anlita färdtjänst (Ståhl, et al., 1996).

1.2 Syfte

Syftet med denna studie var att inom ramen för projekt "Servicelinjer eller flextrafik – när, var, hur?" undersöka servicelinje- och flextrafikens attraktivitet bland äldre personer och personer som har färdtjänst. Syftet var också att undersöka den traditionella linjetrafikens attraktivitet i dessa grupper.

2. Metoder

2.1 Områden

I projektet studerades åtta områden som trafikerades av mellanformer; fem servicelinjeområden och tre flextrafikområden. Områdena var fördelade på fem tätorter av varierande storlek i Sverige och Danmark. Dessa var Göteborg, Stockholm, Uddevalla, Örebro och Ålborg.

Servicelinjerna trafikerade:

- Handen, Stockholm
- Hökarängen/Gubbängen, Stockholm
- Örebro tätort
- Majorna/Linnéstaden, Göteborg
- Ålborg tätort

Flextrafiken trafikerade:

- Uddevalla tätort
- Vällingby/Räcksta, Stockholm
- Kortedala/Gamlestaden/Olskroken, Göteborg

Influensområdet för respektive trafikform avgränsades till att gälla området inom en 150 meters radie från hållplatserna/mötesplatserna, dvs gångavståndet till hållplatserna/mötesplatserna var som längst ca 200 meter. I projektet definierades även ett område utanför influensområdet vilket avsåg gångavstånd på 200-400 meter. I Stockholm definierades inga områden utanför influensområdena med anledning av att dessa områden var små och täta och hade vid tiden för studien god täckning av de studerade trafikformerna. För närmare beskrivning av områdena se rapport Westerlund, et al. (2006).

2.2 Studiegrupper

Två grupper av boende i respektive område studerades, äldre personer och personer med färdtjänstlegitimation. I detta projekt benämns:

i) de äldre personerna som var 75 år och äldre som ***äldregruppen (75+)***. Vid intervjuer ombord på bussarna inkluderades dock personer från 65 år och uppåt i denna grupp

ii) personerna med färdtjänstlegitimation som ***färdtjänstgruppen (ftj)***. Bland personer som var legitimerade till färdtjänst och som bodde i områdena fanns det personer som av olika anledningar ytterst sällan använde sig av färdtjänsten. Eftersom det var viktigt för projektet att deltagarna hade aktuell erfarenhet av att resa inkluderades endast personer i färdtjänstgruppen, som gjort minst 6 enkelresor under den senaste 6 månadersperioden, dvs 12 resor om året. I Stockholm var kravet något högre, då personerna skulle ha gjort minst det dubbla för att inkluderas i studien, dvs 24 resor om året. Regelverket för färdtjänst i Sverige skiljer sig från handikapptransport i Danmark. I Danmark är man mer återhållsam med legitimering till handikapptransporter i än i Sverige. Efterfrågan på mellanformer bör dock vara minst lika stor.

Av de personer som deltog i projektet finns såväl i äldregruppen som i färdtjänstgruppen både de som reste med trafikformerna och de som inte gjorde det. I denna rapport benämns samtliga personer som deltog i projektet i de definierade områdena som de ***boende***. De personer som faktiskt reste eller uppgav att de reste med trafikformerna, dvs de som använde trafikformerna dagligen eller mer sällan benämns ***resenärer*** eller personer som reste med respektive trafikform, medan de som aldrig reste benämns som personer som inte reste.

2.3 Datainsamling

2.3.1 *Ombordstudie*

En viktig uppgift för projektet var att få kunskap om andelen resenärer som var färdtjänstberättigade i respektive transportform och andelen resenärer som använde olika typer av förflyttningshjälpmedel. För att undersöka dessa andelar gjordes ombordstudier och resandestatistik hämtades in.

I samtliga **servicelinjeområden** dvs i Handen, Hökarängen, Majorna, Ålborg och Örebro intervjuades resenärerna ombord på bussarna. Samtliga resor noterades, men varje resenär intervjuades endast en gång. Intervjuerna baserade sig på en intervjuguide som använts i tidigare studier (Svensson, 2003). Intervjun innehöll frågor om ålder, färdtjänstlegitimation och förflyttningshjälpmedel (Bilaga 1). En fråga om vilka förflyttningshjälpmedel resenärerna använder lades dock till i denna studie.

Ombordstudierna genomfördes i huvudsak under våren 2003. Målsättningen var att intervjua 100 resenärer i respektive område. Befintlig resandestatistik analyserades och för att så många resenärer som möjligt skulle bli intervjuade genomfördes studien på veckodagar med många resenärer. I Handen, Örebro och Ålborg genomfördes intervjuerna av två personer under två heldagar, och av två personer under en dag i Hökarängen. I Majorna hade en identisk ombordstudie genomförts 2002 (Svensson, 2003) bortsett från att eventuella förflyttningshjälpmedel inte var noterade. Det hade inte skett några större förändringar i trafiken och för att inte belasta resenärerna med samma frågor på nytt, kompletterades informationen från den tidigare ombordstudien med att en person reste en dag i Majorna och noterade andelen äldre resenärer och andelen resenärer som använde förflyttningshjälpmedel. Med utgångspunkt i dessa siffror beräknades andelen äldre med förflyttningshjälpmedel ombord. Totalt intervjuades 705 personer i servicelinjetrafiken.

I **flextrafikområden**, dvs i Uddevalla, Kortedala och Vällingby inhämtades data dels via intervjuer ombord, dels via resandestatistik. I Uddevalla gjordes datainsamlingen på motsvarande sätt som i servicelinjeområden, vilket innebar att resenärerna intervjuades ombord på bussarna av två personer under två dagar. Intervjuguiden var densamma som i servicelinjetrafiken (Bilaga 1). I Kortedala registreras alltid de aktuella uppgifterna i samband med att personerna beställer sina resor, vilket innebar att dessa uppgifter gick att få fram via resandestatistik i beställningscentralen. Andelen färdtjänstberättigade beräknades dels på antalet resenärer under en månad våren 2003, dels på antalet resor under samma månad, och procentsatserna blev påfallande lika. I denna studie användes antalet resor. I Vällingby registrerades inte de aktuella uppgifterna automatiskt, utan resenärerna fick då de beställde sina resor med flextrafiken svara på frågor om ålder, färdtjänst innehav och sitt nyttjande av gånghjälpmedel. Totalt intervjuades 105 personer i Uddevalla och information om 2773 resor, 2313 i Kortedala och 460 i Vällingby samlades in.

2.3.2 *Postenkätstudie*

Frågorna i postenkäten fokuserade dels personen, dels resandet i det aktuella **servicelinjeområdet** (Bilaga 2). Frågor som rörde den egna personen gällde ålder, kön, funktionella begränsningar och användande av förflyttningshjälpmedel. Frågor som rörde resandet gällde bl a färdtjänst innehav, hur nöjd man var med att kunna resa och hur man reste i det aktuella området. Dessutom fanns det ett antal frågor där personerna fick värdera olika aspekter av den aktuella trafiken och den traditionella kollektivtrafiken på en skala från 1-10, där 1 stod för mycket dåligt och 10 för mycket bra (Brudell-Freij, et al., 2000). Exempel på aspekter var avståndet till hållplatsen, fordonen, och förarnas bemötande. Personerna kunde även ange att han eller hon inte hade någon erfarenhet av den aktuella aspekten. Innehållet i enkäten var lika i de båda studerade grupperna.

Urvalet av personer gjordes på respektive ort efter gemensamma principer. Gränserna för influensområdet och området utanför influensområdet definierades först med hjälp av geografiska informationssystem (GIS). För äldregruppen gjordes ett slumpmässigt urval ur befolkningsregistret av personer som var 75 år eller äldre i de definierade områdena. Målsättningen var att få svar från minst 200 personer. Som tidigare nämnts valde AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) och Stockholms Läns Landsting (SLL) Färdtjänsten att endast göra ett urval inom influensområdena, eftersom dessa områden är små och täta och hade vid tiden för studien god täckning av de studerade trafikformerna. Urvalet av personer till färdtjänstgruppen gjordes ur färdtjänstregistret utifrån de definierade områdena samt utifrån kriteriet att de skulle vara "aktiva användare", vilket definierades som att de gjorde minst 12 enkelresor per år (i Stockholm 24 enkelresor per år). För att de boende inte skulle komma att ingå i båda grupperna, dvs få dubbla formulär sorterades respondenter som ingick i färdtjänstgruppen ut från äldregruppen. Detta innebär att andelen färdtjänstlegitimerade person är något lägre i äldregruppen än i befolkningen generellt. Ur studiens synvinkel hade det varit bättre att behålla äldregruppen intakt och ta bort dubletterna från färdtjänstgruppen, men detta var inte möjligt eftersom dessa grupper redan var i minsta laget på de flesta orter.

Enkäterna skickades tillsammans med ett informationsbrev (se exempel i Bilaga 3) och portofritt svarskuvert från Lunds Tekniska Högskola till äldregruppen, medan enkäterna till färdtjänstgruppen av sekretesskäl skickades ut av respektive kommun (se exempel i Bilaga 4). De portofria svarskuverten var adresserade till Lunds Tekniska Högskola. Det skickades en påminnelse till äldregruppen efter tre veckor, medan ingen påminnelse gick ut till färdtjänstgruppen. Totalt skickades 3962 enkäter ut i **servicelinjeområden** (Tabell 1).

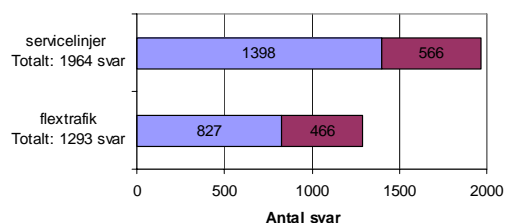
Enkäten till de boende i **flextrafikområden** innehöll samma frågor som enkäterna till de boende i servicelinjeområden. Enda skillnaden var att det fanns ytterligare värderingsfrågor i flextrafikområden specifika för denna trafikform (Bilaga 5). Totalt skickades 2541 enkäter ut i flextrafikområden (Tabell 1). Enkätstudien genomfördes under maj-juni 2003.

Tabell 1. Antalet enkäter som skickades ut till äldregruppen och färdtjänstgruppen (n=6503); boende i servicelinje och flextrafikområden.

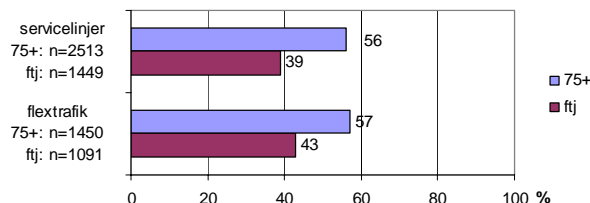
Trafikform	Område	Äldregruppen n	Färdtjänstgruppen n	Totalt n
Servicelinjer	Handen	400	438	
	Hökarängen	400	140	
	Majorna	551	316	
	Ålborg	600	200	
	Örebro	562	355	3962
Flextrafik	Kortedala	550	274	
	Uddevalla	500	342	
	Vällingby	400	475	2541
	Totalt	3963	2540	6503

Svarsfrekvens

Totalt svarade 1964 personer på enkäten i **servicelinjeområden** och 1293 personer i **flextrafikområden** (Figur 1). Högst svarsfrekvens var det i äldregruppen i flextrafikområden och lägst i färdtjänstgruppen i servicelinjeområden (Figur 2). Generellt var svarsfrekvensen högre i äldregruppen än i färdtjänstgruppen, och högre i flextrafikområden än i servicelinjeområden.



Figur 1. Antal besvarade enkäter, boende i servicelinje- och flextrafikområden.



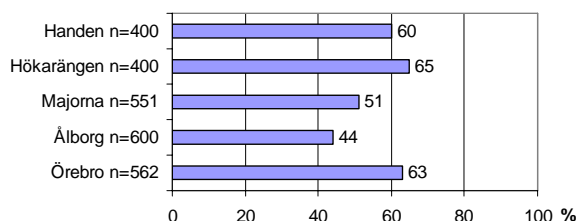
Figur 2. Svarsfrekvens, boende i servicelinje- och flextrafikområden.

I genomsnitt hade 16 % av äldregruppen i både servicelinje- och flextrafikområden färdtjänst. Andelen personer som hade färdtjänst varierade dock mellan orterna (Tabell 2).

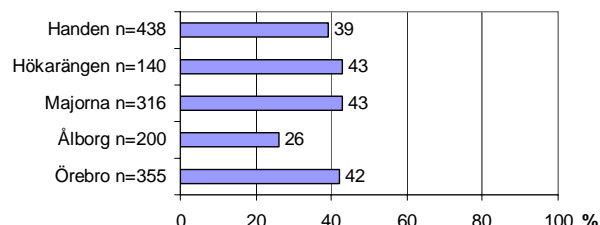
Tabell 2. Andel färdtjänst innehavare, boende i servicelinje- (n=1398) och flextrafikområden (n=566).

Trafikform	Område	n	Andel färdtjänst innehavare %
Servicelinjer	Handen	240	10
	Hökarängen	261	15
	Majorna	280	27
	Ålborg	262	9
	Örebro	355	17
Flextrafik	Kortedala	298	31
	Uddevalla	261	12
	Vällingby	268	5

Svarsfrekvensen i **servicelinjeområden** var 56% i äldregruppen och 39% i färdtjänstgruppen, men som figurerna 3 och 4 visar varierade svarsfrekvenserna mellan orterna. I båda grupperna var svarsfrekvensen högst i Hökarängen och lägst i Ålborg. Genomgående för samtliga orter var att svarsfrekvensen var lägre i färdtjänstgruppen än i äldregruppen.

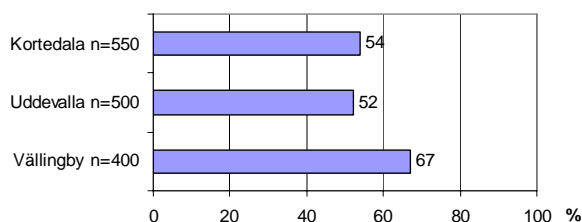


Figur 3. Svarsfrekvens, boende, äldregrupper i servicelinjeområden. Enkätstudie

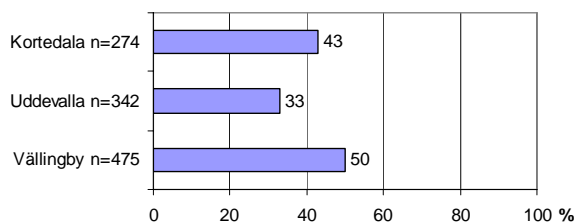


Figur 4. Svarsfrekvens, boende, färdtjänstgrupper i servicelinjeområden. Enkätstudie

Svarsfrekvensen i **flextrafikområden** var 57% i äldregruppen och 42% i färdtjänstgruppen, och även här varierade det mellan orterna (Figur 5, 6). Högst svarsfrekvens var det i Vällingby i båda grupperna och lägst var det i Uddevalla.

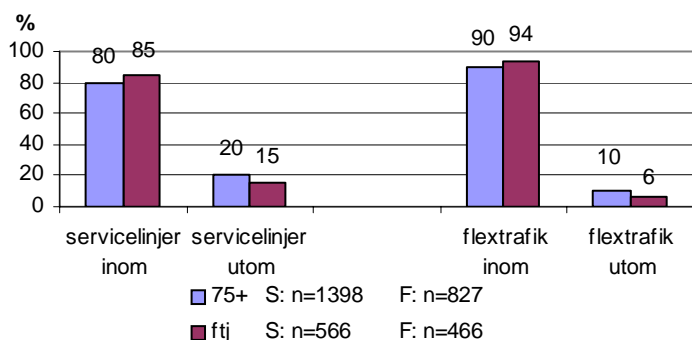


Figur 5. Svarsfrekvens boende, äldregrupper i flextrafikområden. Enkätstudie



Figur 6. Svarsfrekvens boende, färdtjänstgrupper i flextrafikområden. Enkätstudie

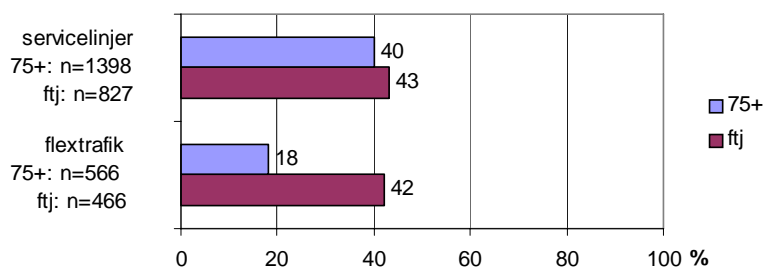
I servicelinjeområden inkom det 1113 svar från äldre personer som bodde inom influensområdet och 285 svar från dem som bodde utom. I färdtjänstgruppen inkom det 483 svar från boende inom influensområdet och 83 svar från dem som bodde utom influensområdet. Motsvarande siffror i flextrafikområden var 747 svar inom och 80 svar utom influensområdet i äldregruppen och 436 svar inom och 30 svar utom influensområdet i färdtjänstgruppen. I figur 7 framgår det hur andelen svar förhöll sig inom respektive utom influensområdena. Andelen svar utom influensområdet var lågt, varför analys av dessa grupper är begränsad.



Figur 7. Svarsfördelning inom och utom influensområde; boende i servicelinje- och flextrafikområden. Enkätstudie

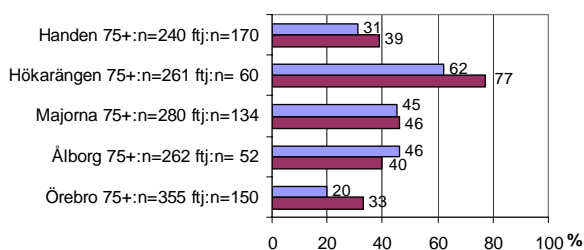
Resenärer

Andelen personer som reste med servicelinjer i **servicelinjeområden** var ungefär lika stor i äldregruppen som i färdtjänstgruppen (Figur 8). I **flextrafikområden** däremot, reste färre i äldregruppen med flextrafiken. Cirka 4% av personerna i **servicelinjeområden**, i äldregruppen såväl som i färdtjänstgruppen, uppgav att de inte visste att trafikformen fanns. Motsvarande siffror i **flextrafikområden** var 4% respektive 2%.

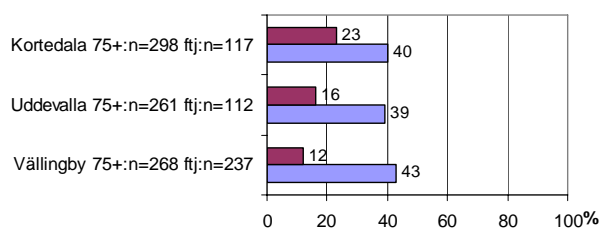


Figur 8. Andel som reste med respektive trafikform; boende i servicelinje- och flextrafikområden. Enkätstudie.

Både andelen äldre personer och andelen färdtjänstlegitimerade personer som reste med trafikformerna varierade från ort till ort. I både äldregruppen och färdtjänstgruppen i **servicelinjeområden** reste högst andel i Hökarängen och lägst andel i Örebro (Figur 9). I äldregruppen i **flextrafikområden** reste högst andel personer i Kortedala och lägst andel i Vällingby med trafikformen (Figur 10). I färdtjänstgruppen reste högst andel personer i Vällingby och lägst andel i Uddevalla. När servicelinjeområden jämförs med flextrafikområden kan det konstateras att andelen personer som reste i äldregruppen var betydligt högre i servicelinjeområden med undantag av Örebro.



Figur 9. Andel som reste med servicelinje på respektive ort; boende i servicelinjeområden. Enkätstudie



Figur 10. Andel som reste med flextrafik på respektive ort; boende i flextrafikområden. Enkätstudie.

Av resenärerna i servicelinjeområden bodde knappt 90% i både äldregruppen och färdtjänstgruppen inom influensområdet, medan i stort sett alla resenärer bodde inom influensområdet i flextrafikområden (Tabell 3).

Tabell 3 . Andel resenärer boende inom respektive utom influensområdet; resenärer i servicelinje- och flextrafikområden.

	Servicelinjer		Flextrafik	
	75+ n=1113 %	ftj n=483 %	75+ n=747 %	ftj n=436 %
Inom influensområdet	86	89	99	100
Utom influensområdet	14	11	1	0
Totalt	100	100	100	100

Bortfall

Det okända bortfallet i äldregruppen i **servicelinjeområden** uppgick till 41% och det kända till 3% (84 enkäter). Av dessa hade 34 enkäter returnerats pga okänd eller avflyttad adressat, nio personer hade avlidit, 27 personer uppgav dålig hälsa som anledning till att de inte svarade på enkäten och ytterligare 3 personer valde att inte svara på enkäten eftersom de aldrig reste. En anledning till detta var att man körde bil istället. Dessutom fick 11 enkäter uteslutas ur dataanalysen eftersom personerna uppgav att de var yngre än målgruppen för studien.

Det okända bortfallet i färdtjänstgruppen var 59% och det kända 2% (30 enkäter). Anledningen till att dessa enkäter fick uteslutas från dataanalysen var att personerna uppgav att de inte hade färdtjänst eller motsvarande, 25 av dessa kom från Aalborg. Någon ytterligare bortfallsanalys av de färdtjänstberättigade kunde inte göras av sekretesskäl.

Det okända bortfallet i äldregruppen i **flextrafikområden** var 37% och det kända var 6% (80 enkäter). Av dessa hade 37 enkäter returnerats pga okänd eller avflyttad adressat, tre personer hade avlidit, 11 personer uppgav dålig hälsa som anledning till att de inte svarade på enkäten och ytterligare 26 personer valde att inte svara på enkäten eftersom de aldrig reser. Dessutom fick tre enkäter uteslutas ur dataanalysen eftersom personerna uppgav att de var yngre än målgruppen.

Det okända bortfallet i färdtjänstgruppen var 56% och det kända 1% (10 enkäter). Anledningen till att dessa enkäter fick uteslutas från dataanalysen var att personerna uppgav att de inte hade färdtjänst eller motsvarande. Någon ytterligare bortfallsanalys av de färdtjänstberättigade kunde inte göras i denna trafikform heller av sekretesskäl.

2.4 Analys

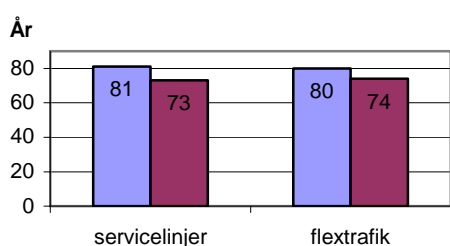
Den genomgående analysen i projektet gjordes utifrån de två trafikformerna, servicelinjer och flextrafik. I vissa fall gjordes även analyser per område i de två trafikformerna. Genomgående analyserades äldregrupperna och färdtjänstgrupperna separat. Analyserna av enkätstudien gjordes framför allt för de boende i servicelinje- och flextrafikområde. I ombordstudien analyserades de som reste med respektive trafikform. Vidare analyserades svaren från resenärerna i enkätstudien. Vissa analyser gjordes också av svaren från dem som inte reste med de studerade trafikformerna, de boende som hade respektive inte hade funktionella begränsningar samt för de som bodde inom respektive utom influensområdet. Ombordstudien bearbetades manuellt och för enkätstudien användes statistikprogrammet SPSS 11.5.

3. Resultat och slutsatser

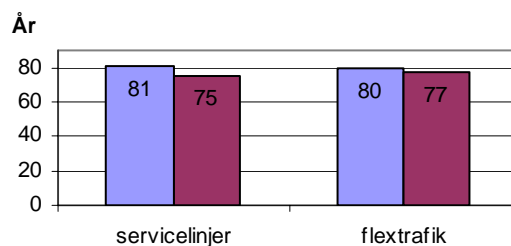
3.1 Grupper

3.1.1 Ålder

Bland de **boende** i servicelinjeområden var medelåldern 81 år i äldregruppen och 73 år i färdtjänstgruppen. I färdtjänstgruppen varierade åldern mellan 19 och 97 år. I flextrafikområden var medelåldern 80 år i äldregruppen och 74 år i färdtjänstgruppen. I färdtjänstgruppen varierade åldern mellan 24 och 99 år (Figur 11). Sälunda var ålderssammansättningen väldigt lika i de båda trafikformerna för de båda studerade grupperna. Medelåldern för **resenärerna** i äldregrupperna var samma som för de boende. I färdtjänstgrupperna var däremot medelåldern något högre bland resenärerna än bland de boende (Figur 12).



■ 75+ S: n=1398 F: n=827 ■ ftj S: n=566 F: n=466

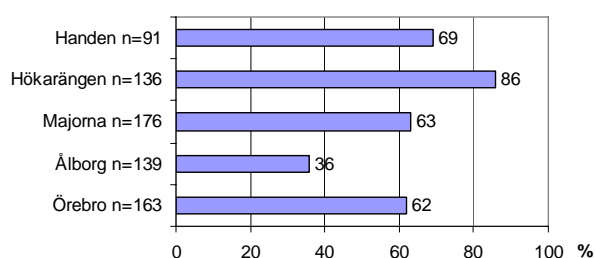


■ 75+ S: n=555 F: n=146 ■ ftj S: n=243 F: n=193

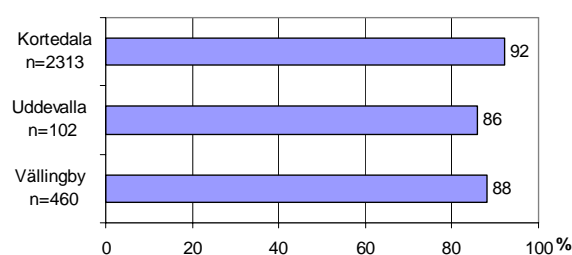
Figur 11. Medelålder; boende i servicelinje- och flextrafikområden. Enkätstudie

Figur 12. Medelålder; personer som reste i servicelinje- och flextrafikområden. Enkätstudie

I ombordstudien tillfrågades inte resenärerna om exakt ålder i alla områden och de grupperades därför i åldersklasser, vilket innebär att det inte finns uppgifter om medelålder i denna studie. Resultaten visar att andelen resenärer som var 65 år eller äldre i servicelinjetrafiken var 63% och motsvarande siffra i flextrafiken var 91%. Stora variationer förelåg dock mellan orterna (Figur



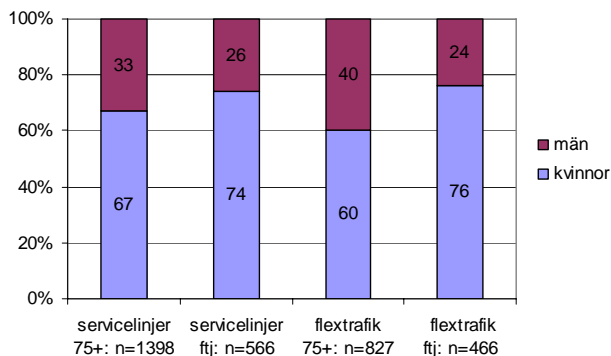
Figur 13. Andel personer som var 65 år eller äldre; personer som reste i servicelinjeområden. Ombordstudie



Figur 14. Andel personer som var 65 år eller äldre; personer som reste i flextrafikområden. Ombordstudie

3.1.2 Kön

Bland de **boende** fanns den högsta andelen män i äldregruppen i flextrafikområden och den högsta andelen kvinnor i färdtjänstgruppen i flextrafikområden (Figur 15).



Figur 15. Andel män och kvinnor; boende i servicelinje- och flextrafikområden. Enkätstudie

Bland **resenärerna** var andelen män något färre. I servicelinjeområden var 27% av resenärerna män och 73% kvinnor i äldregruppen och i färdtjänstgruppen var 24% män och 76% kvinnor. Motsvarande siffror i flextrafikområden var 24% män och 76% kvinnor i äldregruppen samt 19% män och 81% kvinnor i färdtjänstgruppen. Vid en jämförelse av ombordstudien och enkätstudien framgår det att andelen män som reste var lägre i ombordstudien än i enkätstudien i servicelinjeområden (22%). I flextrafikområden var den däremot högre (27%). Fördelningen av män och kvinnor i ombordstudien förändrade sig inte nämnvärt när beräkningen istället gjordes på antalet resor.

3.1.3 Förekomst av funktionella begränsningar

Som förväntat hade en majoritet av de boende i de båda trafikformerna någon form av funktionell begränsning, bland de **boende** i servicelinjeområden 85% i äldregruppen och 99% i färdtjänstgruppen. Motsvarande siffror i flextrafikområden var 83% och 99%. Andelen personer med funktionella begränsningar var således mycket lika i områdena. Bland de boende hade cirka hälften i äldregruppen minskad ork/uthållighet och lika många hade minskad rörlighet i ryggen/benen. I färdtjänstgruppen hade cirka tre fjärdedelar dessa funktionella begränsningar och dessutom var balanssvårigheter frekvent förekommande. Svårigheter att gripa och hantera föremål var betydligt vanligare bland de färdtjänstberättigade i flextrafikområden än i servicelinjeområden (Tabell 4).

Tabell 4. Rapporterade funktionella begränsningar; boende i servicelinje- och flextrafikområden. Enkätstudie

Funktionell begränsning	Servicelinjer ^a		Flextrafik ^a	
	75+ n=1398 %	ftj n=566 %	75+ n=827 %	ftj n=466 %
Synnedläggning	34	42	33	42
Blindhet	1	4	2	2
Hörselnedläggning	37	32	39	38
Balanssvårigheter	33	67	28	66
Minskad ork/uthållighet	57	72	50	74
Minskad rörlighet i nacken	19	31	17	30
Minskad rörlighet i armarna	20	42	19	41
Svårigheter att gripa/hantera föremål	20	26	16	41
Minskad rörlighet i ryggen/benen	49	78	47	78
Övervikt	13	26	13	23
Allergi	12	17	10	20
Annan funktionell begränsning	12	24	12	27

^aMarkerade siffror kommenteras specifikt i den löpande texten.

Tabell 6. Mest använda förflyttningshjälpmedel; boende i servicelinje- och flextrafikområden. Enkätstudie

Hjälpmedel	Servicelinjer ^a		Flextrafik ^a	
	n=1398	n=566	n=827	n=466
	75+ %	ftj %	75+ %	ftj %
Käpp/kryckor	12	19	12	29
Rollator	15	48	11	36
Manuell rullstol	2	6	3	6
Eldriven rullstol	0	4	0	3
Annat	1	3	2	4

^aMarkerade siffror kommenteras specifikt i den löpande texten.

Då **resenärerna** respektive de som inte reste i de olika grupperna och trafikformerna special-studerades kan det konstateras att användandet av hjälpmedel var högre bland resenärerna än de som aldrig reste i äldregruppen (Tabell 7). Bland de färdtjänstberättigade var förhållandena däremot de motsatta. Ett undantag fanns dock, rullstol var vanligare bland dem som aldrig reste med de studerade trafikformerna i samtliga grupper. Ett generellt konstaterande var att de färdtjänstberättigade personerna genomgående hade ett större behov av hjälpmedel än de äldre oavsett trafikform.

Tabell 7. Mest använda förflyttningshjälpmedel; personer som reste respektive inte reste med servicelinje- och flextrafikområden. Enkätstudie

Hjälpmedel	Resenärer i ^a				Ej resenärer i ^a			
	servicelinjer		flextrafik		servicelinjer		flextrafik	
	n=555 75+ %	n=243 ftj %	n=146 75+ %	n=193 ftj %	n=843 75+ %	n=323 ftj %	n=681 75+ %	n=273 ftj %
Käpp/kryckor	16	26	20	32	10	14	10	27
Rollator	15	46	18	41	15	49	9	31
Manuell rullstol	0	2	1	3	3	10	3	10
Eldriven rullstol	0	1	0	2	1	8	0	3
Annat	2	3	5	2	0	2	1	5

^aMarkerade siffror kommenteras specifikt i den löpande texten.

I ombordstudien använde 12% av resenärerna köpp i servicelinjetrafiken jämfört med enkätstudien där 16% av resenärerna i äldregruppen och 26% i färdtjänstgruppen använde köpp. Andelen resenärer som använde köpp i flextrafiken i ombordstudien är okänt. Vidare använde 8% rollator i servicelinjeområden i ombordstudien medan enkätstudien visade på att 15% i äldregruppen och 46% i färdtjänstgruppen använde rollator. Motsvarande siffror för flextrafiken var 25% i ombordstudien, och 18% respektive 41% i enkätstudien. I ombordstudien förekom det inga rullstolsburna resenärer i servicelinjetrafiken och i flextrafiken fanns rullstolsburna resenärer med vid 0,5% av resorna.

3.1.5 Andel färdtjänstberättigade och typ av färdtjänstillstånd

Bland de **boende** var andelen färdtjänstberättigade i äldregruppen 16% både i servicelinje- och flextrafikområden. Studerar man **resenärerna** framkommer däremot en skillnad. I äldregruppen hade 16% av resenärerna färdtjänst i servicelinjeområden och 25% i flextrafikområden. Dessa siffror var betydligt lägre än de som ombordstudien visade. I den hade i genomsnitt 22% av resenärerna i servicelinjeområden färdtjänst; 26% i den svenska servicelinjetrafiken och i Ålborg var 5% legitimerade till handikappkörsel. I Uddevalla, som var den enda ort med flextrafik där det gjordes en ombordstudie var 46% av resenärerna legitimerade till färdtjänst. I Kortedala och Vällingby visade registren att i genomsnitt 61% var legitimerade till färdtjänst.

3.1.6 Sammanfattning och slutsatser

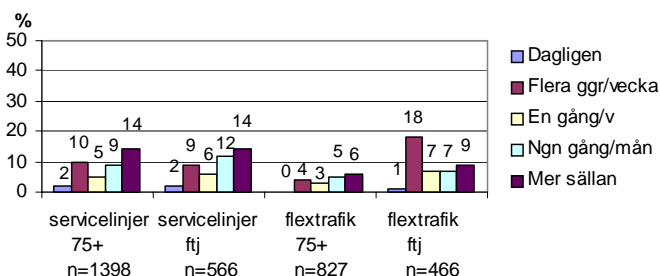
Sammanfattningsvis kan konstateras att ålderssammansättningen var väldigt lika bland de boende i servicelinje- och flextrafikområden, i äldregruppen såväl som i färdtjänstgruppen Medelåldern bland resenärerna i äldregruppen var densamma som bland de boende i både servicelinje- och flextrafikområden. I färdtjänstgruppen var den däremot något högre bland resenärerna. Enligt ombordstudien var andelen äldre personer lägre i servicelinjetrafiken än i flextrafiken, men det förekom en stor variation mellan olika orter ffa i servicelinjetrafiken. Andelen färdtjänstberättigade i den äldre undersökningsgruppen förefaller dock enligt officiell statistik vara något lägre än riksgenomsnittet (SIKA 2001). Servicelinjetrafiken är en öppen trafikform för alla resenärsgupper till skillnad från flextrafiken som endast är öppen för äldre och färdtjänstberättigade personer, vilket naturligtvis också visar sig i hur stor andel äldre resenärer som verkligen åker med trafikformen.

Både bland de boende och bland resenärerna var de vanligast förekommande funktionella begränsningarna minskad rörlighet i rygg/ben och minskad ork/uthållighet. Det vanligaste förflyttningshjälpmedlet var rollator. Ett undantag fanns i äldregruppen i flextrafiken där fler personer använde käpp. Enkätstudien visade således på en förhållandevis stor andel rollatoranvändare oavsett i vilken typ av område man bodde, servicelinje- eller flextrafikområde. Bland de färdtjänstberättigade var denna siffra över 40%. I ombordstudien visade resultaten att i genomsnitt var 8 % av resenärerna rollatoranvändare medan motsvarande andel i flextrafiken var 25%. Behovet av att i planeringen och framförallt i kraven på fordonen ta hänsyn till utrymme och säkerhet för rollatorer, är sålunda framförallt en viktig aspekt i flextrafiken. Slutligen kan vi även konstatera att resenärer som använder rullstol är mycket sällan förekommande i båda formerna, även om andelen rullstolanvändare är så stor som 2 - 6% bland de boende.

3.2 Resande

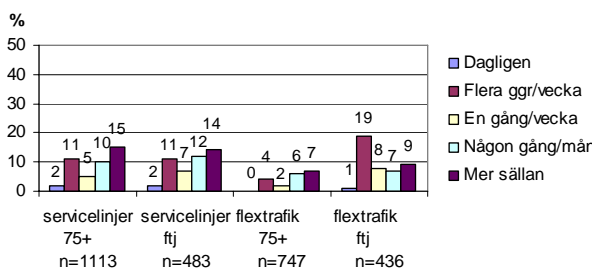
3.2.1 Hur ofta reste man med trafikformen?

I både äldregruppen och färdtjänstgruppen i servicelinjeområden reste 40% eller drygt det med trafikformen. Andelen resenärer var densamma för färdtjänstgruppen i flextrafikområden, medan endast 18 % i äldregruppen i flextrafikområden reste med trafikformen (Figur 8-10). Det förefaller sålunda som servicelinjetrafiken attraherar fler äldre än flextrafiken. Resfrekvenserna bland de boende varierade både avseende trafikform och studerad grupp (Figur 16). Äldregruppen åkte mera frekvent i servicelinjetrafiken än i flextrafiken, 12 % respektive 4% åkte dagligen eller flera gånger per vecka. I färdtjänstgruppen rådde det motsatta förhållandet, det vill säga att andelen färdtjänstberättigade som åkte frekvent var högre i flextrafikområden än i servicelinjeområden, 19% respektive 11%. I flextrafiken var dessutom andelen frekventa resenärer betydligt högre i färdtjänstgruppen än i äldregruppen. En sådan skillnad fanns inte i servicelinjeområdena.

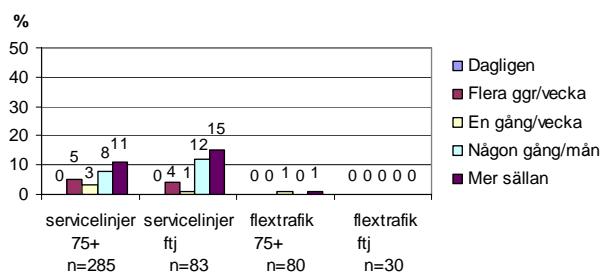


Figur 16. Resandefrekvens boende i servicelinje- och flextrafikområden. Enkätstudie

Som beskrivits i metodkapitlet deltog både personer som bodde *inom och utom influensområdet* för trafikformen. Andelen som bodde utanför influensområdet var låg framförallt i flextrafikområdena. Vid analysen framkom det att andelen personer som reste med trafikformerna naturligt nog var större för dem som bodde inom influensområdet. Detta gällde både trafikformerna och båda de studerade grupperna (Figur 17, 18). Inom servicelinjernas influensområde reste 43% i äldregruppen med trafikformen och 46% i färdtjänstgruppen. Motsvarande siffror utom servicelinjernas influensområde var 27% respektive 32%. Inom flextrafikens influensområden reste 19% i äldregruppen och 44% i färdtjänstgruppen med trafikformen.

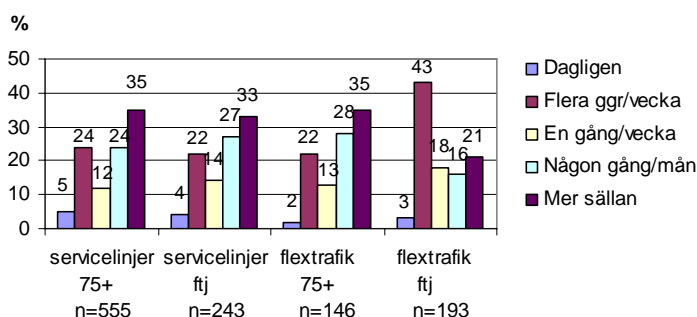


Figur 17. Resandefrekvens inom influensområde; boende i servicelinje- och flextrafikområden. Enkätstudie



Figur 18. Resandefrekvens utom influensområde; boende i servicelinje- och flextrafikområden. Enkätstudie

Bland *resenärerna* reste ca 40% i äldregruppen och lika många i färdtjänstgruppen varje vecka i servicelinjetrafiken. Detsamma gällde äldregruppen i flextrafiken. Intressant att konstatera är emellertid att nästan två tredjedelar (64%) av de färdtjänstberättigade åkte regelbundet med flextrafiken. (Figur 19).



Figur 19. Resandefrekvens personer som reste i servicelinje- och flextrafikområden. Enkätstudie

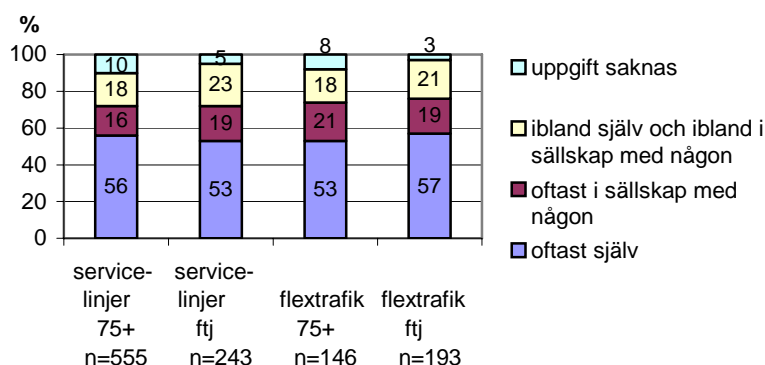
När resandet bland personer som hade respektive inte hade några *funktionella begränsningar* studerades, framkom det att drygt 40% av dem som uppgav att de hade begränsningar åkte med de studerade trafikformerna. Detta gällde äldregruppen i servicelinjeområden och som tidigare konstaterats de färdtjänstberättigade i båda trafikformerna (Figur 8-10). I motsvarande äldregrupp i flextrafikområden uppgav endast 20% att de reste med trafikformen. Bland personer som inte uppgett några funktionella begränsningar var det 24% i äldregruppen i servicelinjeområden och 6% i äldregruppen i flextrafikområden som sade sig resa med respektive trafikform.

3.2.2 Hur många enkelresor gjorde man?

Ytterligare ett sätt att studera resandet i de två trafikformerna och i de två studerade grupperna var att jämföra antalet resor som **resenärerna** uppgav att de gjorde. I servicelinjeområden gjorde resenärerna i äldregruppen i genomsnitt 2,7 enkelresor i veckan, medan resenärerna i färdtjänstgruppen gjorde i genomsnitt 2,3 enkelresor. I flextrafikområden var motsvarande siffror 2,0 och 3,1 resor per vecka.

3.2.3 Reste man själv eller tillsammans med någon?

Resenärerna i respektive trafikform förefaller vara förhållandevis oberoende i äldregruppen såväl som i färdtjänstgruppen. Drygt hälften uppgav att de alltid åkte själv (Figur 20). Däremot visade analysen att andelen som behövde personlig hjälp då man reste var olika i de olika grupperna i servicelinjetrafiken respektive flextrafiken, se vidare avsnitt 3.3.3.



Figur 20. Vana att resa själv eller tillsammans med någon; boende i servicelinje- och flextrafik-områden. Enkätstudie

3.2.4 Sammanfattning och slutsatser

Sammanfattningsvis kan konstateras att ca 40% av de boende i samtliga grupper utom äldregruppen i flextrafikområden reste med de studerade trafikformerna, där endast 18% reste med flextrafik. Andelen boende som reste varje vecka var högst i färdtjänstgruppen i flextrafiken. Bland resenärerna i färdtjänstgruppen i flextrafikområden var denna siffra märkbart hög. Nästan två tredjedelar av dessa resenärer åkte varje vecka med trafikformen. I genomsnitt gjorde resenärerna i färdtjänstgruppen i flextrafikområden 3,1 resor per vecka, vilket kan jämföras med 2,3 resor i servicelinjetrafiken. Vidare var andelen som reste inom influensområdena naturligt nog högre inom influensområdet, framför allt i flextrafiken där i stort sett inga personer som bodde utanför influensområdet reste med trafikformen.

Vi har sålunda kunnat konstatera att andelen färdtjänstberättigade reser mer frekvent i flextrafiken än i servicelinjetrafiken. På samma sätt har vi kunnat konstatera att andelen äldre personer, även resenärer med funktionella begränsningar är högre i servicelinjetrafiken än i flextrafiken. En förklaring till dessa skillnader skulle kunna vara att färdtjänstberättigade är vana vid att beställa sin resa, varför även den anropsstyrda flextrafiken fungerar bra för denna grupp. För gruppen som inte har erfarenhet av att beställa sin resa, dvs gruppen äldre förefaller beställningen kunna utgöra en barriär för resandet. Resultaten visar att äldre både som grupp totalt och gruppen med funktionella begränsningar åker betydligt mer i servicelinjetrafiken än i flextrafiken. Detta stöds även i resultaten från hur många enkelresor som gjordes i respektive trafikform. Resultaten tyder dock på att flextrafiken totalt attraherar personer med funktionella begränsningar i större utsträckning än servicelinjetrafiken, eftersom både andelen färdtjänstberättigade och andelen som behöver personlig hjälp då man åker med trafiken är större i

flextrafiken än i servicelinjetrafiken. Ur denna användarstudie förefaller vi sålunda kunna konstatera att flextrafiken har bättre förutsättningar än servicelinjetrafiken vad gäller att avlasta resandet i färdtjänsten i trafikeringsområdet. Däremot förefaller servicelinjetrafik ge bättre resmöjligheter än flextrafik för den grupp bland de äldre i samhället som inte har färdtjänst men som har svårigheter att använda den ordinarie kollektivtrafiken, dvs den särskilt utsatta grupp som idag har ytterst begränsade resmöjligheter.

3.3 Begränsningar i resande

3.3.1 *Besvärligt att använda respektive trafikform*

Uppfattningen att det var besvärligt att använda trafikformerna var likartade bland de **boende** oavsett vilket område man bodde i, servicelinjeområde eller flextrafikområde. I äldregruppen var det endast ca 5% som hade uppfattningen att det var besvärligt att resa. I färdtjänstgruppen var andelen något högre (ca 18%). Bland **resenärerna** i servicelinjeområden tyckte 3% i äldregruppen att det var besvärligt att använda trafikformen och 16% i färdtjänstgruppen. Motsvarande siffror i flextrafiken var 6% för äldregruppen och 10% för färdtjänstgruppen.

3.3.2 *Vad var besvärligt?*

Av tabell 8 framgår vad de **boende** upplevde som besvärligt i trafikformerna. Två moment framfördes som besvärligare än andra och de var dels att ta sig till bussen, dels att stiga av och på bussen. Dessa moment var särskilt svåra för de färdtjänstberättigade och då framför allt i servicelinjetrafiken. De boende hade också möjlighet att uppges andra problem än de fördefinierade problemen. Den grupp som uppgav flest sådana problem var färdtjänstgruppen i flextrafikområden. Vid en analys av dessa problem kunde en tredjedel av svaren relateras till funktionshinder eller hjälpmedel, en fjärdedel till att man måste ringa och beställa, och något färre till att tiderna inte passade. I färdtjänstgruppen i servicelinjetrafiken uppgav en mindre andel andra problem som besvärliga. Av dessa kunde drygt en tredjedel relateras till funktionella begränsningar och hjälpmedel, medan det fanns en stor spridning i övriga svar. Exempelvis uppgav en person att bussarna inte alltid var handikappvänliga.

Tabell 8. Besvärliga aspekter i respektive trafikform; boende i servicelinje- och flextrafikområden. Enkätstudie

	Servicelinjer		Flextrafik	
	n=1398	n=566	n=827	n=466
	75+ %	ftj %	75+ %	ftj %
Besvärligt att få information om var och när bussen går	1	5	3	6
Besvärligt att ta sig till bussen	2	10	2	5
Besvärligt att vänta på bussen	1	7	1	5
Besvärligt att resa med bussen	1	5	1	3
Besvärligt att stiga på och av bussen	2	13	1	5
Besvärligt att ta gånghjälpmedel med på bussen	1	9	1	4
Annat besvärligt	1	5	2	8

3.3.3 *Hur mycket personlig hjälp behövde man då man reste?*

I servicelinjeområden behövde 10% av äldregruppen hjälp vid resorna, och 31% av färdtjänstgruppen. I flextrafikområden var motsvarande siffror 19% respektive 57%.

3.3.4 Sammanfattning och slutsatser

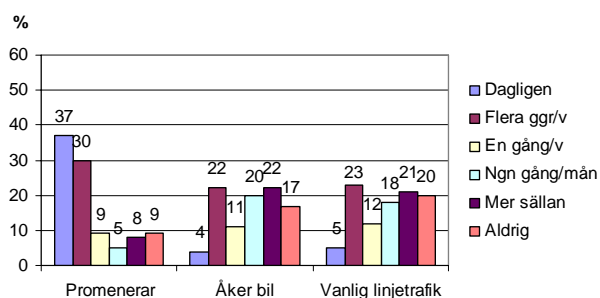
Sammanfattningsvis upplevde resenärerna i färdtjänstgrupperna det besvärligare att resa med trafikformerna än vad de äldre gjorde, framför allt i servicelinjetrafiken. Det är intressant att konstatera att andelarna som tyckte det var besvärligt att använda trafikformerna var ungefär lika bland de boende i områdena som bland resenärerna. Vidare visade analysen att det inte tycktes ha någon inverkan på om trafiken upplevdes som besvärlig eller inte om man bodde inom eller utom influensområdet. Av ovanstående kan man dra slutsatsen att informationen om trafikens kvalitét förefaller ha nått ut i de områden där trafiken finns och att resenärerna tycker att trafikformerna har de kvalitéter som man förväntar sig.

De moment som upplevdes som besvärligast var att ta sig till bussen samt att stiga på och av den. De resenärer som uppgav att de behövde mest hjälp under resorna var färdtjänstberättigade personer i flextrafikområden medan äldre personer i servicelinjetrafiken uppgav att de behövde minst hjälp.

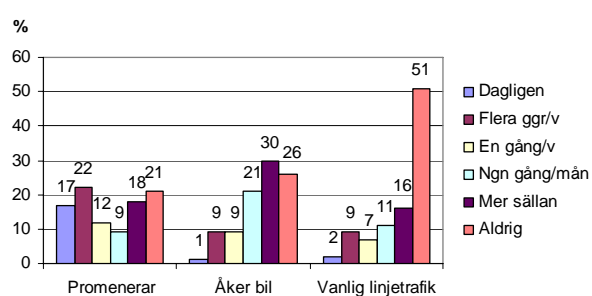
3.4 Alternativa resmöjligheter

3.4.1 Hur mycket reste man med andra färdmedel?

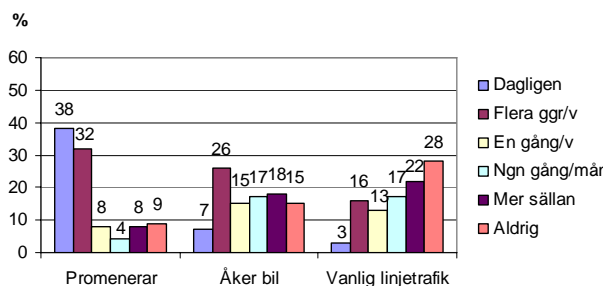
Bland de **boende** var användandet av andra färdmedel än de här studerade trafikformerna påfallande högt (Figur 21-24), särskilt i äldregruppen.



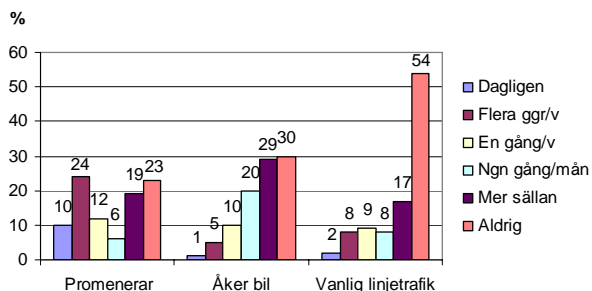
Figur 21. Resandefrekvens med andra färdmedel; boende, äldregruppen i servicelinjeområden. Enkätstudie (n=1398).



Figur 22. Resandefrekvens med andra färdmedel; boende, färdtjänstgruppen i servicelinjeområden. Enkätstudie (n=566).



Figur 23. Resandefrekvens med andra färdmedel; boende, äldregruppen i flextrafikområden. Enkätstudie (n=827).

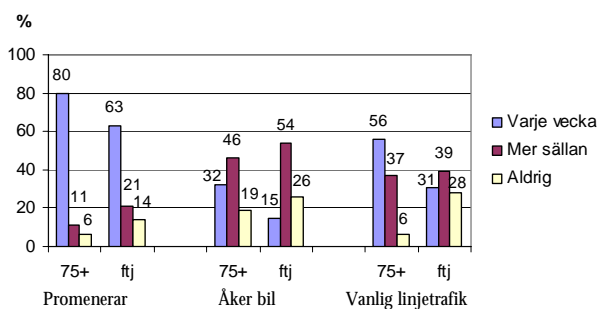


Figur 24. Resandefrekvens med andra färdmedel; boende, färdtjänstgruppen i flextrafikområden. Enkätstudie (n=466).

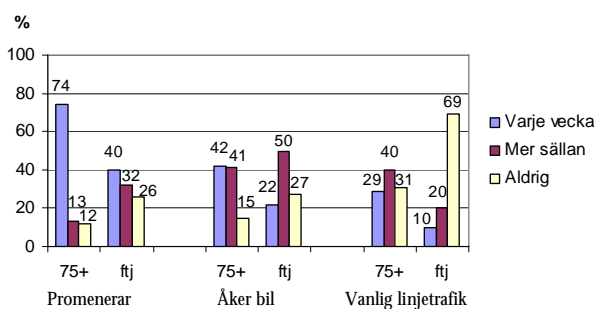
I servicelinjeområden åkte drygt en tredjedel (37%) i äldregruppen bil varje vecka och i flextrafikområden reste nästan hälften (48%) av äldregruppen med bil varje vecka. I färdtjänstgruppen var motsvarande andelar betydligt lägre, 19% i servicelinjeområden och 16% i flextrafikområden. Mer än en tredjedel (40%) i äldregruppen i servicelinjeområden åkte vanlig

linjetrafik varje vecka och en knapp tredjedel (32%) gjorde det i flextrafikområden. I färdtjänstgruppen var motsvarande siffror 18% och 19%. I äldregruppen i servicelinjeområden och flextrafikområden promenerade 76% respektive 78% varje vecka, motsvarande siffror i färdtjänstgruppen var 51% respektive 46%. Andelen personer som dagligen promenerade var drygt dubbelt så stor i äldregruppen som i färdtjänstgruppen.

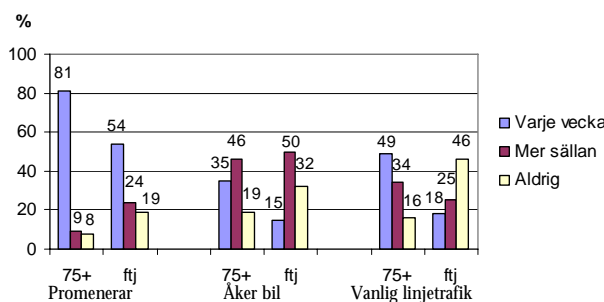
Om man jämför *resenärerna* i äldregruppen med de som inte reste med de studerade trafikformerna, så använde resenärerna den vanliga linjetrafiken mera frekvent både i servicelinjeområden (Figur 25, 26) och flextrafikområden (Figur 27, 28). Däremot var det ingen större skillnad i hur mycket man promenerade. I färdtjänstgruppen i servicelinjeområden använde också resenärerna den vanliga linjetrafiken mera frekvent än de som inte reste med de studerade trafikformerna (Figur 25, 26), medan det inte var några större skillnader i det frekventa resandet i färdtjänstgruppen i flextrafikområden. Däremot var andelen som inte reste med den vanliga linjetrafiken högre bland dem som inte heller reste med de studerade trafikformerna, ffa i färdtjänstgrupperna i både servicelinje- och flextrafikområden. Omkring två tredjedelar av personerna i färdtjänstgrupperna som inte reste med de studerade trafikformerna använde inte heller den vanliga linjetrafiken. Resenärerna i färdtjänstgrupperna i både servicelinje- och flextrafikområden promenerade något mera frekvent än de som inte åkte med trafikformerna. Denna skillnad fanns inte i äldregrupperna (Bilaga 6).



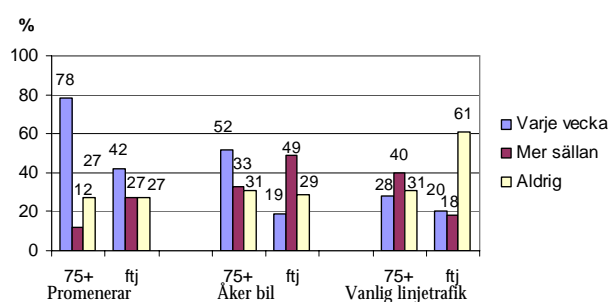
Figur 25. Resandefrekvens med andra färdmedel; personer som reste med servicelinje. Enkätstudie (75+ n=555; ftj n= 243).



Figur 26. Resandefrekvens med andra färdmedel; personer som inte reste med servicelinje. Enkätstudie (75+ n=146; ftj n= 193).



Figur 27. Resandefrekvens med andra färdmedel; personer som reste med flextrafik. Enkätstudie (75+ n=843; ftj n=323).



Figur 28. Resandefrekvens med andra färdmedel; personer som inte reste med flextrafik. Enkätstudie (75+ n=681; ftj n=273).

3.4.2 Kunde trafikformen ha ersatts med vanlig buss/spårvagn?

Bland resenärerna i servicelinjeområden uppgav 21% i äldregruppen och 56% i färdtjänstgruppen att i stort sett inga resor med denna trafikform skulle kunna ersättas av resor med vanlig buss/spårvagn. Motsvarande siffror för resenärerna i flextrafikområden var 36% respektive 64%. Tabell 9 visar att närheten till trafiken var den avgörande faktorn till detta både i äldregruppen och i färdtjänstgruppen, framför allt för dem som hade tillgång till flextrafik. En betydande andel uppgav också att trafikformerna går dit resenärerna vill resa. Fordonen i de båda trafikformerna upplevdes som bättre i dessa trafikformer och förarnas hjälpsamhet, framför allt i flextrafiken var av betydelse för personerna i de studerade trafikformerna. I färdtjänstgruppen var möjligheterna att ta med sitt gånghjälpmedel också av betydelse.

Tabell 9. Anledningar till att någon eller samtliga resor med servicelinje/flextrafik inte kunde ersättas med vanlig buss/spårvagn; personer som reste med servicelinjer och flextrafik. Enkätstudie

Servicelinjen/flextrafiken	Servicelinjer		Flextrafik	
	75+ n=555 %	ftj n=243 %	75+ n=146 %	ftj n=193 %
- gör att personen blir hämtad närmre hemmet	19	38	64	70
- går dit personen ska	26	36	49	56
- upplevs köra i en lugnare takt och kännas tryggare	13	28	28	41
- upplevs ha bättre fordon	17	38	36	57
- upplevs ha trevligare och mer hjälpsamma förare	18	33	45	62
- ger möjlighet att ta med gånghjälpmedel	11	37	23	45
- har andra egenskaper	2	8	6	7

3.4.3 När och varför måste färdtjänst användas?

I äldregruppen i servicelinjeområden rapporterade 10% av de **boende** att de var tvungna att använda färdtjänst för att kunna utträta vissa ärenden. Motsvarande andel i färdtjänstgruppen var 66%. I äldregruppen i flextrafikområden uppgav 8% av de boende att de behövde använda färdtjänst för vissa ärenden och motsvarande andel i färdtjänstgruppen var 65%. Anledningen bland de färdtjänstberättigade till varför man behövde använda färdtjänst var framför allt att bussen inte gick dit man behövde resa, följt av att den inte gick på de tider man behövde resa. Samma anledningar uppgav färdtjänstgruppen i flextrafiken, men det var fler som uppgav olämpliga tider som anledning (Tabell 10).

Tabell 10. Anledningar till att färdtjänst måste användas istället för den aktuella trafikformen. Färdtjänstberättigade boende där det finns servicelinjer respektive flextrafik. Enkätstudie

Anledningar till att personerna gjorde resorna med färdtjänst och inte med respektive trafikform	Servicelinjer ^a		Flextrafik ^a	
	75+ n=119 %	ftj n=135 %	75+ n=52 %	ftj n=123 %
Det är för långt att gå till hållplatsen	3	18	2	13
Trafikformen går inte alltid på de tider man behöver resa	3	22	2	28
Behöver hjälp att ta sig från lägenheten till fordonet	3	11	3	13
Vet inte hur trafikformen fungerar eller vart den går	4	16	5	12
Trafikformen går inte alltid dit personen behöver resa	5	30	2	21
Annan anledning	3	13	2	16

^aMarkerade siffror kommenteras specifikt i den löpande texten.

3.4.4 Sammanfattning och slutsatser

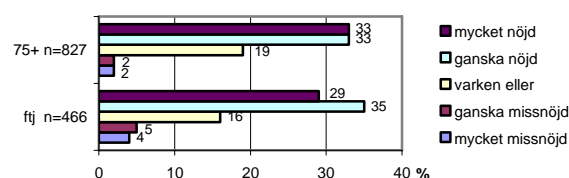
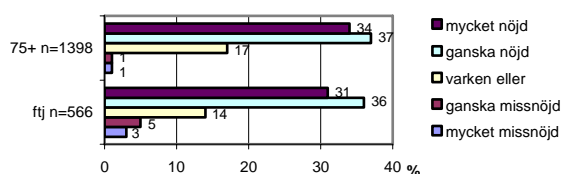
De boende i både servicelinje- och flextrafikområden använde i hög grad även andra transportformer, ffa var personerna i äldregruppen aktivare än personerna i färdtjänstgruppen. Andelen som promenerar mera frekvent var mycket högre i äldregruppen än i färdtjänstgruppen i

båda trafikformerna. För att kunna åka med kollektivtrafiken måste man ta sig till bussen och betydelsen av korta gångavstånd är särskilt viktig för färdtjänstberättigade personer. Resultaten i studien tyder på att flextrafiken bättre tillgodoser detta behov än servicelinjetrafiken, eftersom resandet bland färdtjänstberättigade är högre i flextrafiken än i servicelinjetrafiken. Att så är fallet förstärks ytterligare i resultaten av att det framför allt var svårt för resenärerna i färdtjänstgruppen att ersätta resorna med de studerade trafikformerna med buss/spårvagnsresor. Anledningar till att färdtjänstberättigade inte kunde ersätta sina resor var att trafikformerna inte gick på de tider och till de platser man behövde åka, men även att det var för långt att gå till hållplatsen/mötesplatsen och att man behöver hjälp att ta sig till från lägenheten till fordonet. I planeringen av särskilda trafikformer är det därför viktigt att stor hänsyn tas till att göra avståndet till hållplatser så korta som möjligt, särskilt om man vill uppnå en reduktion i färdtjänsten.

3.5 Tillfredsställelse med resandet

3.5.1 Totalt sett och med den trafik samhället erbjuder

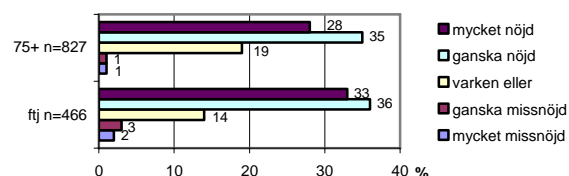
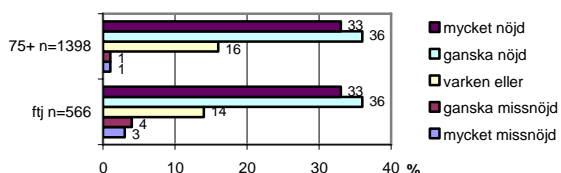
I servicelinjeområden var en stor andel av både de boende äldre och de färdtjänstberättigade personerna nöjda med de möjligheter de hade att resa totalt sett (Figur 29). Även i flextrafikområden var en stor andel i både äldregruppen och färdtjänstgruppen nöjda med de möjligheter man hade att resa (Figur 30). Det fanns dock viss variation mellan orterna (Se bilaga 7).



Figur 29. Tillfredsställelse med nuvarande möjligheter att resa; boende i servicelinjeområden. Enkätstudie

Figur 30. Tillfredsställelse med nuvarande möjligheter att resa; boende i flextrafikområden. Enkätstudie.

Likaså svarade både de boende äldre och färdtjänstberättigade, på explicita frågor om hur nöjd man var med de transporter samhället erbjuder. Analysen visade ett likartat förhållande och mönster som för resmöjligheterna generellt (Figur 31, 32).

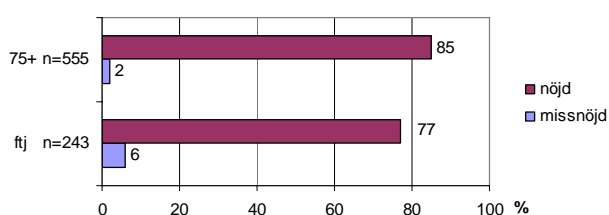


Figur 31. Tillfredsställelse med den trafik samhället erbjuder; ; boende i servicelinjeområden. Enkätstudie.

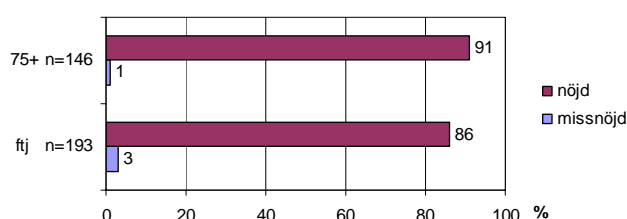
Figur 32. Tillfredsställelse med den trafik samhället erbjuder; boende i flextrafikområden. Enkätstudie.

Tillfredsställelsen med den trafik samhället erbjuder i servicelinje- och flextrafikområden, analyserades också utifrån om personerna bodde inom eller utom influensområdet (Bilaga 8a,b). Som framgår av figur 29 och 31 respektive 30 och 32 fanns det inte någon större skillnad i resultaten mellan nuvarande möjligheter att resa och den trafik samhället erbjuder. Någon större skillnad i dessa frågor fanns det inte heller bland dem som bodde inom influensområdet och inte heller i förhållande till de boende generellt, vare sig i äldregruppen eller färdtjänstgruppen. I den mindre gruppen personer som bodde utom influensområdet kunde däremot en skillnad i dessa frågor konstateras i förhållande till de boende generellt. I äldregruppen i servicelinje- och flextrafikområden var exempelvis 3% respektive 4% missnöjda med den trafik samhället erbjuder. Motsvarande siffror i färdtjänstgruppen var 10% respektive 24%.

Då man studerar **resenärerna** var andelen nöjda personer högre i äldregruppen än i färdtjänstgruppen och den var högre bland resenärerna än bland de boende generellt (Figur 33, 34).



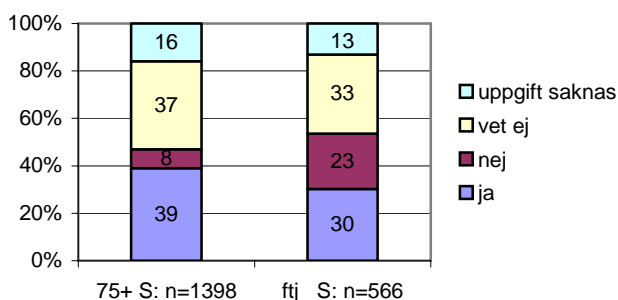
Figur 33. Tillfredsställelse med den trafik samhället erbjuder; resenärer i servicelinjeområden. Enkätstudie



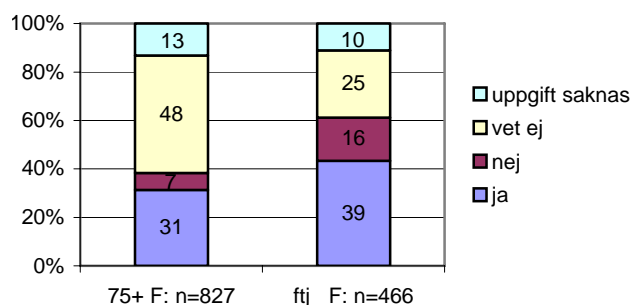
Figur 34. Tillfredsställelse med den trafik samhället erbjuder; resenärer i flextrafikområden. Enkätstudie

3.5.2 Vart ville man åka?

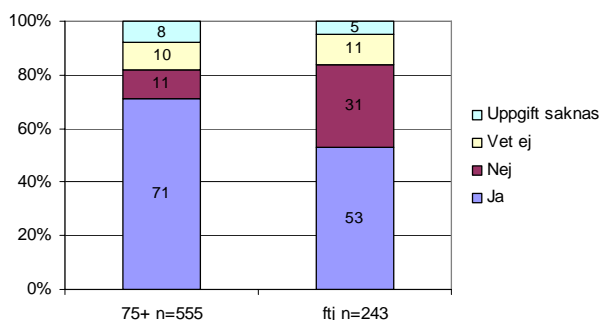
Även om en överväldigande majoritet av både de **boende** och **resenärerna** är nöjda med både servicelinjetrafik och flextrafik är det ändå en förhållandevis stor grupp som inte tycker att trafiken går till de platser man vill besöka (Figur 35, 36). Generellt sett är denna andel större i färdtjänstgruppen i de båda trafikformerna och naturligtvis lägre bland resenärerna (figur 37, 38) än bland de som inte reste med de studerade trafikformerna. Ett viktigt konstaterande är att upp till nästan hälften av de boende uppgav att de inte visste vart trafiken gick. Andelen var stor både i äldregruppen och i färdtjänstgruppen, även om de som inte visste vart trafiken gick är särskilt påfallande stor i äldregruppen i flextrafikområden.



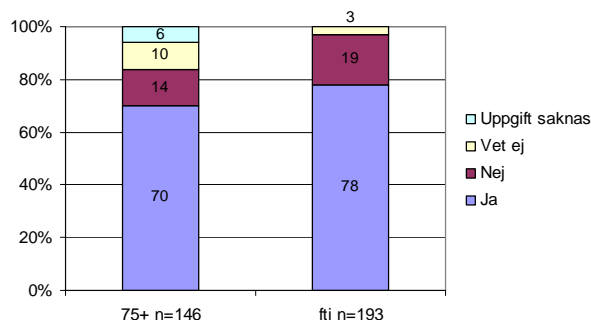
Figur 35. Trafiken går till de platser man vill besöka; boende i servicelinjeområden. Enkätstudie



Figur 36. Trafiken går till de platser man vill besöka; boende i flextrafikområden. Enkätstudie



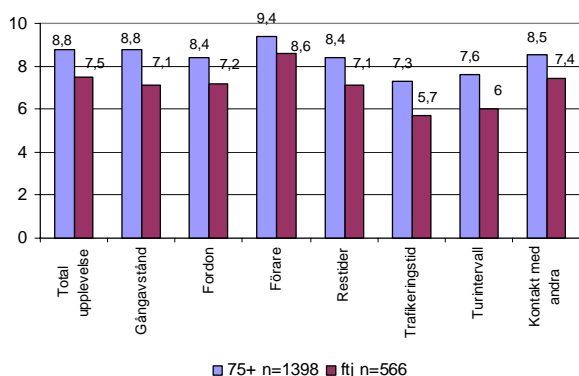
Figur 37. Trafiken går till de platser man vill besöka; personer som reste med servicelinjer. Enkätstudie.



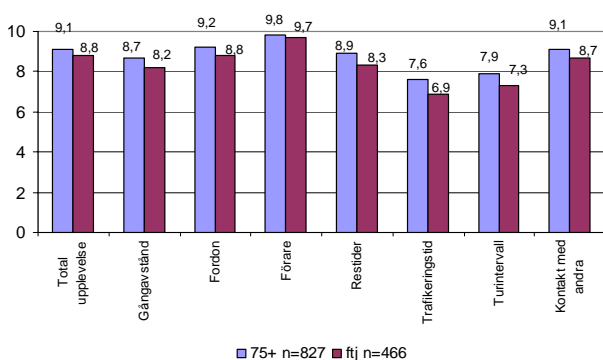
Figur 38. Trafiken går till de platser man vill besöka; personer som reste med flexitrafik. Enkätstudie.

3.5.3 Synpunkter på trafikformerna

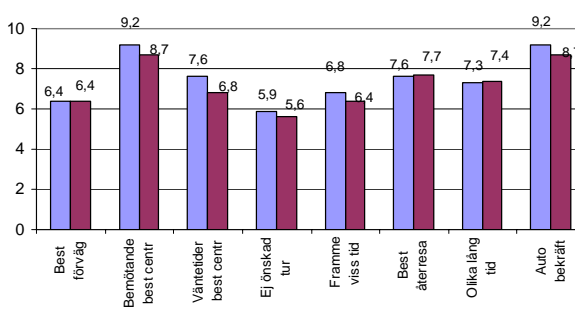
Omdömena om trafiken från de **boende** var mycket positivt i båda trafikformerna. Översiktligt kan dock konstateras att de boende i flexitrafikområden i allmänhet var något positivare till sin trafik än de boende i servicelinjeområden var till sin. Äldregruppen var mer positiva än färdtjänstgruppen framför allt i servicelinjeområden (Figur 39, 40a,b).



Figur 39. Medelvärde på skalfrågor om servicelinjetrafik; boende i servicelinjeområden. Enkätstudie.



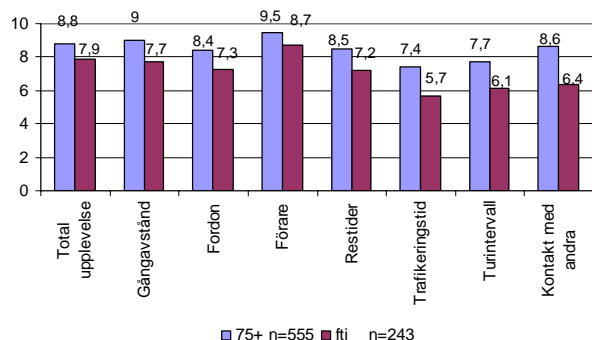
Figur 40a. Medelvärde på skalfrågor om flexitrafik; boende i flexitrafikområden. Enkätstudie.



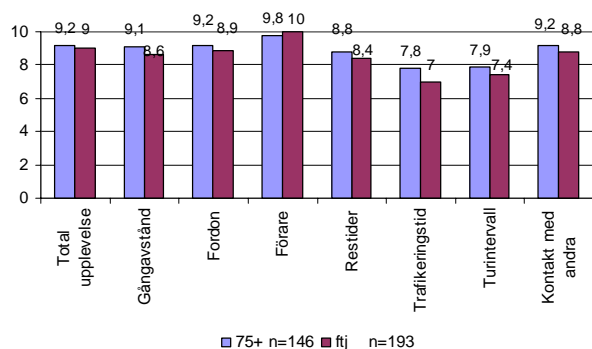
Figur 40b. Medelvärde på skalfrågor om flexitrafik; boende i flexitrafikområden. Enkätstudie.

Då man särskilt studerar **resenärerna** i respektive trafikform stiger värdena generellt sett något i båda trafikformerna. Förarna fick mycket goda omdömen i de båda trafikformerna. Det är den faktor som hade högst värdena följt av totalupplevelse av trafiken. Trafikeringsid och turintervall får lägst omdömen av både äldregruppen och färdtjänstgruppen i båda trafikformerna. När det gäller skillnader mellan trafikformerna var det framför allt kontakten med föraren som upplevdes

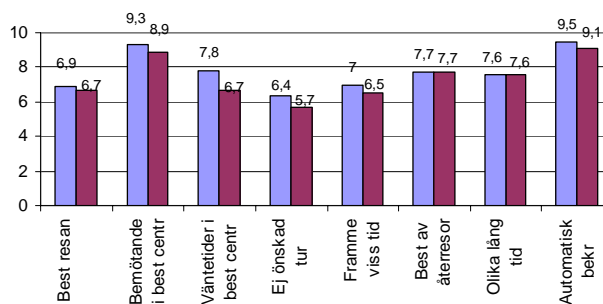
bättre i flextrafiken. Likaså upplevdes gångavstånden till trafiken och även fordonen bättre i flextrafiken (Figur 41, 42a,b).



Figur 41. Medelvärde på skalfrågor om servicelinjetrafik; personer som reste med servicelinjer. Enkätstudie



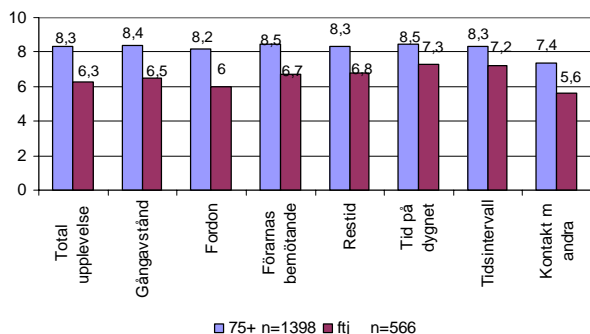
Figur 42a. Medelvärde på skalfrågor om flextrafik; personer som reste med flextrafik. Enkätstudie



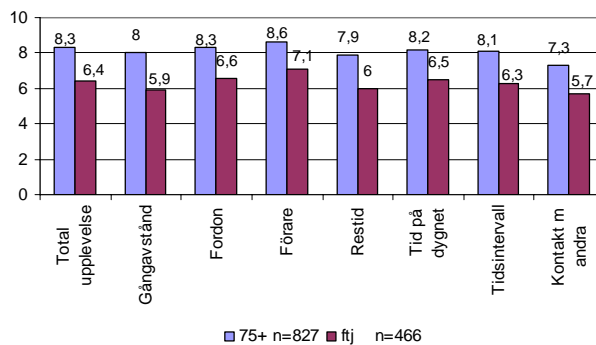
Figur 42b. Medelvärde på skalfrågor om flextrafik; personer som reste flextrafik. Enkätstudie

3.5.4 Synpunkter på den vanliga kollektivtrafiken

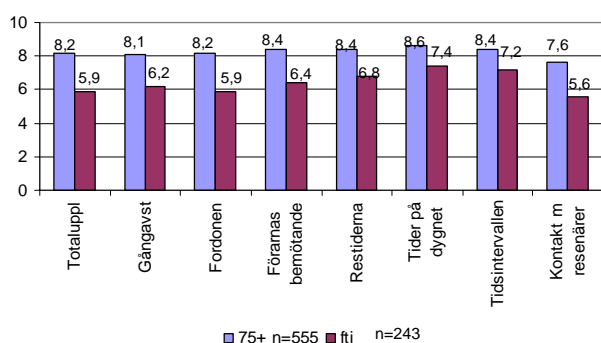
De **boende** värderade flertalet faktorer lägre i den vanliga kollektivtrafiken än i servicelinje- och flextrafiken. Det var bara trafikeringsstid och turintervall som värderades högre i den vanliga kollektivtrafiken (Figur 43, 44). Detsamma gällde för både äldre och färdtjänstberättigade **resenärer** i servicelinjetrafiken och äldre resenärer i flextrafiken, medan färdtjänstresenärerna i flextrafiken värderade trafikeringsstid och turintervall högre i flextrafiken än i den vanliga kollektivtrafiken (Figur 45, 46).



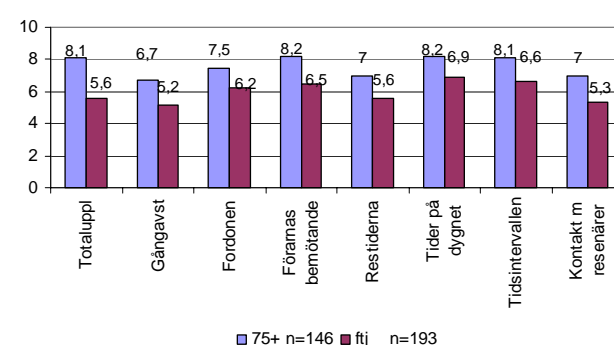
Figur 43 Medelvärde på skalfrågor om vanlig kollektivtrafik; boende i servicelinjeområden. Enkätstudie



Figur 44 Medelvärde på skalfrågor om vanlig kollektivtrafik; boende i flextrafikområden. Enkätstudie



Figur 45 Medelvärde på skalfrågor om vanlig kollektivtrafik; personer som reste med servicelinjer. Enkätstudie



Figur 46. Medelvärde på skalfrågor om vanlig kollektivtrafik; personer som reste med flextrafik. Enkätstudie

3.5.5 Sammanfattning och slutsatser

Den största andelen i äldregruppen såväl som i färdtjänstgruppen var nöjda med de resmöjligheter man hade oavsett om man bodde i servicelinje- eller flextrafikområde. Likaså var man nöjd med den trafik samhället erbjuder. Generellt sett värderades servicelinje- och flextrafiken högre än den vanliga kollektivtrafiken. Bortsett från färdtjänstresenärerna i flextrafiken värderade övriga grupper trafikeringstid och turintervall högre i den vanliga kollektivtrafiken, troligen på grund av att den vanliga kollektivtrafiken körs oftare och under fler timmar på dygnet.

Även om man generellt sett var nöjd med den trafik samhället erbjuder var det en stor andel i båda trafikformerna som inte tyckte att trafiken gick till de platser man ville besöka. Det var också en stor andel som inte visste var trafiken gick, framför allt i äldregruppen i flextrafikområden där närmre hälften av dem som svarat inte visste vart den gick. Omdömena om de båda trafikformerna var mycket positiva, även om de boende i flextrafikområden i allmänhet var något positivare till sin trafik än de som bodde i servicelinjeområden. Den faktor som skattades lägst bland de äldre boende i flextrafikområden var att resan behövde beställas i förväg samt att man inte fick åka med önskad tur. Beträffande tillfredsställelsen med den trafik som samhället erbjuder kan konstateras att andelen missnöjda resenärer i flextrafiken var så gott som obetydlig. Flextrafiken förefaller således leva upp till de förväntningar man har på samhället och transporterna. Detta framgår inte fullt så tydligt i servicelinjetrafiken även om andelen mycket missnöjda resenärer är låg i denna trafik.

4. Referenser

Brundell-Freij, K., Holmberg, B., Månsson, J., Ståhl, A. & Westerlund, Y. (2000). **Utvärdering av samhällsbetalda resor**. KFB-Rapport 2000:20. Stockholm: KFB.

Jensen, G., Iwarsson, S., & Ståhl, A. (2002). Theoretical understanding and methodological challenges in accessibility assessments focusing on the environmental component: An example from travel chains in urban public bus transport. *Disability and Rehabilitation*, **24**, 231-242.

Kommunikationsdepartementet. (1996). **Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken**. Stockholm: Departementspromemoria 1996:69.

Lawton, M. P., & Nahemow, L. (1973). Ecology and the aging process. In C. Eisdorfer, & M. P. Lawton (Eds), *The Psychology of Adult Development and Aging* Washington DC: American Psychological Association.

Statens Institut för Kommunikationsanalys [SIKA]. (2005). **Transporter och kommunikationer: Årsbok 2005**. Stockholm:SIKA.

Statens Offentliga Utredningar [SOU]. (1995). **Allmänna kommunikationer - för alla?** SOU 1995:70.

Statens Offentliga Utredningar [SOU]. (2003). **Kollektivtrafik med människan i centrum**, SOU 2003:67.

Ståhl, A., Brundell Freij, K., Grönvall, O., Magdeburg, M. (1996). **Tillgänglig kollektivtrafik för äldre och funktionshindrade. Betydelsen av reskedjans olika delar. Demonstrationsprojekt i Borås** KFB-Rapport 1996:7. Stockholm: KFB.

Ståhl, A., Petzäll, J. (1997). **Servicelinjetrafik eller läggolvbuss? Studie av äldres och färdtjänstberättigades resande i Uppsala**. Lund: Lunds Tekniska Högskola, Institutionen för Trafikteknik

Westerlund, Y., Ståhl, A., Ödlund, B., Hassléus T. (1998). **Flexlinjen i Biskopsgården. Försök med anropsstyrd servicelinje** KFB-Rapport 1998:17. Stockholm: KFB.

Westerlund, Y, (red), Ståhl, A., Hassléus, T., Ödlund, B., Andersson, H., Borg, J., Ström Å. (1999). **Flexibel kollektivtrafik i Göteborg Erfarenheter av försök med Flexlinjen samt studie av framtida möjligheter**. KFB-Rapport 1999:26. Stockholm: KFB.

Westerlund, Y (2002). **På (rätt) väg med flexlinjen. Utvärdering av det femte året - 2001**. Göteborg: LogistikCentrum Väst AB.

Westerlund, Y., Carlsson, G., Ståhl, A., Tornberg, J., Stålnér, B. (2006). **Servicelinjer eller flextrafik - när, var, hur? Erfarenheter - jämförelser - planeringsprinciper**. Göteborg: LogistikCentrum Väst AB.

Bilaga 1. *Frågeformulär, ombordstudie*

Ort _____.

Linje _____ från _____ klockan _____.

Kön: Har Du färdtjänst? ja nej Ålder:

Förflyttningshjälpmedel: käpp/kryck-käpp rollator rullstol annat:.....

1. Hur ofta åker Du med servicelinjen?

dagligen ngr dagar i veckan 1 dag i veckan ngr dagar i mån mer sällan

2. Vad har Du för ärende?

inköp post/bank föreningsverksamhet sjukvårds/tandläkarbesök besöka släkt/vänner arbete annat:.....

3. Vilken typ av biljett använder Du?

kontant förköp månadskort lågtrafikkort färdtjänstkort annat;.....

Kön: Har Du färdtjänst? ja nej Ålder:

Förflyttningshjälpmedel: käpp/kryck-käpp rollator rullstol annat:.....

1. Hur ofta åker Du med servicelinjen?

dagligen ngr dagar i veckan 1 dag i veckan ngr dagar i mån mer sällan

2. Vad har Du för ärende?

inköp post/bank föreningsverksamhet sjukvårds/tandläkarbesök besöka släkt/vänner arbete annat:.....

3. Vilken typ av biljett använder Du?

kontant förköp månadskort lågtrafikkort färdtjänstkort annat;.....

Kön: Har Du färdtjänst? ja nej Ålder:

Förflyttningshjälpmedel: käpp/kryck-käpp rollator rullstol annat:.....

1. Hur ofta åker Du med servicelinjen?

dagligen ngr dagar i veckan 1 dag i veckan ngr dagar i mån mer sällan

2. Vad har Du för ärende?

inköp post/bank föreningsverksamhet sjukvårds/tandläkarbesök besöka släkt/vänner arbete annat:.....

3. Vilken typ av biljett använder Du?

kontant förköp månadskort lågtrafikkort färdtjänstkort annat;.....

Kön: Har Du färdtjänst? ja nej Ålder:

Förflyttningshjälpmedel: käpp/kryck-käpp rollator rullstol annat:.....

1. Hur ofta åker Du med servicelinjen?

dagligen ngr dagar i veckan 1 dag i veckan ngr dagar i mån mer sällan

2. Vad har Du för ärende?

inköp post/bank föreningsverksamhet sjukvårds/tandläkarbesök besöka släkt/vänner arbete annat:.....

3. Vilken typ av biljett använder Du?

kontant förköp månadskort lågtrafikkort färdtjänstkort annat;.....

Bilaga 2. *Exempel på enkät till boende i servicelinjeområde.*

Hur reser Du i Handen?

Om du har några frågor får Du gärna ringa till
 Monica Casemyr tel 08 – 686 19 24,
 Gunilla Carlsson tel 046 – 222 19 72, eller
 Agneta Ståhl tel 046 – 222 91 32
Skicka in Ditt svar senast den 23 maj 2003
 Vi tackar på förhand för Din medverkan!

Dessa siffror behöver vi för att veta
 att vi fått in Ditt svar och de
 kommer inte att kunna kopplas till
 personer när resultaten redovisas

Några frågor om Dig och Ditt resande

1. **Ålder:** _____

2. **Kön:** man kvinna

3. **Besväras Du av något av följande?**

	Ja	Nej
a) Synnedsättning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Blindhet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Hörselnedsättning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Balanssvårigheter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Minskad ork/uthållighet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Minskad rörlighet i nacken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) Minskad rörlighet i armarna	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) Svårigheter att gripa/hantera små föremål	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) Minskad rörlighet i ryggen/benen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j) Övervikt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k) Allergi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l) Annat, ange vad		

4. **a) Använder Du något gånghjälpmedel och/eller rullstol då Du vistas ute?**
 (Mer än ett alternativ kan anges)

- Jag använder inte något
 Käpp/kryckor
 Rollator
 Manuell rullstol
 Eldriven rullstol
 Annat, ange vad.....

b) Om Du använder flera olika hjälpmedel utomhus, vilket använder Du oftast?

.....

5. Hur nöjd är Du med Dina nuvarande möjligheter att resa i Handen?

- Mycket nöjd
- Ganska nöjd
- Varken nöjd eller missnöjd
- Ganska missnöjd
- Mycket missnöjd

b) Om Du är missnöjd, ange gärna exempel:

.....

6. Har Du färdtjänst?

- Ja
- Nej Om Du svarat nej, gå vidare till **fråga 9**.

7. Vilken typ av färdtjänstillstånd har Du?

- Med personbil (taxi) - utan ledsagare
- Med personbil (taxi) - med ledsagare
- Med specialfordon - utan ledsagare
- Med specialfordon - med ledsagare
- Annat:

8. a) Hur ofta reser Du med Färdtjänst i Handen?

- Dagligen
- Flera gånger per vecka
- En gång per vecka
- Någon gång per månad
- Mer sällan
- Aldrig

b) Ange hur många enkelresor Du gjorde med Färdtjänst förra veckan i Handen (Resa fram och tillbaka är två enkelresor)

_____enkelresor

9. Hur ofta promenerar Du i Handen?

- Dagligen
- Flera gånger per vecka
- En gång per vecka
- Någon gång per månad
- Mer sällan
- Aldrig

10. Hur ofta reser Du med privat bil (som förare eller passagerare) i Handen?

- Dagligen
- Flera gånger per vecka
- En gång per vecka
- Någon gång per månad
- Mer sällan
- Aldrig

11. Hur ofta reser Du med den vanliga linjetrafiken (vanlig buss) i Handen?

- Dagligen
- Flera gånger per vecka
- En gång per vecka
- Någon gång per månad
- Mer sällan
- Aldrig

12. Hur ofta reser Du med Servicelinjen?

- Vet ej att den finns
- Dagligen
- Flera gånger per vecka
- En gång per vecka
- Någon gång per månad
- Mer sällan
- Aldrig Om Du svarat aldrig, gå vidare till **fråga 18, s. 4.**

Några frågor till Dig som reser med Servicelinjen

13. Ange hur många enkelresor Du gjorde med Servicelinjen förra veckan
(Resa fram och tillbaka är två enkelresor)

_____ enkelresor

14. Vilken typ av biljett/kort använder Du då Du åker med Servicelinjen?

- Köper biljett inför varje resa och betalar kontant
- Förköpskort – s k rabattremsa
- SL:s periodkort, ange vilken typ
- Färdtjänstkort
- Annat, ange vilket

15. Behöver Du personlig hjälp av föraren när Du åker med Servicelinjen?*(Mer än ett alternativ kan anges)*

- Nej
- Ja, för på- och avstigning (och för att ta ombord gånghjälpmedel)
- Ja, för att sätta mig
- Ja, för att få information om när jag är framme
- Ja, vid byte till annan buss
- Annat, ange vad

16. Hur reser Du med Servicelinjen?

- Oftast själv
- Oftast i sällskap med någon
- Ibland själv, ibland i sällskap med någon

17.a) De resor Du gör med Servicelinjen, tror Du att Du skulle kunna göra de resorna med vanlig stor buss istället?

- Ja, nästan alla
- Ja, en del
- Nej, nästan inga
- Vet ej

b) Om inte, varför? (Mer än ett alternativ kan anges)

- Med Servicelinjen blir jag hämtad närmare hemmet
- Servicelinjen går dit jag ska
- Servicelinjen kör i en lugnare takt och känns tryggare
- Servicelinjen har bättre fordon (lättare på/avstigning, mindre buss)
- Servicelinjen har trevligare och mer hjälpsamma förare
- Servicelinjen ger möjlighet att ta med gånghjälpmedel
- Annat

Några frågor om Servicelinjen och övrig kollektivtrafik oavsett om Du åker med den eller ej**18.a) Går Servicelinjen till de platser Du önskar besöka?**

- Ja
- Nej
- Vet ej

b) Om Nej, vart önskar Du kunna åka med Servicelinjen?

.....

.....

19. a) Tycker Du det är besvärligt att åka med Servicelinjen?

- Ja
- Nej
- Vet ej

b) Om Du svarat Ja på frågan ovan, vad är besvärligt?

(Mer än ett alternativ kan anges)

- att få information om var och när den går
- att ta mig till bussen
- att vänta på bussen
- att resa med bussen
- att stiga på och av bussen
- att ta gånghjälpmedel med på bussen
- annat _____

20. Hur nöjd är Du med den trafik som samhället erbjuder i Handen (vanlig buss, servicelinje, färdtjänst)?

- Mycket nöjd
- Ganska nöjd
- Varken nöjd eller missnöjd
- Ganska missnöjd
- Mycket missnöjd

21. a) Finns det några ärenden som Du måste använda Färdtjänst för i Handen?

- Har ej färdtjänst
- Nej, jag klarar mig utan färdtjänst lokalt i Handen men behöver den för längre resor
- Ja, ibland
- Ja, ofta (minst en gång i veckan).

b). Om du svarat ”ja” varför kan Du inte göra dessa resor med Servicelinjen? *(Mer än ett alternativ kan anges)*

- Det är för långt för mig att gå till hållplatsen.
- Servicelinjen går inte alltid på de tider jag behöver resa
- Jag behöver hjälp att ta mig från lägenheten till fordonet
- Jag vet inte hur Servicelinjen fungerar eller vart den går
- Den går inte alltid dit jag vill resa
- Annat skäl, ange vilket

22. Vad tycker Du om Servicelinjen? (Var vänlig sätt ett kryss på skalan)

a) Vilken är Din totalupplevelse av Servicelinjen?

Mycket _____ Mycket Ingen
dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra erfarenhet

b) Vad tycker Du om gångavstånden till bussen?

Mycket _____ Mycket Ingen
dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra erfarenhet

c) Vad tycker Du om fordonen som användes på Servicelinjen?

Mycket _____ Mycket Ingen
dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra erfarenhet

d) Vad tycker Du om förarnas bemötande på Servicelinjen?

Mycket _____ Mycket Ingen
dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra erfarenhet

e) Vad tycker Du om restiderna (dörr till dörr) på Servicelinjen?

Mycket _____ Mycket Ingen
dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra erfarenhet

f) Vad tycker Du om tiderna på dygnet som Servicelinjen trafikerar Handen?

Mycket _____ Mycket Ingen
dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra erfarenhet

g) Vad tycker Du om tidsintervallen mellan turerna på Servicelinjen, dvs hur ofta de går?

Mycket _____ Mycket Ingen
dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra erfarenhet

h) Hur tycker Du att kontakten med andra resenärer är på Servicelinjen?

Mycket _____ Mycket Ingen
dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra erfarenhet

Några frågor om den vanliga linjetrafiken (vanliga bussar) oavsett om Du åker med den eller ej (Var vänlig sätt ett kryss på skalan)

23.a) Vilken är Din totalupplevelse av att resa med den vanliga linjetrafiken?

Mycket _____ Mycket Ingen
dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra erfarenhet

b) Vad tycker Du om gångavstånden till den vanliga linjetrafiken?

Mycket _____ Mycket Ingen
dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra erfarenhet

c) Vad tycker Du om fordonen som användes i den vanliga linjetrafiken?

Mycket _____ Mycket Ingen
dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra erfarenhet

d) Vad tycker Du om förarnas bemötande i den vanliga linjetrafiken?

Mycket _____ Mycket Ingen
dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra erfarenhet

e) Vad tycker Du om restiderna (dörr till dörr) med vanlig linjetrafik?

Mycket _____ Mycket Ingen
dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra erfarenhet

f) Vad tycker Du om tiderna på dygnet som de vanliga linjerna trafikerar Handen?

Mycket _____ Mycket Ingen
dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra erfarenhet

g) Vad tycker Du om tidsintervallen mellan turerna med den vanliga linjetrafiken, dvs hur ofta den går?

Mycket _____ Mycket Ingen
dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra erfarenhet

h) Hur tycker Du att kontakten med andra resenärer är i den vanliga linjetrafiken?

Mycket _____ Mycket Ingen
dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra erfarenhet



LUNDS TEKNISKA HÖGSKOLA
Lunds universitet



Till Dig som bor i Handen med omnejd!

Vill Du hjälpa oss att utforma kollektivtrafiken för äldre?

I Stockholm och på andra orter har man försökt anpassa kollektivtrafiken till äldre och funktionshindrade personer bl. a. genom att inrätta servicelinjer eller flextrafik. Dessa fungerar oftast bra för lokala resor även om de ibland behöver kompletteras med färdtjänst och sjukresor.

Det frågeformulär Du nu fått i din hand innehåller frågor om Dig och Ditt resande och om dina synpunkter på framförallt Servicelinjen. Det är en del av ett större forskningsprojekt i fem olika städer i Sverige och Danmark. Erfarenheterna av projektet skall ligga till grund för ytterligare utveckling av kollektivtrafiken så att den blir attraktiv och användbar för fler i samhället, inte minst för äldre och funktionshindrade personer.

Projektet drivs i samarbete med berörda städer och med Institutionen för teknik och samhälle vid Lunds Tekniska Högskola. Vi har fått Ditt namn och Din adress ur befolkningsregistret och det är frivilligt att svara. Inga svar kommer att kunna kopplas till enskilda personer, men för att få veta om vi fått in Ditt svar behöver vi den sifferkod som finns på frågeformuläret. Ditt svar sänds till Lunds Tekniska Högskola som också gör sammanställningen av resultaten.

Om Du har svårigheter att läsa och/eller förstå frågorna vore vi mycket tacksamma om Du ber någon närstående om hjälp med att fylla i formuläret. OBS! Frågorna avser bara Dina lokala resor d v s på ett ungefär i det område där Servicelinjen går.

Vi ber Dig lägga det ifyllda formuläret i det bilagda svarskuvertet och skicka det **senast den 23 maj** till Lunds Tekniska Högskola.

TACK PÅ FÖRHAND!

Med vänliga hälsningar

Agneta Ståhl
Professor
Lunds Tekniska Högskola

Per Ekberg
Planeringschef
AB Storstockholms Lokaltrafik

Per Junesjö
Avdelningschef
SLL Färdtjänsten



LUNDS TEKNISKA HÖGSKOLA
Lunds universitet



Till Dig som bor i Kortedala/Gamlestaden/Olskroken med omnejd!

Vill Du hjälpa oss att utforma kollektivtrafiken?

I Göteborg och på andra orter har man försökt anpassa kollektivtrafiken till äldre och funktionshindrade personer bl. a. genom att inrätta servicelinjer eller flextrafik. Dessa fungerar oftast bra för lokala resor även om de ibland behöver kompletteras med färdtjänst och sjukresor.

Det frågeformulär Du nu fått i din hand innehåller frågor om Dig och Ditt resande och om dina synpunkter på framför allt Flexlinjen. Det är en del av ett större forskningsprojekt i fem olika städer i Sverige och Danmark. Erfarenheterna av projektet skall ligga till grund för ytterligare utveckling av kollektivtrafiken så att den blir attraktiv och användbar för fler i samhället, inte minst för äldre och funktionshindrade personer.

Projektet drivs i samarbete med berörda städer och med Institutionen för teknik och samhälle vid Lunds Tekniska Högskola. Vi har fått Ditt namn och Din adress ur färdtjänstregistret och det är frivilligt att svara. Inga svar kommer att kunna kopplas till enskilda personer, men för att få veta i vilket område Du bor behöver vi numret som finns på frågeformuläret. Ditt svar sänds till Lunds Tekniska Högskola som också gör sammanställningen av resultaten.

Om Du har svårigheter att läsa och/eller förstå frågorna vore vi mycket tacksamma om Du ber någon närstående om hjälp med att fylla i formuläret. OBS! Frågorna avser bara Dina lokala resor Kortedala/Gamlestaden/Olskroken, dvs på ett ungefär i det område där Flexlinjen går.

Vi ber Dig lägga det ifyllda formuläret i det bilagda svarskuvertet och skicka det **senast den 23 maj** till Lunds Tekniska Högskola. **TACK PÅ FÖRHAND!**

Med vänliga hälsningar

Agneta Ståhl
Professor
Lunds Tekniska Högskola

Lennart Löfberg
Vice VD/Affärsområdeschef
Västtrafik Göteborgsregionen AB

Roland Jenssen
Avd-chef
Göteborgs stad-Färdtjänsten

Bilaga 5. *Exempel på enkät till boende i flextrafikområde.*

Hur reser Du i Kortedala/Gamlestaden/Olskroken?

Om du har några frågor får Du gärna ringa till
Åse Melin tel 031 – 41 95 34,
Gunilla Carlsson tel 046 – 222 19 72, eller
Agneta Ståhl 046 – 222 91 32
Skicka in Ditt svar senast den 23 maj 2003
Vi tackar på förhand för Din medverkan!

Dessa siffror behöver vi för att veta
att vi fått in Ditt svar och de
kommer inte att kunna kopplas till
personer när resultaten redovisas

Några frågor om Dig och Ditt resande

1. **Ålder:** _____

2. **Kön:** man kvinna

3. Besväras Du av något av följande?	Ja	Nej
a) Synnedsättning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Blindhet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Hörselnedsättning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Balanssvårigheter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Minskad ork/uthållighet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Minskad rörlighet i nacken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) Minskad rörlighet i armarna	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) Svårigheter att gripa/hantera små föremål	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) Minskad rörlighet i ryggen/benen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j) Övervikt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k) Allergi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l) Annat, ange vad		

4 a) Använder Du något gånghjälpmedel och/eller rullstol då Du vistas ute?

(Mer än ett alternativ kan anges)

- Jag använder inte något
- Käpp/kryckor
- Rollator
- Manuell rullstol
- Eldriven rullstol
- Annat, ange vad.....

b) Om Du använder flera olika hjälpmedel utomhus, vilket använder Du oftast?

.....

5. Hur nöjd är Du med Dina nuvarande möjligheter att resa i Kortedala/Gamlestaden/Olskroken?

- Mycket nöjd
- Ganska nöjd
- Varken nöjd eller missnöjd
- Ganska missnöjd
- Mycket missnöjd

b) Om Du är missnöjd, ange gärna exempel:

.....

6. Har Du färdtjänst?

- Ja
- Nej Om Du svarat nej, gå vidare till fråga 9.

7. Vilken typ av färdtjänstillstånd har Du?

- Med personbil (taxi) - utan ledsagare
- Med personbil (taxi) - med ledsagare
- Med specialfordon - utan ledsagare
- Med specialfordon - med ledsagare
- Annat:

8. a) Hur ofta reser Du med Färdtjänst i Kortedala/Gamlestaden/Olskroken?

- Dagligen
- Flera gånger per vecka
- En gång per vecka
- Någon gång per månad
- Mer sällan
- Aldrig

b) Ange hur många enkelresor Du gjorde med Färdtjänst förra veckan i Kortedala/Gamlestaden/Olskroken? (Resa fram och tillbaka är två enkelresor)

_____enkelresor

9. Hur ofta promenerar Du i Kortedala/Gamlestaden/Olskroken?

- Dagligen
- Flera gånger per vecka
- En gång per vecka
- Någon gång per månad
- Mer sällan
- Aldrig

10. Hur ofta reser Du med privat bil (som förare eller passagerare) i Kortedala/Gamlestaden/Olskroken?

- Dagligen
- Flera gånger per vecka
- En gång per vecka
- Någon gång per månad
- Mer sällan
- Aldrig

11. Hur ofta reser Du med den vanliga linjetrafiken (vanlig buss, spårvagn) i Kortedala/Gamlestaden/Olskroken?

- Dagligen
- Flera gånger per vecka
- En gång per vecka
- Någon gång per månad
- Mer sällan
- Aldrig

12. Hur ofta reser Du med Flexlinjen?

- Vet ej att den finns
- Dagligen
- Flera gånger per vecka
- En gång per vecka
- Någon gång per månad
- Mer sällan
- Aldrig Om Du svarat aldrig, gå vidare till **fråga 18, s. 4.**

Några frågor till Dig som reser med Flexlinjen

13. Ange hur många enkelresor Du gjorde med Flexlinjen förra veckan
(Resa fram och tillbaka är två enkelresor)

_____ enkelresor

14. Vilken typ av biljett/kort använder Du då Du åker med Flexlinjen?

- Köper biljett inför varje resa och betalar kontant
- Förköpskort – s k 100-kort
- Västtrafiks periodkort, ange vilken typ
- Färdtjänstens månadskort
- Annat, ange vilket

15. Behöver Du personlig hjälp av föraren när Du åker med Flexlinjen?*(Mer än ett alternativ kan anges)*

- Nej
- Ja, för på- och avstigning (och för att ta ombord gånghjälpmedel)
- Ja, för att sätta mig
- Ja, för att få information om när jag är framme
- Ja, vid byte till annan buss eller spårvagn
- Annat, ange vad

16. Hur reser Du med Flexlinjen?

- Oftast själv
- Oftast i sällskap med någon
- Ibland själv, ibland i sällskap med någon

17. a) De resor Du gör med Flexlinjen, tror Du att Du skulle kunna göra de resorna med vanlig stor buss eller spårvagn istället?

- Ja, nästan alla
- Ja, en del
- Nej, nästan inga
- Vet ej

b) Om inte, varför? (Mer än ett alternativ kan anges)

- Med Flexlinjen blir jag hämtad närmare hemmet
- Flexlinjen går dit jag ska
- Flexlinjen kör i en lugnare takt och känns tryggare
- Flexlinjen har bättre fordon (lättare på/avstigning, mindre buss)
- Flexlinjen har trevligare och mer hjälpsamma förare
- Flexlinjen ger möjlighet att ta med gånghjälpmedel
- Annat

Några frågor om Flexlinjen och övrig kollektivtrafik oavsett om Du åker med den eller ej

18. a) Går Flexlinjen till de platser Du önskar besöka?

- Ja
- Nej
- Vet ej

b) Om Nej, vart önskar Du kunna åka med Flexlinjen?

.....

19. a) Tycker Du det är besvärligt att åka med Flexlinjen?

- Ja
- Nej
- Vet ej

b) Om Du svarat Ja på frågan ovan, vad är besvärligt?

(Mer än ett alternativ kan anges)

- att få information om var och när den går
- att ta mig till bussen
- att vänta på bussen
- att resa med bussen
- att stiga på och av bussen
- att ta gånghjälpmedel med på bussen
- annat _____

20. Hur nöjd är Du med den trafik som samhället erbjuder i Kortedala/Gamlestaden/Olskroken (vanlig buss, spårvagn, flexlinje, färdtjänst)?

- Mycket nöjd
- Ganska nöjd
- Varken nöjd eller missnöjd
- Ganska missnöjd
- Mycket missnöjd

21. a) Finns det några ärenden som Du måste använda Färdtjänst för i Kortdala/Gamlestaden/Olskroken?

- Har ej färdtjänst
- Nej, jag klarar mig utan färdtjänst lokalt i Kortedala/Gamlestaden/Olskroken men behöver den för längre resor
- Ja, ibland
- Ja, ofta (minst en gång i veckan).

b). Om du svarat ”ja” varför kan Du inte göra dessa resor med Flexlinjen? (Mer än ett alternativ kan anges)

- Det är för långt för mig att gå till hållplatsen.
- Flexlinjen går inte alltid på de tider jag behöver resa
- Jag behöver hjälp att ta mig från lägenheten till fordonet
- Jag vet inte hur Flexlinjen fungerar eller vart den går
- Den går inte alltid dit jag vill resa
- Annat skäl, ange vilket

22. Vad tycker Du om Flexlinjen? (Var vänlig sätt ett kryss på skalan)

a) Vilken är Din totalupplevelse av Flexlinjen?

Mycket _____ Mycket
dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra Ingen erfarenhet

b) Vad tycker Du om gångavstånden till bussen?

Mycket _____ Mycket
dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra Ingen erfarenhet

c) Vad tycker Du om fordonen som användes på Flexlinjen?

Mycket _____ Mycket
dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra Ingen erfarenhet

d) Vad tycker Du om förarnas bemötande på Flexlinjen?

Mycket _____ Mycket
dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra Ingen erfarenhet

e) Vad tycker Du om restiderna (dörr till dörr) på Flexlinjen?

Mycket _____ Mycket
dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra Ingen erfarenhet

f) Vad tycker Du om tiderna på dygnet som Flexlinjen trafikerar Kortedala/Gammelstaden/Olskroken?

Mycket _____ Mycket
dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra Ingen erfarenhet

g) Vad tycker Du om tidsintervallen mellan turerna på Flexlinjen, dvs hur ofta de går?

Mycket _____ Mycket
dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra Ingen erfarenhet

h) Hur tycker Du att kontakten med andra resenärer är på Flexlinjen?

Mycket _____ Mycket
dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra Ingen erfarenhet

i) Vad tycker Du om att behöva beställa resan i förväg?

Mycket _____ Mycket Ingen
 dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra erfarenhet

j) Vad tycker Du om bemötandet i beställningscentralen?

Mycket _____ Mycket Ingen
 dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra erfarenhet

k) Vad tycker Du om väntetiderna i beställningscentralen?

Mycket _____ Mycket Ingen
 dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra erfarenhet

l) Vad tycker Du om att inte alltid få åka med den tur Du önskar?

Mycket _____ Mycket Ingen
 dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra erfarenhet

m) Hur tycker Du Flexlinjen fungerar när Du behöver vara framme vid en viss tid (tex för läkarbesök)?

Mycket _____ Mycket Ingen
 dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra erfarenhet

n) Hur tycker Du det fungerar att beställa Dina återresor (tillbaka hem)?

Mycket _____ Mycket Ingen
 dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra erfarenhet

o) Flexlinjens uppläggning innebär att resan ibland kan gå mycket fort (om man reser ensam) ibland tar det längre tid. Vad tycker Du om det?

Mycket _____ Mycket Ingen
 dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra erfarenhet

p) Vad tycker Du om principen med automatisk bekräftelse (återuppringning 10 min före upphämtning)?

Mycket _____ Mycket Ingen
 dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra erfarenhet

Några frågor om den vanliga linjetrafiken (vanliga bussar/spårvagn) oavsett om Du åker med den eller ej (Var vänlig sätt ett kryss på skalan)

23.a) Vilken är Din totalupplevelse av att resa med den vanliga linjetrafiken?

Mycket _____ Mycket Ingen
dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra erfarenhet

b) Vad tycker Du om gångavstånden till den vanliga linjetrafiken?

Mycket _____ Mycket Ingen
dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra erfarenhet

c) Vad tycker Du om fordonen som användes i den vanliga linjetrafiken?

Mycket _____ Mycket Ingen
dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra erfarenhet

d) Vad tycker Du om förarnas bemötande i den vanliga linjetrafiken?

Mycket _____ Mycket Ingen
dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra erfarenhet

e) Vad tycker Du om restiderna (dörr till dörr) med vanlig linjetrafik?

Mycket _____ Mycket Ingen
dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra erfarenhet

f) Vad tycker Du om tiderna på dygnet som de vanliga linjerna trafikerar Kortedala/Gammelstaden/Olskroken?

Mycket _____ Mycket Ingen
dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra erfarenhet

g) Vad tycker Du om tidsintervallen mellan turerna med den vanliga linjetrafiken, dvs hur ofta den går?

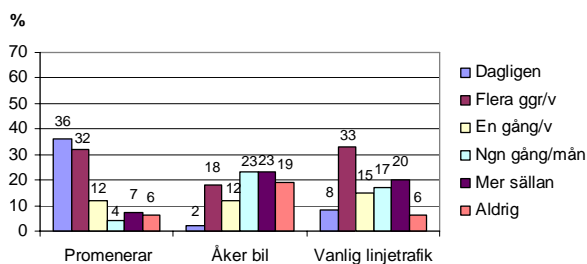
Mycket _____ Mycket Ingen
dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra erfarenhet

h) Hur tycker Du att kontakten med andra resenärer är i den vanliga linjetrafiken?

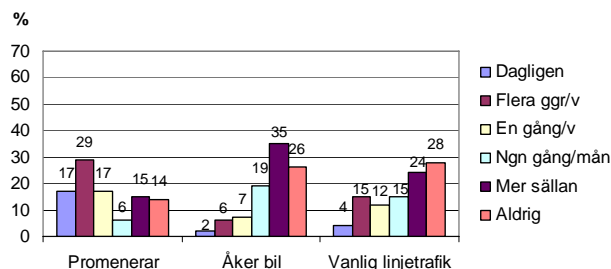
Mycket _____ Mycket Ingen
dåligt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 bra erfarenhet

Bilaga 6

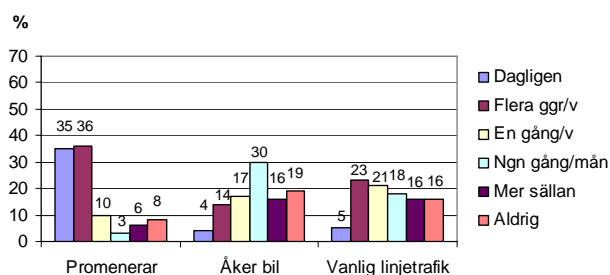
Resandefrekvens med andra färdmedel än de studerade trafikformerna



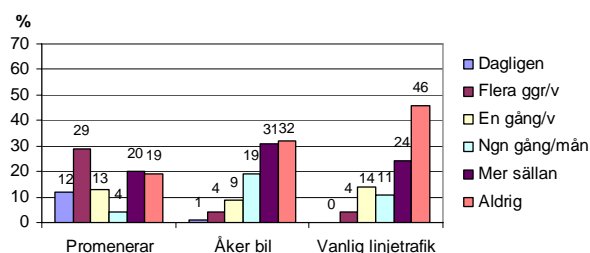
Figur 1. Resandefrekvens med andra färdmedel; personer som reser med servicelinjer, åldregruppen. Enkätstudie (75+ n=555).



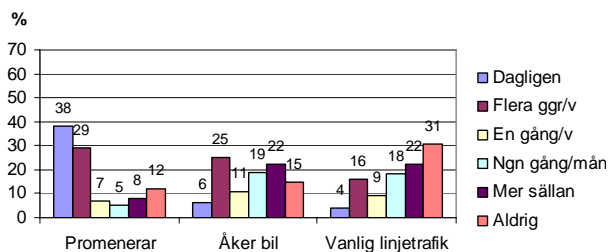
Figur 2. Resandefrekvens med andra färdmedel; personer som reser med servicelinjer, färdtjänstgruppen. Enkätstudie (fj n=243).



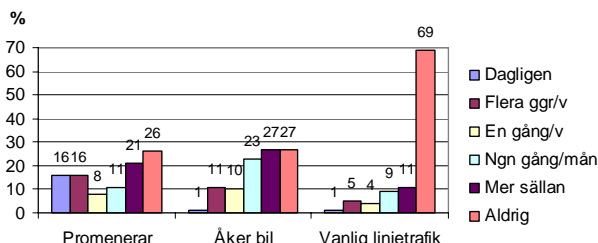
Figur 3 Resandefrekvens med andra färdmedel; personer som reser med flexitrafik, åldregruppen. Enkätstudie (75+ n=146).



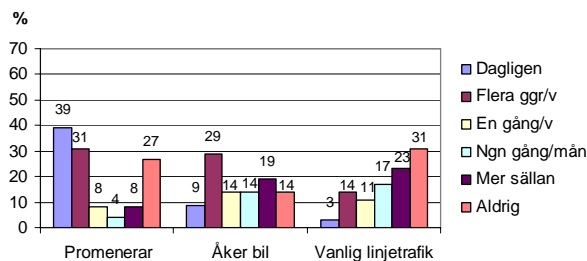
Figur 4. Resandefrekvens med andra färdmedel; personer som reser med flexitrafik, färdtjänstgruppen. Enkätstudie (fj n=193).



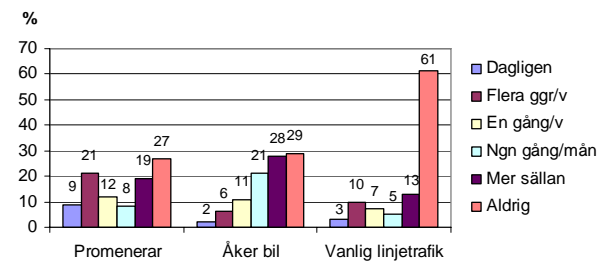
Figur 5 Resandefrekvens med andra färdmedel; personer som inte reser med servicelinjer, åldregruppen. Enkätstudie (75+ n=843).



Figur 6. Resandefrekvens med andra färdmedel; personer som inte reser med servicelinjer, färdtjänstgruppen. Enkätstudie (fj n=323).



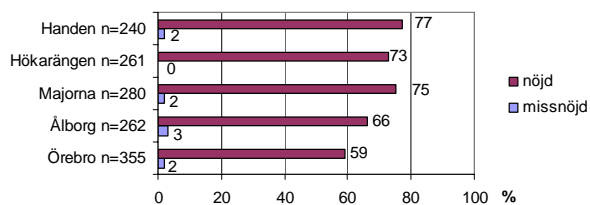
Figur 7 Resandefrekvens med andra färdmedel; personer som inte reser med flexitrafik, åldregruppen. Enkätstudie (75+ n=681).



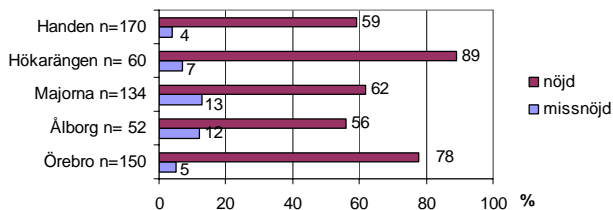
Figur 8. Resandefrekvens med andra färdmedel; personer som inte reser med flexitrafik, färdtjänstgruppen. Enkätstudie (fj n=273).

Bilaga 7

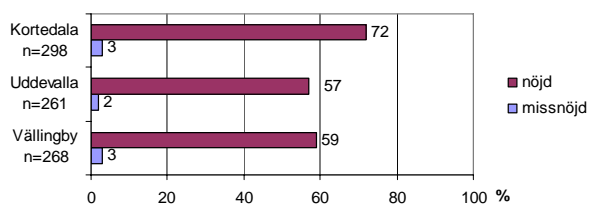
Tillfredsställelse bland boende med nuvarande möjligheter att resa samt med den trafik samhället erbjuder inom området för den aktuella trafikformen.



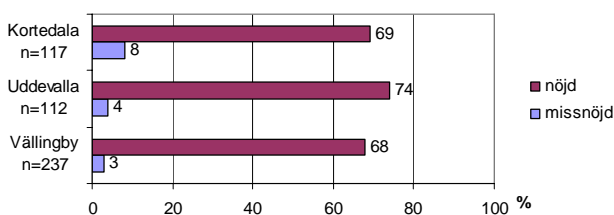
Figur 1. Tillfredsställelse bland de äldre resenärerna i servicelinjeområdena med den trafik samhället erbjuder redovisad per ort.



Figur 2. Tillfredsställelse bland de färdtjänstlegtimerade resenärerna i servicelinjeområdena med den trafik samhället erbjuder redovisad per ort.



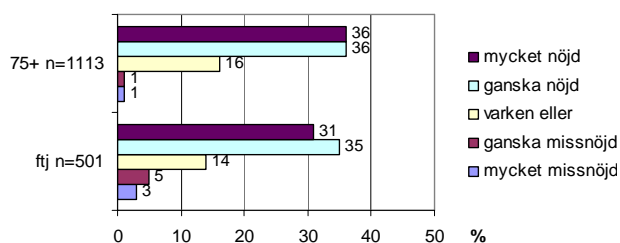
Figur 3. Tillfredsställelse bland de äldre resenärerna i flextrafikområdena med den trafik samhället erbjuder redovisad per ort.



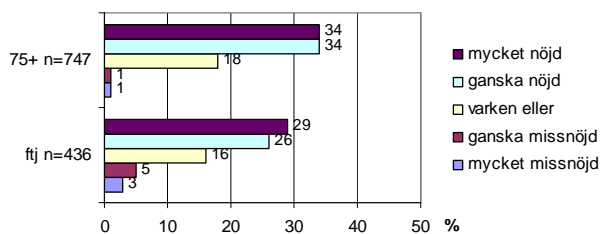
Figur 4. Tillfredsställelse bland de färdtjänstlegtimerade resenärerna i flextrafikområdena med den trafik samhället erbjuder redovisad per ort.

Bilaga 8a

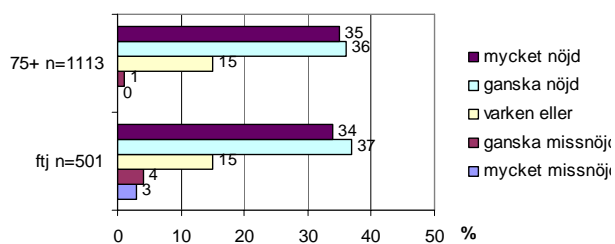
Tillfredsställelse bland boende inom influensområdet med nuvarande möjligheter att resa samt med den trafik samhället erbjuder inom området för den aktuella trafikformen.



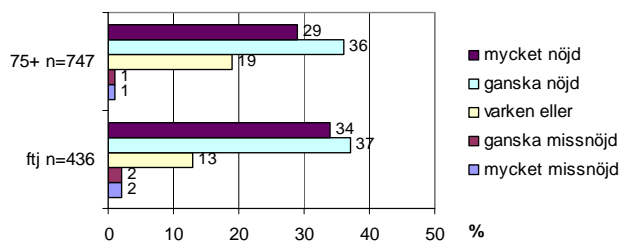
Figur 1. Tillfredsställelse med nuvarande möjligheter att resa; boende i servicelinjeområde inom influensområdet. Enkätstudie



Figur 2. Tillfredsställelse med nuvarande möjligheter att resa; boende inom influensområdet, flextrafik. Enkätstudie



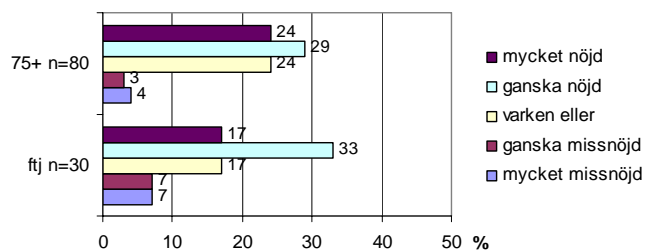
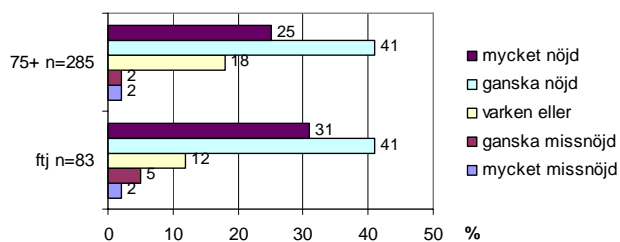
Figur 3. Tillfredsställelse med den trafik samhället erbjuder; boende i servicelinjeområde inom influensområdet. Enkätstudie



Figur 4. Tillfredsställelse med den trafik samhället erbjuder; boende i flextrafikområde inom influensområdet. Enkätstudie

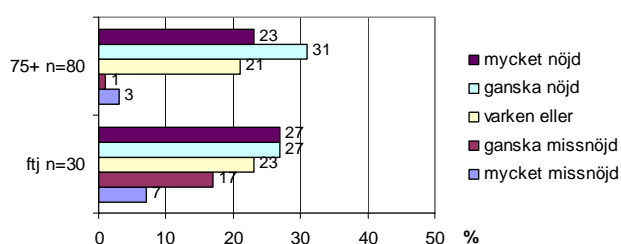
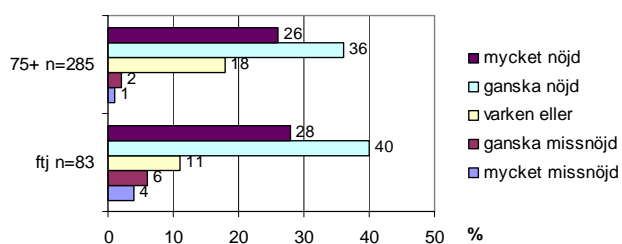
Bilaga 8b

Tillfredsställelse bland boende utom influensområdet med nuvarande möjligheter att resa samt med den trafik samhället erbjuder inom området för den aktuella trafikformen.



Figur 5. Tillfredsställelse med nuvarande möjligheter att resa; boende i servicelinjeområde utom influensområdet. Enkätstudie

Figur 6. Tillfredsställelse med nuvarande möjligheter att resa; boende i flextrafikområde utom influensområdet. Enkätstudie



Figur 7. Tillfredsställelse med den trafik samhället erbjuder; boende i servicelinjeområde utom influensområdet. Enkätstudie

Figur 8. Tillfredsställelse med den trafik samhället erbjuder; boende i flextrafikområde utom influensområdet. Enkätstudie